

Hallituksen esitys eduskunnalle päästökauppalaiksi sekä laiksi biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi päästökauppalaki ja muutettavaksi biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annettua lakia. Samalla voimassa oleva päästökauppalaki sekä laki lentoliikenteen päästökaupasta ehdotetaan kumottavaksi. Ehdotetulla lailla pantaisiin osaltaan täytäntöön muutettu päästökauppaa koskeva direktiivi laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen päästökaupan osalta. Lisäksi ehdotetulla lailla pantaisiin täytäntöön direktiiviin sisältyvät Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä hyväksytyt lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen hyvitysjärjestelmääkoskevat säännökset sekä uuden, erillisen tieliikenteen, rakennusten ja muiden toimialojen päästökaupan vuoden 2024 päästöjen raportointivelvoite, joka koskisi polttoaineen jakelijoita.

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

Esityksessä ehdotetaan, että päästökauppalaain soveltamisalaa laajennetaan ja täsmennetään vastaamaan päästökauppaa koskevan direktiivin muutoksia. Muutetun direktiivin mukaisesti lain soveltamisala laajentuisi kattamaan meriliikenteen. Ehdotuksen mukaan laivayhtiöiden tulisi palauttaa päästöoikeuksia alusten päästöistä, jotka ovat aiheutuneet kaupalliseen tarkoitukseen tehdystä matkasta tai 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 ennen vuotta 2031. Voimassa olevaan lakiin verrattuna laitosten osalta keskeisimmät direktiiviin tehdyt muutokset edellyttävät lähes yksinomaan biomassaa polttoaineenaan käyttävien laitosten soveltamisalan rajausta koskevien säännösten muuttamista, soveltamisalalla toimivien päästöttömien laitosten sisällyttämistä päästökauppaan ja jätteenpolton sisällyttämistä soveltamisalaan päästöjen tarkkailun ja raportoinnin osalta.

Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi direktiivissä säädetyt muutokset maksutta jaettavien päästöoikeuksien myöntämistä koskien. Laitosten maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää vähennettäisiin hiilirajamekanismia koskevan asetuksen mukaisilla toimialoilla sekä maksutta jaettavien päästöoikeuksien myöntämisen ehtoja kiristettäisiin vuodesta 2026 alkaen siten, että jatkossa toiminnanharjoittajan tulisi osoittaa toteuttaneensa direktiivissä määritettyjä energiatehokkuuden parantamiseen tähtääviä toimia saadakseen maksutta myönnettävät päästöoikeudet täysimääräisesti. Lentoliikenteen maksutta jaettavista päästöoikeuksista luovuttaisiin asteittain vuoden 2025 loppuun 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 laajennusten myötä. Energiavirasto vastaisi laitosten valvonnasta sekä toimisi rekisteriviranomaisena ja huutokaupanpitäjänä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi lento- ja meriliikenteen valvonnasta. Voimassa olevassa laissa säädetyt seuraamukset pysyisivät ennallaan, minkä lisäksi meriliikenteen osalta ehdotetaan direktiivin mukaisia seuraamuksia. Muutoksenhakua ehdotetaan esityksessä nykyisen yleislain eli oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain mukaiseksi.

Biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annettuun lakiin tehtäisiin uuden päästökauppalaan johdosta tekninen muutos.

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

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2024.

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.....	8
2.1 Soveltamisala	9
2.2 Päästöoikeuksien ilmaisjako	10
2.2.1 Laitokset.....	10
2.2.2 Meriliikenne	12
2.2.3 Lentoliikenne	14
2.3 Kaikkia sektoreita koskevat muutokset.....	15
3 Nykytila ja sen arviointi.....	18
3.1 Laitokset.....	18
3.2 Meriliikenne	22
3.3 Lentoliikenne	23
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	24
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	24
4.1.1 Meriliikenteen sisällyttäminen soveltamisalaan.....	25
4.1.2 Laitosten soveltamisalaa koskevat muutokset.....	26
4.1.3 Lentoliikenteen soveltamisalaa koskevat muutokset	27
4.1.4 Muutokset päästöoikeuksien ilmaisjakoon.....	27
4.1.5 Lentoliikenteen päästöjen raportointi ja tarkkailu.....	28
4.1.6 Muut ehdotukset.....	29
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	29
4.2.1 Ympäristövaikutukset	29
4.2.2 Yritysvaikutukset	32
4.2.2.1 Laitokset.....	32
4.2.2.2 Meriliikenne	35
4.2.2.3 Lentoliikenne	38
4.2.3 Vaikutukset kuluttajiin	41
4.2.4 Kansantaloudelliset vaikutukset.....	42
4.2.5 Vaikutukset valtiontalouteen.....	43
4.2.6 Vaikutukset viranomaistoimintaan.....	45
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	46
5.1 Meriliikenteen saaripoikkeuksen soveltamatta jättäminen.....	46
5.2 Jätteenpolton sisällyttäminen täysimääräisesti päästökauppaan	48
6 Lausuntopalaute	52
6.1 Laitokset.....	53
6.2 Lentoliikenne	57
6.3 Meriliikenne	58
6.4 Yleistä	60
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	62
7.1 Päästökauppalaki.....	62

7.2 Laki biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 § ja 33 §:n muuttamisesta	121
8 Lakia alemman asteinen sääntely	121
9 Voimaantulo	121
10 Suhde muihin esityksiin.....	121
10.1 Suhde talousarvioesitykseen	121
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	121
LAKIEHDOTUKSET	132
1. Päästökauppalaki.....	132
LIITE I	168
LIITE II.....	170
LIITE III	171
LIITE IV	172
2. Laki biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta.....	174
LIITE	176
RINNAKKAISTEKSTI.....	176
2. Laki biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta.....	176

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 nettokasvihuonekaasupäästöjä 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 markkinavakausrantaa koskevan päätöksen muuttamisesta (COM (2021) 571 final). Edellä mainituilla ehdotuksilla pyritään saavuttamaan EU:n ilmastolakiin kirjatut tavoitteet.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/959 kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY ja markkinavakausrannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annetun päätöksen (EU) 2015/1814 muuttamisesta (jäljempänä *päästökauppadirektiivin muutos*) julkaistiin virallisessa lehdessä 10.5.2023.

Päästökauppadirektiivin muutoksella pyritään vastaamaan kiristyneisiin päästövähennystavoitteisiin sekä laajentamaan päästökaupan vaikuttavuutta uusille toimialoille. Päästökauppadirektiivin soveltamisalaa on laajennettu sisällyttämällä meriliikenteen päästöt nykyiseen päästökauppaan. Meriliikenteen kansainvälisen luonteen takia meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähentävistä toiminnoista 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 tukisivat riittävässä määrin EU:n korotettujen päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

Päästökauppadirektiivin päivityksen myötä päästökaupan ohjausvaikutus ulotetaan myös taa-kanjakosektorille perustamalla uusi, muusta päästökaupasta erillinen, fossiilisen polttoaineen jakelua koskeva päästökauppa.

Lisäksi direktiivillä toimeenpannaan CORSIA-järjestelmän (The Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) velvoitteet. Vuonna 2016 ICAO:n yleiskokouksessa jäsenvaltiot päättivät kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIA toteuttamisesta. Siinä lentoyhtiöt hyvittävät päästöjensä kasvun vuoteen 2019 verrattuna järjestelmän piirissä olevien valtioiden välisiltä reiteiltä ostamalla pääosin muiden alojen hankkeista peräisin olevia päästövähennysyksiköitä. 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.

Muutoksen yhteydessä päästökauppadirektiiviin vietiin lisäksi muita päästövähennyksiä vahvemmin ohjaavia muutoksia nykyisiin laitoksia koskeviin vaatimuksiin. Muutetun direktiivin 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 tulee päästökauppadirektiivin mukaisesti toimeenpanna myöhemmässä vaiheessa 30.6.2024 mennessä.

1.2 Valmistelu

EU-säädöksen valmistelu

Komission ehdotus päästökauppadirektiivin muuttamisesta (COM(2021) 551 final) annettiin 14.7.2021. Ehdotuksesta ja Suomen kannasta on annettu eduskunnalle valtioneuvoston U-kirjelmä ja jatkokirjelmä U 60/2021 vp. 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 EU-yhteensovittamisjärjestelmän relevanteissa jaostoissa ennen niiden antamista eduskunnalle.

U-kirjelmässä 60/2021 vp. valtioneuvosto suhtautui pääsääntöisesti myönteisesti komission ehdotukseen päästökauppadirektiivin muuttamisesta. Valtioneuvosto katsoi, että EU:n päästökaupan vahvistamiseksi ja komission ehdottaman -61%:n päästövähennystason saavuttamiseksi on tarkoituksenmukaista kiristää lineaarista päästövähennyskerrointa, leikata päästökattoa kerta-luonteisesti ja vahvistaa markkinavakausvarantoa. Jatkokirjelmässä Suomi tuki komission ehdotusta säilyttää markkinavakausvarannon sisäänottoprosentti 24 %:ssa ajanjaksolla 2023–2030. Neuvottelujen lopputulos on näiden tavoitteiden mukainen.

Laitosten osalta U-kirjelmässä valtioneuvosto linjasi, että mikäli hiilirajamekanismi otetaan käyttöön, tulee ilmaisjaosta luopua hiilirajamekanismin mukaisten tuontituotteiden valmistuksen osalta samalla tahdilla kuin mekanismi otetaan käyttöön. Valtioneuvosto myös suhtautui myönteisesti ilmaisjaon piirissä olevien kiinteiden laitoksien päästövähennystoimien ja vähähiilisen uuden teknologian käyttöönoton edistämiseen. U-jatkokirjelmässä Suomi suhtautui alustavan myönteisesti ehdotukseen sisällyttää jätteenpoltto päästökaupan soveltamisalaan. Neuvottelujen lopputulos on näiden tavoitteiden mukainen.

Lisäksi U-kirjelmissä Suomi suhtautui varauksellisesti lähes yksinomaan biomassaa polttoaineenaan käyttävien laitosten soveltamisalan rajausta koskevan säännön muuttamiseen sekä maksutta jaettavien päästöoikeuksiin liittyvään energiatehokkuusehtoon.

Suomen neuvottelutavoitteiden mukaisesti innovaatorahaston tuki kohdistuu pääsääntöisesti teknologianeutraalisti hankkeiden parhaimmistolle myös jatkossa.

Neuvotteluiden aikana kuultiin säännöllisesti epävirallista päästökauppalakityöryhmää, joka koostuu laitosten toimialojen etujärjestöistä.

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 vaikutusarviointoja. 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 kilpailukyyn. 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 etäisyydet muihin EU-maihin ja valtamerireiteille lisäävät merikuljetusten kustannuksia Suomen ulkomaankaupassa. Asia huomioitiin muutetussa direktiivissä vuoden 2030 loppuun asti helpotuksella jääluokkien I A ja I AS aluksille. Valtioneuvosto tuki komission ehdotuksen ja lopullisen direktiivin mukaista maantieteellistä kattavuutta meriliikenteen päästökaupalle ja ehdotusta tuoda meriliikenne päästökaupan velvollisuuksien piiriin asteittain.

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 maksutta jaettavien päästöoikeuksien 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.

Neuvotteluista saavutettiin sopu joulukuussa trilogineuvotteluissa ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/959 kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY ja markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annetun päätöksen (EU) 2015/1814 muuttamisesta julkaistiin 10.5.2023.

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 ovat 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 valmistelun ensimmäisessä vaiheessa laadittiin erilliset arviomuistot laitoksia, meriliikennettä ja lentoliikennettä koskien. Arviomuistioissa esitettiin direktiivin keskeisimmät muutokset, vaihtoehdot niiden toteuttamisessa sekä vaikutusarviot. Arviomuistiot olivat lausunnoilla lausuntopalvelussa 22.3.–30.4.2023. Arviomuistiot, niihin saapuneet lausunnot ja lausuntoyhteen veto on saatavilla hankeikkunassa (<https://tem.fi/hanke?tunnus=TEM078:00/2022>). Lisäksi esityksen valmistelua varten on tilattu selvitys meriliikenteen päästökaupan vaikutuksista sekä selvitys jätteenpolton aikaistetun soveltamisalaan sisällyttämisen vaikutuksista.

Luonnosta hallituksen esitykseksi on käsitelty alatyöryhmissä sekä ohjausryhmässä keväällä 2023 ennen lausuntokierrosta. Esitysluonnos on ollut lausunnoilla 31.6.2023–11.8.2023. Ruotsinkielinen materiaali on täydennetty lausuntopyyntöön 16.8.2023, ja ruotsinkielisten lausuntojen määräaika päättyi 6 viikkoa lausuntopyynnön täydentämisen jälkeen 27.9.2023.

Lausuntoa pyydettiin seuraavilta tahoilta: Ab Lillgaard, AFRY AB, Ahvenanmaan maakunnan hallitus (Ålands landskapsregering), Arctia Oy, DNV, Eckerö Line Ab Oy, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry, Enemi Oy, FINAS, Finnlines Oyj, Gasum Oy, Huoltovarmuuskeskus, Keskuskauppakamari, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Kiwa Inspecta Oy, Konkurssiasiamies, Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Maa- ja metsätalousministeriö, Merimieseläkekassa (MEK), Merimiespalvelutoimisto, Meriteollisuus ry, Metsäteollisuus Ry, Neste Oyj, North European Oil Trade Oy (NEOT), Oikeusministeriö, Opetus- ja kulttuuriministeriö, Oy Teboil Ab, Puolustusministeriö, Satamaoperaattorit ry, Sisäministeriö, Sosiaali- ja terveysministeriö, St1 Oy, Stena Line, Suomen Laivameklariliitto ry, Suomen Laivanpäälystöliitto ry, Suomen luonnonsuojeluliitto, Suomen Matkustajalaivayhdistys ry, Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Suomen varustamot ry, Suomen Yrittäjät ry, Tallink Silja Oy, Teknologiateollisuus ry, Ulkoministeriö, Valtioneuvoston kanslia, Valtiovarainministeriö, Wasaline Nlc Ferry Ab Oy, Viking Line Abp, WWF Suomi, Väylävirasto ja Ympäristöministeriö.

Lainsäädännön arviointineuvosto antoi lausunnon esitysluonnoksesta 20.9.2023 (<https://vnk.fi/-/paastokauppalaan-merkittavytta-suomelle-pitkalla-aikavalilla-tarkennettava>). Arviointineuvoston lausunnon perusteella on täydennetty esityksen merkitystä Suomen päästövähennystavoitteiden osalta sekä täydennetty yritysvaikutuksia.

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

Päästökaupan kunnianhimon tasoa on muutetussa päästökauppadirektiivissä korotettu siten, että se on linjassa EU:n vuodelle 2030 asetetun, vähintään 55 prosentin päästövähennystavoitteen ja vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa, joista säädetään EU:n ilmastolaissa (EU) 2021/1119. Myös päästökaupan soveltamisalaan on tehty merkittäviä muutoksia. Päästökauppaan on tehty sääntömuutoksia, jotka kannustavat vähentämään tuotannosta ja polttoaineiden käytöstä syntyviä päästöjä.

Muutetun päästökauppadirektiivin mukaisesti yleisen, laitokset, meri- ja lentoliikenteen kattavan päästökaupan kasvihuonekaasujen päästövähennystavoite on 62 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Tavoitteen saavuttamiseksi aiemmin sovellettua lineaarista 2,2 prosentin vuotuista vähennyskerrointa, jolla päästökattoa lasketaan, 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. Lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärään sovelletaan vastaavia vähennyskertoimia. Lentoliikenteessä lineaarista vähennyskerrointa sovelletaan päästöoikeuksien kokonaismäärään, eli sekä maksutta jaettaviin, että huutokaupattaviin päästöoikeuksiin. Päästökauppadirektiivin voimassa olevat säännökset on toimeenpantu kansallisesti päästökauppalailla ja lentoliikenteen päästökauppalailla. Kappaleessa kuvataan direktiivimuutokset, muilta osin voimassa olevat direktiivin artikloja ei ole kuvattu.

Päästökauppadirektiivin päivityksen perustetaan myös taakanjakosektorille uusi, muusta päästökaupasta erillinen, fossiilisen polttoaineen jakelua koskeva päästökauppa. Uusi päästökauppa koskee tieliikenteeseen, rakennusten erillislämmitykseen sekä eräille muille toimialoille jaettavaa polttoainetta. Sääntelyn kohteena uudessa päästökaupassa on polttoaineen jakelija, joka tyypillisesti on polttoaineesta valmisteverovelvollinen taho. Fossiilisen polttoaineen jakelijoiden

tulee raportoida vuoden 2024 päästöistä alkaen jaeltujen polttoaineiden päästötiedot komission tarkkailuasetuksen mukaisesti. Tarkkailuasetuksen muutoksia uuden päästökauppajärjestelmän raportointia varten ei ole vielä annettu, joten tarkemmat tiedot päästöjen raportoinnille asetetuista vaatimuksista eivät ole saatavilla. Uusi päästökauppajärjestelmä toimeenpannaan kokonaisuudessaan myöhemmässä vaiheessa erillisellä hallituksen esityksellä. Uutta päästökauppaa koskeva sääntely tulee osaksi tällä esityksellä säädettäväksi esitettävää päästökauppalakia.

2.1 Soveltamisala

Laitokset

Muutetun päästökauppadirektiivin mukaan jätteenpoltto sisällytetään soveltamisalaan päästöjen tarkkailua ja raportointia sekä todentamista koskevien vaatimusten osalta 2024 alkaen. Soveltamisalan ulkopuolelle jää edelleen vaarallisen jätteen käsittely. 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 jätteenpolttolaitosten täysimääräistä sisällyttämistä kuluvan päästökauppakauden loppuun saakka.

Tällä hetkellä päästökaupan soveltamisalan ulkopuolelle rajautuivat yksinomaan biomassaa polttoaineena 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 haetaan maksutta jaettavia päästöoikeuksia jakokaudelle 2026–2030. Ehdon täyttävät laitokset suljettaisiin soveltamisalasta 2026 alkaen.

Tällä hetkellä päästökauppaa sovelletaan direktiivissä luetelluista toiminnoista aiheutuviin päästöihin. Muutoksen yhteydessä direktiivin soveltamisalaa on muutettu siten, että jatkossa päästökauppaa sovelletaan direktiivissä lueteltuihin toimintoihin, riippumatta siitä, aiheutuuko niistä päästöjä vai ei. Tämä tarkoittaa, että jatkossa päästökauppaan voi kuulua myös täysin päästöttömiä tuotantomuotoja kuten uusiutuvan vedyn tuotanto.

Muutosten myötä soveltamisalaan on sisällytetty kasvihuonekaasujen kuljettaminen geologista varastointia varten hiilidioksidin geologista varastointia koskevan direktiivin (jäljempänä *CCS-direktiivi*) mukaisesti sallittuun varastointipaikkaan. Tähän asti soveltamisalassa on ollut ainoastaan putkistoissa tapahtuva kasvihuonekaasujen kuljetus ja nyt tehdyllä direktiivin muutoksella soveltamisalaan on sisällytetty myös muut kuljetusmuodot.

Muutetun direktiivin mukaan arvioitaessa täyttyykö laitoksella 20 MW:n kynnys soveltamisalaan kuulumiseksi eli määritettäessä laitoksen kokonaispolttoainetehoa, huomioidaan jatkossa myös yksinomaan biomassaa käyttävät yksiköt laitoksella. Aiemman säännön 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, kokonaispolttoaineteho putoaa alle soveltamisalarajakynnyksen 20 MW, tulee jäsenvaltion tarjota toiminnanharjoittajalle mahdollisuus säilyä soveltamisalassa kuiluva 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 kokonaispolttoteho 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 vastaavilla sektoreilla EU:ssa vähenemään. Hiilirajamekanismi tulee korvaamaan hiilivuodon ehkäisyyn tähtäävän päästöoikeuksien ilmaisjaon niillä sektoreilla, niiden tuotteiden osalta, jotka tuotuna EU:hun kuuluisivat mekanismin soveltamisalan piiriin.

Alla taulukossa on kuvattu CBAM-maksun asteittainen käyttöönotto ja vastaava 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 toimenä 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 toteutettavan. Asetettava ehto katselmoinnin tai energiahallintajärjestelmän suositusten noudattamisesta tullaan arvioimaan kullekin ilmaisjaon jakokaudelle viiden vuoden välein ja siihen liittyvät tiedot tulisi toimittaa viranomaiselle ilmaisjakohakemuksen yhteydessä. Tietojen tulee olla todennettuja. Komissio tulee antamaan ehtoon liittyviä harmonisoituja sääntöjä ilmaisjakoa koskevista sääöksistä. Sääntöjen tulisi varmistaa, että ehdosta ei synny kilpailuhaittaa, että se kohtelee laitoksia tasapuolisesti säilyttäen toimille asetetun ympäristötavoitteen.

Jatkossa päästöintensiivisimpien laitosten toiminnanharjoittajat ovat velvoitettuja laatimaan ilmastoneutraaliussuunnitelman ehtona täysimääräiselle ilmaisjaolle. Päästöintensiivisimmiksi laitoksiksi katsottaisiin ne laitokset, joiden päästöt ovat korkeammat kuin 80 prosentilla niistä laitoista, joihin 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 energiatehokkuustoimiin ja ilmastoneutraaliussuunnitelmaan liittyvien velvoitteiden yhteysvaikutuksena.

Ilmastoneutraaliussuunnitelmassa noudatetaan direktiivissä mainittua menettelyä suunnitelman tavoitteista ja sisällöstä. Sen tulee olla linjassa EU:n ilmastolaissa säädetyin EU:n ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa ja siinä tulee kuvata keinot ja tarvittavat investoinnit, jotta laitos saavuttaisi ilmastoneutraaliuden. Suunnitelmassa tulee kuvata kunkin toimenpiteen ja investoinnin vaikutus kasvihuonekaasupäästöjen vähentymiseen. Lisäksi suunnitelmaan tulee sisällyttää välitavoitteita, joiden avulla mitataan etenemistä kohti ilmastoneutraaliutta. Ensimmäinen välitavoite on direktiivin mukaan vuoden 2025 lopussa 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 energiatehokkuustoimiin että ilmastoneutraaliussuunnitelmaan liittyvien ehtojen täyttämättä jättämisen johdosta jakamatta jäävät päästöoikeudet käytetään ensisijaisesti muiden laitojen hyväksi estämään tarvetta soveltaa monialaista korjauskerrointa. Mikäli päästöoikeuksia jää yli tämän tarpeen jälkeen, ylijäävät oikeudet huutokaupataan ja 50 prosenttia tuloista osoitetaan Innovaatiorahastolle. 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 kuin direktiivi edellyttää, eli 53 prosenttisesti huutokauppaamalla ja 47 prosenttisesti 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

Päästöoikeuksien ilmaisjaon laskennassa sovellettavat vertailuarvot päivitetään toimeenpanosäädöksellä seuraavan kerran vuosille 2026–2030. Päivityksellä pyritään entisestään kannustamaan päästöjen vähentämiseen ja energiatehokkuuden 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 kiertopotentialiaali. 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 päästöintensiteetinsä tehokkaimpaan 10 prosenttiin kuuluvien laitostietojen keskiarvona. Direktiivi asettaa kuitenkin sekä minimi- että maksimitason sille, 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 jakokaudelle 2026–2030, tulee määritettävän vertailuarvon pienentyä sovellettavalla vertailujaksolla vähintään 0,3 prosenttia vuodessa. Vastaavasti kutakin vertailuarvoa voidaan kiristää enimmillään 2,5 prosentin vuosittain. Poikkeuksena tähän on kuuma metalli -vertailuarvo, jonka päivityksessä ei tulla huomioidaan vuosina 2021–2022 toiminnassa olleita laitoksia ja joihin kuuma metalli -vertailuarvoa tullaan jatkossa soveltamaan sen määritelmän muuttuessa. Myös aromaattisten aineiden ja synteettikaasujen vertailuarvoihin sovelletaan poikkeusta, ja näitä vertailuarvoja tullaan päivittämään samalla prosentilla kuin jalostamotuotteiden vertailuarvoa.

Tietyissä bruttokansantuotteen alittavissa ja kaukolämmön päästöjen pohjalta määritettävissä jäsenvaltioissa voidaan vuosina 2026–2030 myöntää kaukolämmölle 30 prosenttia enemmän ilmaisjakoa kuin mihin tuotanto olisi muutoin oikeutettu. Ehtona ilmaisjaoille on, että laitokset toteuttavat vastaavan ilmastoneutraaliussuunnitelman kuin mihin päästöintensiteetinsä 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.

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

2.2.2 Meriliikenne

Meriliikenne liitetään 1.1.2024 alkaen asteittain osaksi EU:n nykyistä päästökauppajärjestelmää. Päästökaupan piiriin tulee alusten, joiden bruttovetoisuus on vähintään 5000, matkat joilla kuljetetaan kaupallisesti rahtia tai matkustajia sekä 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 hiidioksidipäästöjä 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. Laivayhtiön tulee palauttaa päästöoikeudet 40 prosentille vuodelle 2024 raportoiduista päästöistä ja 70 prosentille vuodelle 2025 raportoiduista päästöistä. Vuodesta 2026 alkaen päästöoikeudet palautetaan täysimääräisesti.

Koska meriliikenne liitetään osaksi yleistä päästökauppaa, eikä sille luoda omia päästöoikeuksia, sovelletaan meriliikenteeseen pitkälti samoja menettelyjä kuin muihin 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 jäsenvaltion välillä sekä muiden matkustaja-alusten kuin risteilijöiden matkoja saman jäsenvaltion alle 200 000 asukkaan saarille. Poikkeusten soveltaminen on kansallisen harkintavallan piirissä. Poikkeuksen hyödyntäminen ei edellytä komission hyväksyntää. Direktiivin mukaan komissio säätää täytäntöönpanoasetuksella saaripoikkeuksen käyttöön ottavan jäsenvaltion pyynnöstä, että jäsenvaltioiden on katsottava, että laivayhtiöiden velvollisuus palauttaa päästöoikeuksia täyttyy, eikä jäsenvaltioiden tule ryhtyä toimiin laivayhtiöitä vastaan. Komissio julkaisee luettelon poikkeuksen piiriin kuuluvista saarista ja asianomaisista satamista ja pitää luettelon ajan tasalla.

Lisäksi direktiivi sisältää jääluokiteltuja aluksia koskevan helpotuksen. Laivayhtiöt voivat valita, hyödyntävätkö ne jääluokiteltujen alusten osalta 5 prosentin helpotuksen päästöoikeuksien palautuksesta I A ja I A Super 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 todennetut päästönsä meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 eli ns. 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 aluksiin, joiden bruttovetoisuus on 400–5 000 aluksiin sekä vuoden 2026 loppuun mennessä päästökaupan laajentamista aluksiin, joiden bruttovetoisuus on 400–5 000.

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 vuonna 2028, komissio tarkastelee päästökaupan laajentamista käsittämään yli 50 prosenttia reiteillä kolmansiin maihin syntyvistä päästöistä.

2.2.3 Lentoliikenne

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

Lentoliikenteen päästökauppaa sovellettaisiin vuoden 2026 loppuun saakka Euroopan talousalueen (ETA) sisäisillä lennoilla sekä sieltä 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 ilmastopimuksen päämäärien kanssa, taikka CORSIA:n päästöjen kattavuus on alle 70 prosenttia. Jos lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalasta ei muuta vuoden 2026 loppuun mennessä sovittaisi, päästökauppa laajenisi 1.1.2027 ns. täyteen laajuuteensa, eli kattamaan sisäisten lentojen lisäksi kaikki ETA-alueelta lähtevät tai sinne saapuvat lennot.

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 huutokaupattava 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. Jäsenvaltioiden on aiemmin voimassa olleesta kehotuksesta poiketen käytettävä lentoliikenteestä saatavat huutokauppatulot, tai niitä vastaava summa, 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 kestävän lentopolttoaineen hintaerosta. Kateosuus olisi korkeampi kaikkein kestävimpien uusiutuvien lentopolttoaineiden osalta (edistyneet biopolttoaineet ja uusiutuva vety 70 prosenttia sekä ei-biologista alkuperää olevat synteettiset RFNBO-poltoaineet 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 kestäväntä lentoliikenteen tasapuolisuuden varmistamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa 2023/XX/EU (jäljempänä *ReFuelEU Aviation -asetus*) tarkoitettua kestävien lentopolttoaineiden sekoitevelvoitteen piirissä.

Tällä hetkellä 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 Madeiralle 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 luetteloa 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 lentopolttoaineiden 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 perustelusta 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. Tämä määräaika on jatkossa 30.6. Muutosten taustalla on tarve huomioida aikataulussa vuosittainen ilmaisjaon muutosten käsittely

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-teknologian 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. Päästökauppadirektiivissä säilyy jo aiemmin voimassa olleet rajat varannon 400–833 miljoonan tonnin koosta, 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 Mt-833 Mt = 263 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 huomioiduksi 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 osa tultaneen ohjaamaan Euroopan unionin budjettiin niin sanottuna omana varana. Komissio antoi asiasta ensimmäisen ehdotuksen neuvoston päätökseksi 21.12.2021 ja toisen 20.6.2023. Toisessa ehdotuksessa komissio ehdottaa muutoksia edellisen ehdotuksen oman varan määrätymisperusteeseen ja keruun aloituksen aikatauluihin. 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 vuonna 2026 kattamaan meriliikenteen metaani- ja typpioksidipäästöt ja vuonna 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. Erityishuomiota tulisi antaa vähähiiliteknologioiden tukemiseen niillä sektoreilla, joilta ilmaisjako CBAM:n myötä asteittain poistuu. Lisäksi erityishuomiota tulee antaa hankkeille, jotka tukevat meriliikennesektorin vähähiilistämistä. 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.

Modernisaatiorahasto ja ilmastotoimien sosiaalirahasto

Modernisaatiorahastoon ohjattavien päästöoikeuksien osuutta kasvatetaan. Voimassa olevien sääntöjen mukaisesti 2 prosenttia vuosien 2021–2030 päästöoikeuksien kokonaismäärästä huutokaupataan modernisaatiorahaston hyväksi. Muutetun direktiivin myötä tämän lisäksi 2,5 prosenttia vuosien 2024–2030 päästöoikeuksien kokonaismäärästä huutokaupataan modernisaatiorahaston hyväksi. Tästä uudesta osuudesta hyötyvät modernisaatiorahaston 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 Modernisaatiorahaston 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. Päästöoikeuksille 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 jakautuu 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). Päästökauppalain sääntelyä on lisäksi täydennetty useilla sen nojalla annetuilla valtioneuvoston sekä työ- ja elinkeinoministeriön asetuk-

silla. Keskeisimmät voimassa olevan päästökauppalaian säännökset koskevat päästökauppalaistosten päästölupaa ja tarkkailusuunnitelmaa, päästöoikeuksien jakoperusteita ja kirjaamista, velvoitteita ja seuraamuksia.

Yhdyskuntajätteen poltto ei kuulu nykyisellään direktiivin soveltamisalaan. Jätettä poltetaan varsinaisten jätteenpolttolaitosten lisäksi myös rinnakkaispolttolaitoksissa, jotka polttavat jätettä yhtenä polttoaineena. Tällaisia laitoksia on vuonna 2023 Suomessa Energiaviraston tietojen mukaan 27 kappaletta. Toisin kuin pelkästään jätettä polttavat jätteenpolttolaitokset, ovat nämä laitokset ovat jo nykyisellään päästökaupan ja päästöjen hinnoittelun piirissä.

Laitosten osalta päästökaupan piiriin kuuluvat suuret teollisuuslaitokset sekä kokonaislämpötehoaan yli 20 MW:n laitokset. 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 päästökauppasektorin päästöt ovat vähentyneet keskimäärin noin 7 prosenttia vuodessa ja vuoteen 2005 verrattuna päästökauppasektorin päästöt olivat vähentyneet 45 prosenttia vuoteen 2020 mennessä.

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

Päästöoikeuksien jakomenetelmät

Päästöoikeuksien pääasiallinen liikkeellelaskutapa on huutokauppa. Jäsenvaltiot myyvät yli puolet päästöoikeuksista huutokauppaamalla ne päästökaupan toiminnanharjoittajille ja muille markkinatoimijoille. Valtaosa jäsenvaltioista huutokaupaa päästöoikeutensa EU:n yhteisellä huutokauppapaikalla yhtäaikaaisesti ja yhteisin menettelyin. Myös Suomi osallistuu yhteiseen huutokauppaan. Huutokauppamenetelmänä on suljettu yhtenäishinnoittelu. Kunkin jäsenmaan nimeämä huutokaupanpitäjä vastaanottaa huutokaupoista saadut tulot ja tulouttaa ne valtiolle. Päästökauppalaissa säädetään päästöoikeuksien huutokaupasta. Suomen huutokaupan pitäjänä toimii päästökauppaviranomainen eli Energiavirasto. Tarkemmista huutokauppoista 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 päästökauppadirektiivin 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 ilmaisjakosääntöjen mukaisesta määrästä, mutta osuus laskee vuoden 2026 jälkeen tasasuuruisin erin nollaan vuonna 2030. Osuuden lasku ei kuitenkaan koske kaukolämpöä tai -jäähdytystä. Sähköntuotannolle tai hiilidioksidin talteenotolle, varastoinnille ja kuljetukselle ei pääsääntöisesti myönnetä ilmaisjakoa.

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

Ilmaisjako määritetään laitoksille viideksi vuodeksi kerrallaan. Perusteena on tiedot laitosten tuotannon tasoista. Perusteena on myös eri tuotantoprosessien päästöintensiivisyyttä kuvaavat 54 vertailuarvoa, jotka komissio määrittää kaikista EU:n päästökauppajärjestelmän laitoksista parhaiten suoriutuvan 10 prosentin mukaan ja edelleen päästökauppadirektiivissä säädettyt 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 täyttyessä. 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 tapahtuva, OTC-kaupankäynti ja toimijoiden välinen kaupankäynti ovat päästöoikeuksien markkinoilla edustettuina. Päästökaupan velvoitteen piiriin kuuluvien toiminnanharjoittajien lisäksi päästökaupparamarkkinoilla aktiivisia ovat mm. pankit, vakuutuslaitokset sekä muut sijoitusmielessä toimintaa harjoittavat. Päästöoikeuden hinta on vaihdellut voimakkaasti vuosikymmenen aikana ja ulkoisten shokkien, kuten suhdannevaihteluiden, merkitys on ollut huomattava. Järjestelmään on myös tehty rakenteellisia korjauksia, jotka yhdessä kiristävien 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 käyttöön-otosta 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 päästöoikeuk-

sien määrää. Komissio laskee ja julkaisee tiedon päästöoikeuksien määrästä vuosittain. Toistaiseksi kierrossa olevien päästöoikeuksien määrä on ollut huomattavasti vaihteluvälin yläraja-arvon yläpuolella ja vuodesta 2019 lähtien huutokaupattavia päästöoikeusmääriä on vähennetty vuosittain määrää, mikä vastaa 24 prosenttia kierrossa olevasta päästöoikeusmäärästä. Vuoden 2021 lopussa tämä kierrossa oleva päästöoikeusmäärä oli 1,45 miljardia päästöoikeutta ja markkinavakauservarantoon siirretään syyskuun 2022 ja elokuun 2023 välisenä aikana 348 miljoonaa päästöoikeutta huutokaupattavista päästöoikeuksista. Markkinavakauservarantoon 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.

Markkinavakauservarannossa 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 mahdollisimman 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 ohjauskeinon osalta esillä on ollut etenkin päästömaksu, eikä näytä todennäköiseltä, että ohjauskeinoksi valikoituisi päästökauppa. IMO:n alustava kasvihuonekaasustrategia päästövähennystavoitteineen on tarkoitus päivittää vuoden 2023 aikana. Neuvottelutilanne on haastava.

EU:ssa sovelletaan meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2015/757 eli ns. MRV-asetusta. 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 ympäristönsuojelulailla (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 tonnikilometrimäärien 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 raportoihin todennettuihin tonnikilometritietoihin 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 kynnysarvon päästökaupan alkupe-
räisellä soveltamisalalla (full scope). Kynnysarvo kaupallista 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 yhdysvaltalaisista ilma-aluksen käyttäjä. 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 38,4 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, raportoidaan ja todentamaan CORSIA:n alaiset hiilidioksidipäästönsä 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

Esiyksessä 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. Esiyksessä 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 säädettyt seuraamukset pysyisivät ennallaan, minkä lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi meriliikennettä koskevat direktiivin seuraamukset. Muutoksenhakua ehdotetaan esityksessä vastaamaan nykyisen yleislain eli oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain pääsääntöä. Lakiin biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista tehtäisiin uuden päästökauppalaan johdosta tekninen muutos, jonka myötä mainitun lain 2 § päivitetäisiin viittaus uuteen päästökauppalakiin ja samalla poistettaisiin viittaukset ehdotetun lain myötä kumottavaan päästökauppalakiin ja lentoliikenteen päästökauppalakiin.

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

4.1.1 Meriliikenteen sisällyttäminen soveltamisalaan

Ehdotettua lakia sovellettaisiin meriliikenteen osalta aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 5 000, niiden päästöjen osalta, jotka aiheutuvat matkoista matkustajien ja rahdin kaupalliseen kuljettamiseen sekä tällaisten alusten satamassa olon aikana. Offshore-alukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 5 000 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 tarkkailla, 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 palautusvelvoitteeseen sisältyisi joitakin poikkeuksia. Ehdotetun lain mukaan laivayhtiöt voivat valita, hyödyntävätkö ne 5 prosentin helpotuksen päästöoikeuksien palautuksesta I A ja I A Super tai vastaavien jääluokkien aluksille.

Päästöoikeuksien palautusvelvoitetta ei sovellettaisi vuoden 2030 loppuun saakka matkustaja-alusten mukaan lukien matkustaja-autolauttojen matkoihin saman jäsenmaan alle 200 000 asukkaan saarille. Suomessa tällaisia aluksia liikennöi Ahvenanmaalle. Poikkeusta palautusvelvoitteesta ei sovellettaisi risteilymatkustaja-aluksiin.

Saaripoikkeusta on tarkasteltu valtioneuvoston näkökulmasta osana hallituksen esityksen valmistelua. Tarkastelussa ei ole pystytty sulkemaan pois mahdollisuutta, että saaripoikkeuksen soveltamisen kautta yritykselle syntyvä taloudellinen etu voitaisiin katsoa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi, joka tulisi pääsääntöisesti ilmoittaa SEUT 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti Euroopan komissiolle.

4.1.2 Laitosten soveltamisalaa koskevat muutokset

Päästökauppadirektiivin muutoksen myötä yhdyskuntajätteen polttolaitokset sisällytettäisiin päästökaupan soveltamisalaan 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 osalta muiden soveltamisalaan jo voimassa olevassa laissa sisällytettyjen laitosten velvoitteita. Näin ollen niitä koskisivat jo voimassa olevan lain mukaiset säännökset tarkkailusuunnitelman laatimisesta, tarkkailusuunnitelman ja vakimuotoisen 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 synteesikaasun tuotannon, kipsin ja hiilimustan tuotannon sekä öljyn jalostuksen soveltamisalaan kuulumisen rajausta muutettaisiin siten, että rajat vastaavat muutettua päästökauppadirektiiviä. Vety- ja synteesikaasun tuotantokapasiteetin alaraja olisi 5 t/päivä. Kipsin ja hiilimustan tuotantojen kohdalla soveltamisalaan sisältyminen määräytyisi tuotantokapasiteetin alarajan perusteella, eikä nimellisen kokonaislämpötehon. Kipsille alaraja on 20 t/päivä ja hiilimustalle 50 t/päivä. Öljynjalostuksen osalta soveltamisalaan kuuluisi öljyn jalostaminen polttoyksiköissä, joiden kokonaispolttoainetehto on yli 20 MW kun aiemmin soveltamisalaan on kuulunut mineraaliöljyn jalostus.

Vuodesta 2026 alkaen päästökaupan soveltamisalaa muutettaisiin siten, että laitokset, joiden vuosien 2019–2023 keskimääräisistä päästöistä yli 95 % syntyy kestävästä biomassan poltosta, rajattaisiin soveltamisalan ulkopuolelle. Voimassa olevan päästökauppalain mukaan soveltamisalan ulkopuolelle on rajattu laitokset, jotka käyttävät yksinomaan kestävästä biomassasta 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 kuulumisen 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 määräaikaaisesti 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 nähdessä, 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 sertifioitujen energianhallintajärjestelmän 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 vähäpäästöisimpään 10 prosenttiin Euroopan unionin alueella, ei korjauskertoimen sovellettaisi kyseisen laitoksen päästöoikeusmäärään, vaikka kertoimen käyttö olisi tarpeen päästöoikeuksien kokonaismäärän rajaamisen takia. Komissio vastaa poikkeuksen piiriin kuuluvien laitosten määrittelystä.

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

Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi direktiivissä säädetyt muutokset maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien myöntämiseen. Muutosten myötä ilmaisjako ajetaan lentoliikenteessä asteittain alas ja otetaan käyttöön uusi kestävien lentopolttoaineiden käyttöön kannustava ilmaisjako

Lentoliikenteen päästöoikeuksien ilmaisjaon alasajon lähtötaso on vuonna 2023 maksutta jaettujen päästöoikeuksien määrä siinä lentoliikenteen päästökaupan laajuudessa, joka tulee voimaan vuoden 2024 alusta lukien. 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 päästökauppalaian nojalla ilma-aluksen käyttäjien olisi mahdollista hakea maksutta jaettavia päästöoikeuksia, jos ne ovat edeltävänä vuonna käyttäneet päästökaupan piirissä olevilla lennoilla ReFuelEU Aviation –asetuksessa määriteltäviä kestäviä lentopolttoaineita. Mekanismin tarkoituksena on lisätä uusiutuvien ja muiden kestävien lentopolttoaineiden käyttöä ja vähentää päästöjä kattamalla vähintään puolet fossiilisen ja kestävän lentopolttoaineen 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. Ensimmäinen tarkkailuvuosi on 2025 ja ilma-alusten käyttäjien tulisi sen jälkeen 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

Päästökauppadirektiiviin sisältyy uusi tieliikenteen, rakennusten ja muiden toimialojen päästökauppa. Uuden päästökaupan toimeenpano tulee olla tehtynä kesäkuun 2024 loppuun mennessä. Uuteen järjestelmään kuuluva vuoden 2024 päästötietojen raportointia koskevan velvoitteen toimeenpano tulee olla tehtynä vuoden 2023 loppuun mennessä ja sisältyy annettuun hallituksen esitykseen. Ehdotuksen mukaan vuoden 2024 päästöjen raportointi koskisi valmisteverovelvolista ja raportointi tulisi tehdä huhtikuussa 2025. Päästöt raportoitaisiin tarkkailuasetuksen mukaisesti. Tarkkailuasetuksen muutoksia uuden päästökauppajärjestelmän raportointia varten ei ole vielä annettu, joten tarkemmat tiedot päästöjen raportoinnille asetetuista vaatimuksista eivät ole saatavilla.

Rekisteriä, laitosten päästölupia sekä bionesteiden ja biomassapolttoaineiden kestävyys 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. Suomalaisessa 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, joka 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 EU-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.

Ilmastolaissa (423/2022) päästökauppa- ja taakanjakosektorin päästöille on asetettu yhteinen päästövähennystavoite. Lain 2 § 2 momentin mukaisesti lain ja sen mukaisen ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmän tavoitteena on osaltaan varmistaa, että ”ihmisen toiminnasta aiheutuvat taakanjako- ja päästökauppasektorin yhteenlasketut kasvihuonekaasujen päästöt ilmakehään vähentyvät vuoteen 2030 mennessä vähintään 60 prosenttia ja vuoteen 2040 mennessä vähintään 80 prosenttia verrattuna vuoteen 1990”.

Ilmastolain mukaisen vuosia 2030 ja 2040 koskevien päästövähennystavoitteiden sekä vuoden 2035 hiilineutraaliustavoitteen toteutumisen osalta EU:n päästökauppa on päästökauppasektorin merkittävin ohjauskeino. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (KAISU) todetaan, että hiilineutraaliuden saavuttaminen v. 2035 edellyttää muiden toimien ohella suuria päästövähennyksiä päästökauppasektorilla. Päästöoikeuden hinta EU:n päästökaupassa on keskeinen tekijä päästökauppasektorin päästökehityksen kannalta. Päästöoikeuden hinnan ennakoitaan nousevan päästökaton alentuessa.

Kansallisesti päästökauppasektorin päästöt ovat pienentyneet merkittävästi. Ilmastovuosikertomuksen 2023 mukaan päästökauppasektorin päästöt ovat vuodesta 2005 vähentyneet 14,1 Mt CO₂ -ekv. eli 43 %. Päästökauppaan kuuluvien suomalaisten laitosten päästöt olivat vuonna 2022 yhteensä 19,0 Mt CO₂ -ekv. ja niiden osuus Suomen kokonaispäästöistä oli 42 %. Vertailun vuoksi voidaan todeta, että taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöt ovat vähentyneet päästökauppasektorin päästöjä hitaammin. Taakanjakosektorin päästöt olivat pikaennakkotietojen mukaan 26,7 Mt CO₂ -ekv vuonna 2022, ja kokonaisuudessaan taakanjakosektorin yhteinelasketut päästöt olivat vuonna 2022 noin 22 % pienemmät kuin vuonna 2005.

Päästökauppasektori osallistuu myös merkittävässä määrin taakanjakosektorin päästövähennystavoitteen saavuttamiseen taakanjakoasetuksen artiklan 6 mukaisen ns. kertaluonteisen jouston hyödyntämisen kautta. Kertaluonteisen jouston kautta päästökauppasektorin päästöoikeuksia mitätöidään kaudella 2021–2030 taakanjakoasetuksen liitteessä II määritelty enimmäismäärä, joka vastaa 0,7 Mt:n määrää vuosittain. Suomi on päättänyt tämän ns. kertaluonteisen jouston hyödyntämisestä valtioneuvoston päätöksellä 28.11.2019.

Päästökaupan merkitys kansallisten ilmastotavoitteiden osalta on keskeinen. Huomioitavaa on, että päästökaupan tavoite on EU:n laajuinen eikä jäsenmaakohtainen, näin ollen päästöjen väheneminen ei välttämättä tapahdu tasaisesti kaikissa jäsenmaissa. Suomessa tähän mennessä päästöt ovat vähentyneet päästökauppasektorilla EU:n laajuisista tavoitetta nopeammin.

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 päästövähennykseen vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 tasoon verrattuna, kun aiempi tavoite olisi sen arvion mukaisesti johtanut Suomessa 29 prosentin päästövähennykseen 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 pohjoismaiden 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 yli 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 olivat keskimäärin noin 250 000 tCO₂. Arvioon liittyy epävarmuutta. Biomassaehdon vaikutuksia on käsitelty yksityiskohtaisemmin laitosten päästökauppaa koskevassa arviomuistiossa. Vaikka jätteenpolttolaitokset sisällytetään päästökaupan soveltamisalaan 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 alusten 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 nykypäivänäkin on saatavilla rajatusti uusiutuvia polttoaineita, joita voidaan sekoittaa perinteisiin meripolttoaineisiin. Esteenä uusiutuvien polttoaineiden käyttönotolle on niiden huomattavasti korkeampi hinta fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna.

Päästökaupan laajentaminen meriliikenteeseen vaikuttaa päästöjen vähentämiseen osana politiikkatoimien kokonaisuutta, johon kuuluvat myös FuelEU Maritime -asetus sekä IMO:n päästövähennyksiin tähtäävät toimet. 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. Uusien ympäristöystävällisempien teknologioiden ja polttoaineiden tullessa markkinoille päästöoikeuden hinta ohjaa yhtenä tekijänä uusien investointien toteutusta.

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 alustyypeihin. Riski, että varustamot pidentäisivät reittejään poiketakseen 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 päästövähennämarkkinoilta 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 hyvitetävää keskimäärin noin 100 miljoonaa hiilidioksiditonnia vuodessa, eli yhteensä noin 1 200 Mt. CORSIA:n kautta toteutuvat konkreettiset päästövähennämät 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 ennakoitaan 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 soveltamisalamuutos, 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 määrääjän päästökaupan soveltamisalassa, mikäli laitoksen kokonaispolttoainetehto putoaa alle 20 MW:n toiminnanharjoittajan toteuttamien päästövähennystoimen 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 puolelle 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 soveltamisalaan sisällytettyihin laitoksiin, missä asetetut vähimmäisvaatimukset vaihtelevat muun muassa laitoksen koosta ja kyseisen polttoainejakeen käyttömäärästä riippuen. Periaatteena on, että suuren, paljon päästöjä aiheuttavan laitoksen tarkkailuun on vähän päästöjä aiheuttavaa laitosta tiukemmat vaatimukset. Vastaavasti 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 päästöintensiivisimpien laitosten hiilineutraaliussuunnitelmaa. Ilmaisjakoon tulee myös sääntömuutoksia hiilirajamekanismin käyttöön oton johdosta. Lisäksi ilmaisjaon laskennassa sovellettavien vertailuarvojen laskenta-sääntöihin 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 päästöintensiivisimpien laitosten tai niiden osien joukon. Toistaiseksi ei ole tiedossa, moniko laitoksista on Suomessa, komissio tulee toimittamaan tiedot jäsenmaille määriteltään laitokset.

Sekä energiatehokkuus- että ilmastoneutraaliussuunnitelmavelvoite lisäävät päästökaupan aiheuttamaa hallinnollista taakkaa yrityksille. Kumpikin velvoite on sidottu yksityiskohtaisesti säänneltyihin ilmaisjaon myöntämisen aikatauluihin. Vaikka velvoitteet 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 käyttöönoton 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, joista 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.

Päästökauppaa arvioidaan sovellettavan noin 70 Suomen lipun alla purjehtivalle alukselle. Tarkasteltaessa päästökaupan kustannuksia Suomen rahti- ja matkustajapalveluita hyödyntäville yrityksille ja kansalaisille relevantteja ovat rekisteröintimaastaan riippumatta alukset, jotka kuljettavat matkustajia ja rahtia Suomessa sekä Suomen ja muiden valtioiden välillä, ja muutoin kuuluvat päästökaupan soveltamisalaan. Vuonna 2022 suomalaisten varustamojen alukset kuljettivat Suomen koko rahtimäärästä 27 prosenttia (vuonna 2020 osuus oli 31 prosenttia). Päästökauppaa sovelletaan kaikkiin EU-satamissa käyviin aluksiin lippuvaltiosta riippumatta.

Päästöoikeuksille muodostuu markkinoilla hinta, jonka perusteella toimijat arvioivat, onko niille kannattavampaa vähentää päästöjä vai ostaa päästöilleen päästöoikeuksia. Päästöjä voidaan meriliikenteessä vähentää operatiivisilla keinoilla, alusten energiatehokkuutta parantamalla tai vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimateknologioiden avulla. Keinosta riippuen päästöjen vähentäminen voi edellyttää investointeja nykyisiin aluksiin, uusien alusten hankintaa tai merkitä korkeampia polttoainekustannuksia.

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. Päästökauppa kannustaa ensisijaisesti hyödyntämään päästöjen vähentämisen keinoja, joiden kustannukset ovat alhaisimmat. FuelEU Maritime -asetuksen vaatimusten täyttäminen laskee päästöjä ja päästökaupan kustannuksia, mutta tarkoittaa samalla merkittävää polttoainekustannusten nousua. Päästökaupan päästöjä vähentävää vaikutusta ei arvioitu. 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 ulko-

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

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

maankauppaa 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 kulusta aiheutuvaksi kustannusten osuudeksi, jota helpotus ei koske, arvioidaan talven jääolosuhteista riippuen noin nollasta 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. Energiaverodirektiivin muutosehdotuksen kustannuksia ei ole huomioitu johtuen neuvottelujen hitaasta etenemisestä. Mikäli direktiivi hyväksyttäisiin komission ehdotuksen mukaisena, sen vuosittaiset kustannukset olisivat 50 miljoonan euron luokkaa vuosina 2026 ja 2030. Meriliikenteen päästökauppaan liittämistä koskevassa arviomuistiossa on käsitelty kustannusarvioita yksityiskohtaisemmin.

Taulukko 3. Päästökaupan piiriin kuuluvat päästöt, sovellettava päästöoikeuden hinta-arvio ja arvio päästökaupan aiheuttamista kustannuksista sekä päästökaupan ja FuelEU Maritime -asetuksen yhteiskustannuksista Suomen ulkomaankauppaa ja matkustajia palvelevalle meriliikenteelle

	2026	2030
Päästökaupan piiriin kuuluvat päästöt (miljoonaa tonnia)	5	4,5–5
Päästöoikeuden hinta (euroa/CO ₂ t)	100	120
Päästökaupan kustannus (miljoonaa euroa)	400–500	500–600
Päästökaupan ja FuelEU Maritime -asetuksen yhteiskustannus (miljoonaa euroa)	500–600	700–1000

Päästökaupan ja FuelEU Maritime -asetuksen kustannuksia voidaan suhteuttaa meriliikenteen polttoainekustannuksiin, suomalaisten yritysten kuljetuspalveluiden kustannuksiin tai varustamotoimialan kokoon. Liikenne- ja viestintäviraston MERIMA-mallin arvio Suomen vuoden 2021 ulkomaan laivaliikenteen (vienti ja tuonti) suorien tavarakuljetusten polttoainekustannuksista oli yhteensä noin 800 miljoonaa euroa arvotettuna kyseisen vuoden bunkkerihinnoilla. Välisatamien kautta kulkeva rahti mukaan luettuna polttoainekustannukset olivat noin miljardi euroa. Huomioiden kaikki liikennemuodot suomalaiset yritykset ostavat kuljetuspalveluja tai tuottavat niitä itse vuosittain kotimaassa yhteensä lähes 10 miljardin euron arvosta, minkä lisäksi logistiikkakustannuksia aiheutuu merkittävästi myös ulkomailla (Logistiikkaselvitys 2021). Suomalaisten varustamoiden ja muiden merenkulkuun liittyvien elinkeinojen liikevaihto oli 2,2 mrd. euroa vuonna 2020. Suomen ulkomaankauppaa ja matkustajia palvelevat myös ulkomalaiset varustamot ja toisaalta osa suomalaisten varustamojen aluksista liikennöi muualla. Varustamot arvioivat päästökauppakustannusten siirtämistä osittain tai kokonaan suoraan kuljetusasiakkaiden ja matkustajien maksettavaksi riippuen siitä, miten kilpailutilanteen katsotaan sen mahdollistavan.

Päästökauppa lisää jossain määrin toimijoiden hallinnollista taakkaa. Hallinnollisen taakan lisääntymistä rajoittaa se, että MRV-asetus velvoittaa yhtiöt jo tällä hetkellä päästöjen tarkkailuun

ja raportointiin. Kokonaan uutena tulevat päästöoikeuksien hankintaan ja palauttamiseen liittyvät velvoitteet. Myös FuelEU Maritime -asetuksen velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa hallinnollista taakkaa. Toimeenpanossa pyritään hyödyntämään yhteisiä menettelyjä mahdollisuuksien mukaan. Arviot päästökaupan kustannuksista Suomen meriliikenteelle ja kansantaloudelle laadittiin ennen Venäjän hyökkäystä Ukrainaan. Öljyn ja kemikaalien tuonti Venäjältä on vähentynyt johtaen tuonnin korvautumiseen tuonnilla merkittävästi kauempaa. Tämä vaikuttaa päästökaupan 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 polttoaineiden 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 rahtipalveluiden 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.

Selvityksessä arvioitiin päästökaupan kustannusten vaikutuksia Suomen ja Ruotsin (tai Suomen ja Viron) välisen matkan hintaan olettaen, että kustannus siirretään kokonaan henkilömatkustajille. Kustannukset jakautuvat eri reiteillä tarvittavien päästöoikeuksien kustannusten suhteen erilaisille matkustajamäärille muodostaen laskennallisen lisähintatekijän. Lisähinnan arvoksi arvioitiin esimerkiksi reitillä Helsinki–Maarianhamina–Tukholma 5,90 euroa matkustajaa kohden ja reitillä Turku–Maarianhamina–Tukholma 8,00 euroa matkustajaa kohden vuonna 2026.

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 matkalippujen hintoihin verrattuna täysimääräisesti matkustajiin kohdennetut päästökaupan kustannukset korottaisivat lipunhintoja havaittavasti. Kalliimmissa palveluluokissa ja sesonkihintoissa tilannekuva olisi toisenlainen, samoin matkustajien keskimäärin laivalla erilaisiin palveluihin kulutamaan rahasummaan verrattuna. Suurin osa Manner-Suomen ja Ruotsin välisistä matkoista on vapaa-ajan matkoja.

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

Selvityksessä laadittiin suuntaa antava arvio saaripoikkeuksen vaikutuksista rahtiyksiköiden kuljetusmaksuun. Tarkastelussa päästöoikeuksien hankinnan kustannukset on siirretty kokonaisuudessaan rahtiyksiköille. Lisähinnan arvo vaihtelee eri reiteillä 80–150 euroa rahtiyksikköä kohden vuoden 2026 tilanteessa arvioituna. Selvityksen arvion mukaan päästökaupan aiheuttama lisäys rahtiyksiköiden kuljetusmaksuun matkustaja-autolautoilla noin puolittuisi Manner-Suomi–Ahvenanmaa–Ruotsi-välillä saaripoikkeuksen soveltamisen myötä. Arvion pohjana on oletus, että varustamot kohdistavat poikkeuksen hyödyn täysimäärisesti Manner-Suomi–Ahvenanmaa–Ruotsi-välin rahtihintoihin.

Saaripoikkeus antaa voimassaolonsa ajan poikkeuksen piirissä olevia reittiosuusia 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. Poikkeuksen voimassaolon päätyttyä toimijoiden on hankittava normaalisti päästöoikeuksia päästöille, jotka syntyvät poikkeuksen piirissä olleilla reiteillä. Toimijat arvioivat päästöoikeuksien markkinahintoihin perustuen, missä määrin on kannattavaa vähentää päästöjä päästöoikeuksien hankinnasta aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi. Teknologian meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi odotetaan kehittyvän lähivuosina, joten päästöjä vähentävien investointien siirto myöhempään ajanhetkeen voi vähentää kustannuksia tai mahdollistaa investoinnit valmiimpiin teknologioihin tai teknologioihin, jotka eivät ole vielä saatavilla.

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

Saaripoikkeuksen vaikutuksia on käsitelty laajemmin direktiivimuutoksia koskevassa arviomuistiossa.

4.2.2.3 Lentoliikenne

Lentoliikennettä koskevien esitettyjen muutosten keskeisimmät yritysvaikutukset liittyvät ilmaisosastojen 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 tahoja. Arvioiden Finnairin maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän noin 450 000 oikeuden tasolle ja käyttäen nykyistä noin 85 euron päästöoikeuden hintaa, Finnair tulee ilmaisosastojen 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 loppuun. 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.

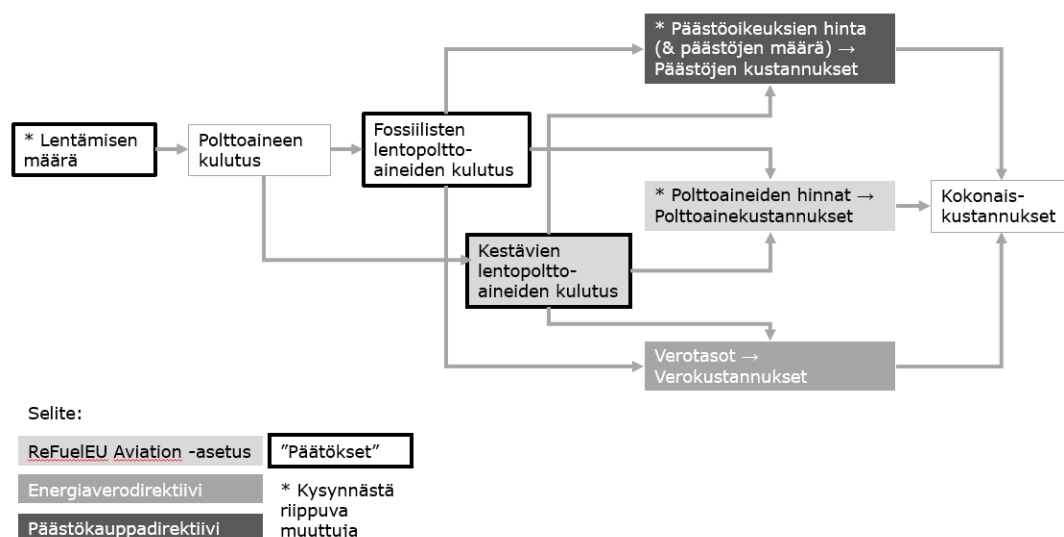
Lentoliikenteen päästökaupan kokonaiskustannukset Suomen hallinnoimille ilma-aluksen käyttäjille olivat vuonna 2022 arviolta noin 38,4 miljoonaa euroa. Päästökauppadirektiivin ja sen toimeenpanevan päästökauppalain ilmaisjakosäännösten muutosten käynnistyessä vuonna 2024 päästökaupan vuosikustannuksiksi 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 liikennesuoritteen 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 pääsääntöisesti kestävien lentopolttoaineiden käyttö katsotaan päästökaupassa päästöttömäksi, mutta toisaalta se 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 tarkempiin 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. Hyvitysvelvoitteet ovat olleet voimassa vuoden 2021 alusta lukien, mutta pandemian aiheuttaman liikennesuoritteen 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 kokonaiskustan-

nuksiksi 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. Jos polttoaineverokin toteutuisi, kolmen 55-valmiuspaketin aloitteen kokonaisuutta ja vaikutusta kustannuksiin voidaan yleisellä tasolla kuvata seuraavalla kaaviolla.



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. Seuraavassa taulukossa 4 on kuvattu 55-valmiuspaketin lentoliikenteen aloitteiden arvioituja yhteiskustannuksia huomioiden vaihtoehtoiset liikennesuoritteiden kehitykset sekä epävarmuus polttoaineveron toteutumisessa (oletuksena päästökaupan nykyinen soveltamisala).

Taulukko 4.

Vuosi	Nollakasvu: ReFuel, vero ja ETS	Nollakasvu: Refuel ja ETS	1,6 %/v. kasvu: ReFuel, vero ja ETS	1,6 %/v. kasvu: Refuel ja ETS
2025	137 M€	105 M€	137 M€	105 M€
2030	277 M€	171 M€	300 M€	185 M€

2035	404 M€	260 M€	473 M€	304 M€
------	--------	--------	--------	--------

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 ohjauskeinoilla pyritään voimakkaasti ohjaamaan fossiilisten tuotantomuotojen alasajo.

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.

Saari- ja saaripolven 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 päästökauppaan 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.

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

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 sulku tällöin edelleen jatkuisi, olisi tilanne haastava Finni- airille, 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 menopaluu- lennon kustannuksia noin 45 eurolla matkustajaa kohti vuonna 2030 ja 65 eurolla matkustajaa kohti vuonna 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

Kansantalouden kannalta meriliikenteen päästökauppaan liittämisen merkittävin vaikutus syntyy kustannusten siirtymisestä rahtihintoihin. Meriliikenteen päästökauppaan liittämisen kansantalousvaikutuksia koskevan selvityksen⁷ mukaan vaikutus kansantuotteeseen syntyy sekä tuonnin kallistumisesta, että viennin hintakilpailukyvyyn 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 kolmansiiin maihin ja EU:n sisällä. Johtuen pitkistä etäisyyksistä, meriliikenteen merkittävästä roolista ja talvimerenkulusta vaikutukset Suomen ulkomaankaupan hintakilpailukyvyille voivat olla suhteellisesti suuremmat kuin muiden EU-maiden ulkomaankaupalle. Suomen kuljetuksia muualle Eurooppaan ei juurikaan voida siirtää muille liikennemuodoille.

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/>

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

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–Ahvenanmaa-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. Saari-poikkeuksen 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 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 käyttöönottolla voidaan lieventää edellä mainittuja vaikutuksia. Päästökaupasta seuraavat lisäkustannukset kohdistuvat suurelta osin muun kuin Ahvenanmaahan suoraan kytkeytyvän Suomen ja Ruotsin välisen matkustamisen ja kuljettamisen maksettavaksi.

4.2.5 Vaikutukset valtiontalouteen

Päästökauppaan tulevat muutokset vaikuttavat jäsenvaltioiden huutokauppatuloihin. Aiempaa voimakkaammin kiristynvä päästökatto sekä päästökattoon vuosina 2024 ja 2026 tehtävät kerta-leikkaukset vähentävät huutokaupattavien päästöoikeuksien määrää. Lisäksi vaikutukseltaan merkittävän, mutta vaikeasti toiminnaltaan ennakoitavan, markkinavakausvarannon ennakoidaan vähentävän huutokaupattavia päästöoikeusmääriä myös tulevina vuosina. Meriliikenteen sisällyttäminen soveltamisalaan kasvattaa huutokaupattavaa päästöoikeusmäärää noin 10 prosentilla. Tästä huolimatta, ja erityisesti kun huomioidaan päästökauppadirektiivin ulkopuolisten REPowerEU: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 Suomen 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 5. Sovellettava päästöoikeuden hinta-arvio ja arvio kansallisista huutokauppataloista

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Päästöoikeuden hinta (euroa/CO ₂ t)	90	95	100	105	110	115	120
Arvio huutokauppataloista (miljoonaa euroa)*	528	666	629	720	642	554	456
Arvio lentoliikenteen huutokauppataloista (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 huutokauppataloihin.

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

Koska sekä päästöoikeuden hinnan kehitykseen, että jäsenvaltioiden huutokauppattavien päästöoikeuksien määrään liittyy merkittäviä epävarmuuksia, on myös arvio huutokauppattavien määrästä huomattavan epävarma. Yllä olevan taulukon lukujen pohjalta voidaan todeta, että laitoksia ja meriliikennettä koskevien EUA-huutokauppattavien määrän arvioidaan kääntyvän laskuun päästökauppa-kauden lopulla, huolimatta päästöoikeuden hinnan noususta. Mikäli päästöoikeuden huutokauppattavien 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 huutokauppattavien päästöoikeuksien suhteellinen osuus ilmaisjakosäännösten muutosten johdosta nousee, tulevat myös huutokaupoista saatavat tulot Suomessa merkittävästi kasvamaan. Päästöoikeuksien ilmaisjaon päätyttyä vuonna 2026 huutokauppatalot olisivat arviolta noin 45 miljoonaa euroa, jos päästöoikeuden hinta on noussut arvioituun 105 euroon. Tämän jälkeen huutokauppattavien kasvu todennäköisesti tasaantuu, ellei päästökaupan soveltamisalaa laajenneta, koska pienehköä kes-

tävien 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 liikennesuoritteen ja uusien päästövähennyskeinojen kehitys sekä päästökauppajärjestelmään mahdollisesti tehtävät muutokset. Jos lentoliikenteen päästökaupan soveltamisala vuonna 2027 laajenisi ETA-alueelta lähteviin tai jopa sinne saapuviin lentoihin, tulisi se merkittävästi lisäämään huutokauppatulojen määrää.

Päästökauppatulot tuloutetaan momentille 12.32.99 *Työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalan muut tulot*. Lentoliikenteen päästökauppatulot tuloutetaan momentille 12.31.99, eli *liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan muut tulot*.

Hallitusohjelman mukaisesti esityksessä ehdotetaan otettavaksi käyttöön määräaikainen saari-poikkeus. Hallitusohjelmassa linjattiin saari-poikkeuksen yhteydessä myös Merenkurkun liikenteen sekä Naantalın ja Ahvenanmaan välisen reittiliikenteen ja suoran roro-lauttaliikenteen tukemisesta. Tukien tarkoitus on vähentää päästökaupan tuomia kustannuksia samalla tai saari-poikkeusta vastaavalla tavalla. Merenkurkun liikenteen tukemiseen varattiin hallitusohjelmassa 2 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2024–2028. Liikenne- ja viestintäministeriö selvittää tukien käytön reunaehdoja.

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 laitoksella 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 tarvitsevänsä vuonna 2024 lisäresursseja yhteensä 2,5 henkilötyövuotta eli 200 000 euroa huutokauppojen valmistelu- ja rekisteröintitehtäviin sekä päästökaupparekisteritehtäviin. Toimijoille tulee avata tilit rekisterissä vuonna 2024 tai viimeistään ennen syyskuussa 2025 tehtäviä palautuksia. Resursseja tarvitaan myös huutokauppoihin ja päästökaupparakkeihin liittyvään ohjeistukseen ja neuvontaan. Neuvonnan ja ohjeistuksen tarve korostuu syksyllä 2025 ensimmäisten päästöoikeuksien palautusten yhteydessä. Vuonna 2025 virasto arvioi tarvitsevänsä yhteensä 3 henkilötyövuotta eli 240 000 euroa edellä mainittuihin tehtäviin. Vuonna 2026 ja tästä eteenpäin viraston pysyvän henkilöstötarpeen arvioidaan olevan 2 henkilötyövuotta eli 160 000 euroa. Viraston hallinnon rekisterin sähköisen asiointijärjestelmän päivitys edellyttää noin 40 000 euroa vuonna 2024 ja 2025.

Energiaviraston resurssilisäyksistä aiheutuvat määräraha-vaikutukset kohdistuvat momentille 32.01.09 *Energiaviraston toimintamenot*.

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 päästöi-keudet 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 tukimekani-smiin, 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 sivu-kulut huomioiden 50 000 euroa vuodessa vuodesta 2024 lähtien. Arvioinnin epävarmuutta lisää hieman se, ettei direktiivin muutoksiin liittyviä toimenpanosäännöksiä ole vielä saatavilla.

Liikenne ja viestintäviraston resurssilisäyksistä aiheutuvat määräraha-vaikutukset kohdistuvat momentille 31.01.02 *Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenot*.

Energiaviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston lisämäärärahoista päätetään osana vuoden 2024 talousarviota sekä julkisen talouden suunnitelmaa vuosille 2024–2027. Valtiovarainmi-nisteriön näkemyksen mukaan lisäresursseja koskevat kulutarpeet tulisi pyrkiä ratkaisemaan joko uudelleen kohdennuksin hallinnonalalla tai muulla tavoin valtiontalouden kehyksen puit-teissa.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Meriliikenteen saaripoikkeuksen soveltamatta jättäminen

Direktiivin mukaan jäsenvaltio voi jättää hyödyntämättä hallituksen esityksessä ehdotettua saa-ripoikkeusta. Saaripoikkeuksen soveltamisen on arvioitu vaikuttavan päästöihin ja meriliiken-teen toimintaympäristöön ja sillä arvioidaan olevan taloudellisia vaikutuksia erityisesti Ahve-nanmaalle.

Päästökaupan soveltaminen voi vaikuttaa Ahvenanmaan maakunnan saavutettavuuteen ja va-rustamojen talouteen ja toimintaympäristöön sekä kansantalouteen. Saaripoikkeuksen hyödyn-tämättä 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 voimaantulon ajaksi. Arvio on tehty oletuksella, että varustamot kohdistavat poikkeuksen hyödyn Manner-Suomi–Ahvenanmaa–Ruotsi -välin 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 roro-rahtialus samoin kuin Suomen ja Ruotsin välillä operoivat alukset, jotka eivät pysähdy Ahvenanmaalla. Tällaiset alukset olisivat tasapuolisemmassa kilpailuasemassa ilman saaripoikkeusta.

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 lisääisi 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

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

jättäminen voisi voimistaa näitä vaikutuksia. Päästökaupasta seuraavat lisäkustannukset kohdistuvat kuitenkin suurelta osin muun kuin Ahvenanmaan 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 hiilidioksiditonnia. Matkustaja-autolautojen liikennesuoritekohtaiset päästöt ovat korkeat verrattuna useimpiin muihin alustyypeihin.

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

Orpon hallitusohjelmassa todetaan, että hallitus selvittää jätteenpolton päästöjen siirtoa taakanjakosektorilta päästökaupan piiriin ilman, että kuluttajien jäte- tai energiakustannukset nousevat. Jätteenpolton sisällyttämistä kansallisella päätöksellä hinnoitteluun komission antamaa esitystä nopeammin ei ole tarkoituksenmukaista toteuttaa tässä yhteydessä esitettävien päästökauppadirektiivin muutosten toimeenpanon yhteydessä. Hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä tehtyjen selvitysten tulosten perusteella ei ole nähtävissä selkeitä hyötyjä siitä, että Suomi ottaisi hinnoittelun käyttöön kahta vuotta muuta EU:ta aikaisemmin.

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 enintään 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 täysimääräiseen 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 raporttoimaan päästönsä vuosittain viranomaiselle. Mikäli jätteenpolttolaitokset sisällytettäisiin täysimääräisesti päästökauppaan, tulisi laitosten toiminnanharjoittajien lisäksi saada laitokselleen viranomaisen myöntämä päästölupa sekä hankkia ja palauttaa raporttoimiaan 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.

Arviodut 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 merkittävimpänä ja tehokkaimpana keinona vähentää päästöjä. Jätteenpolttolaitoksilla on suunnitteilla erilaisia hiilidioksidin hyödyntämiseen tähtääviä 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 säätämään 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 lisäisyyttä ja RFNBO-polttoaineiden kasvihuonekaasupäästöjen vähennysten määrittämistä koskevista säännöistä tullaan säätämään erillisissä RFNBO-polttoaineita koskevissa asetuksissa. Säädökset astuvat voimaan 10.7.2023. On näköpiirissä, että jätteenpolttolaitosten täysimääräinen sisällyttäminen päästökauppaan selkiyttäisi ja mahdollisesti parantaisi jätteenpoltoista syntyvän hiilidioksidin käytön hyväksyttävyyttä RFNBO-polttoaineiden valmistuksessa, sillä päästökauppaan kuuluvat hiilidioksidilähteet saavat edullisemman kohtelun kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä määritettäessä.

Jätteenpolton täysimääräisellä sisällyttämisellä päästökauppajärjestelmään pyritäisiin myös edistämään kierrätysasteen nosta ja vähentämään polttoon päätyvän jätteen osuutta jätevirrasta. Jätedirektiivissä asetetaan jäsenmaille kunnianhimoiset yhdyskuntajätteen ja pakkausjät-

teen 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 ennemmin 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 syntyypisteestä.

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 esitetystä 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 siirty-mään jätehuollolle porttimaksujen kautta. Näin ollen päästökauppaan liittyminen nostaisi jätehuollon asiakkaiden jätehuoltomaksuja. Porttimaksut vaihtelevat eri toimijoiden välillä. Paikallisesta markkinatilanteesta riippuen, jätteenpolttoimijat 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 arvioitua pienemmäksi. 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 vuodesta 2025 alkaen. Näin toimiessaan Suomi sisällyttäisi hintavaikutuksen jätteenpolttolaitoksiin kolme vuotta koko järjestelmää aikaisemmin.

Jätteenpolton päästökauppaan sisällyttäneet jäsenvaltiot

Tällä hetkellä jäsenvaltioista Ruotsi, Tanska ja Liettua ovat sisällyttäneet jätteenpolttolaitokset päästökauppaan. Tietojen mukaan kyse on eroista päästökauppadirektiivin tulkinnassa 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 sisältyneet päästökauppaan vuodesta 2013 alkaen. Jätteenpoltto oli Ruotsissa myös verotuksenalaista vuosina 2020–2022. 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 jätteenpolttoon kohdistuva vero (125 SEK/t vuonna 2022), mutta pääasiallisena maksujen nousun syynä katsotaan olevan kohonneiden päästöoikeuskustannusten. Ruotsi on luopunut jätteenpolttoveron perimisestä vuoden 2023 alusta alkaen. Muutoksella pyrittiin ehkäisemään Ukrainan sodasta johtuvan energiakriisin negatiivista vaikutusta kohtuuhintaisen energian saatavuuteen Ruotsissa. Veron tavoitteena oli pitkällä tähtäimellä lisätä jätehuollon resurssitehokkuutta ja myrkyttömyyttä sekä tukea Ruotsin pyrkimystä hiilineutraaliuteen 2045 mennessä. Ruotsin hallituksen syyskuussa 2022 antaman esityksen (Fi2022/02588) mukaan vero ei ole ohjannut tehokkaasti näiden tavoitteiden saavuttamiseen.

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 polttavaa 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 lausunnoilla 30.6.2023–11.8.2023. Ruotsinkielellä annettujen lausuntojen määräaika päättyi 27.9.2023. Lausuntoajan puitteissa saatiin 37 lausuntoa. Lausunnon jättivät Ahvenanmaan maakuntahallitus, Bioenergia ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Energiateollisuus ry, Energiavirasto, ESL Shipping Oy, Etanoliautoilijat ry, Finavia Oyj, Finnair Oyj, Fortum Waste Solutions Oy, Kemianteollisuus ry, Keskuskauppakamari, Kierrätysteollisuus ry, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Kvarken Ports, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry, Metsäteollisuus ry, North European Oil Trade Oy, oikeusministeriö, P2X Solutions Oy, Paikallisvoima ry., Palvelualojen työnantajat Palta ry, Pohjanmaan kauppakamari, Pohjanmaan liitto, puolustusministeriö, Rannikko-Pohjanmaan Yrittäjät, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Ilmastopaneeli, Suomen Kiertovoima ry, Suomen Varustamot ry, Suomen Yrittäjät ry, Tallink Silja Oy, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, Vaasanseudun Kehitys Oy VASEK, valtiovarainministeriö, Vantaan Energia Oy, Väylävirasto, Westenergy Oy ja ympäristöministeriö.

Oikeusministeriön huomioid

Oikeusministeriö pyysi lausunnossaan täydentämään kappaletta esityksen suhteesta perustuslakiin sekä sääätämisyjärjestykseen. Oikeusministeriö piti tärkeänä käsitellä kaikkia ehdotukseen sisältyviä perustuslain näkökulmasta merkityksellisiä asioista kattavammin. Esitystä on täydennetty oikeusministeriön ehdotuksen mukaisesti ja perustuslakia ja sääätämisyjärjestystä koskeva kappale on laajennettu huomattavasti. Oikeusministeriö kiinnitti erityistä huomiota liikaa jaettujen päästöoikeuksien palauttamista koskevaan sopimusmenettelyyn sekä todentajan mahdollisuuteen käyttää tehtävässään ulkopuolista tahoa. Kummastakin menettelystä on luovuttu jatkovalmistelun aikana. Oikeusministeriö pyysi myös tarkastelemaan salassa pidettävän tiedon luovuttamista koskevaa säännöstä, jota on täsmennetty verrattuna lausunnoilla olleeseen luonnokseen. Lisäksi oikeusministeriön lausunnon perusteella on käsitelty lakiehdotuksen suhdetta Ahvenanmaan itsehallintolakiin, saaripoikkeuksen vaikutuksia meriliikenteen elinkeinonharjoittajien yhdenvertaisuuteen sekä Ahvenanmaan valtuuskunnalta pyydettyä lausuntoa toimivallan jakautumisesta koskien päästökaupan laajentamista ja saaripoikkeusta.

Lainsäädännön arviointineuvoston huomioid

Lainsäädännön arviointineuvosto antoi lausunnon esitysluonnoksesta 20.9.2023 (<https://vnk.fi/-/paastokauppain-merkittavytta-suomelle-pitkalla-aikavalilla-tarkennettava>). Arviointineuvosto katsoi, että hallituksen esitysluonnos täytti hyvin lainvalmistelun vaikutusarviointiohjeen vaatimukset. Arviointineuvosto suositteli, että hallituksen esitysluonnosta täydennetään neuvoston lausunnon mukaisesti ennen hallituksen esityksen antamista.

Lainsäädännön arviointineuvoston lausunnossa esitettiin keskeisimpien puutteiden ja kehittämiskohteiden koskevan sitä, ettei esitysluonnoksessa ollut esitetty suuntaa antavaa arviota Suomen pitkän aikavälin päästövähennyksistä tai esityksen merkittävyydestä päästövähennysten kannalta ja, että esityksessä voisi kuvata tarkemmin ehdotuksen kustannuksia yrityksille, sekä mitä ja kuinka mittavia toimia varustamoiden tulee toteuttaa vuoteen 2030 mennessä saaripoikkeuksen jälkeiseen aikaan sopeutumiseksi.

Arviointineuvoston lausunnon perusteella on täydennetty esityksen merkitystä Suomen päästövähennystavoitteiden osalta luvussa 4.2.1. Lisäksi lausunnon perusteella on täydennetty yritysvaikutuksia päästökauppaan sisällyttämisen osalta luvussa 4.2.2.2 ja 4.2.2.3.

6.1 Laitokset

Jätteenpolton sisällyttäminen päästökauppaan

Toimiala vastusti poikkeuksetta jätteenpolton sisällyttämistä päästökaupan hinnoittelun piiriin kansallisesti aikaistetulla aikataululla. Sen sijaan komission määrittämässä aikataulussa etenemistä tuettiin lausunnoissa laajasti. Fortum Waste Solutions Oy (Fortum), Vantaan Energia, Kemianteollisuus ry, Kierrätysteollisuus ry ja Energiateollisuus ry kannattivat lausunnoissaan yhdyskuntajätteen polton sisällyttämistä EU:n päästökauppaan komission ehdottamalla aikataululla, eliaikaisintaan vuodesta 2028 lähtien. Suomen Kiertovoima ja Westenergy vastustivat aikaistettua sisällyttämistä kansallisella päätöksellä. Suomen kiertovoima ja Energiateollisuus kannattivat lausunnoissaan opt-out –vaihtoehdon selvittämistä. Opt-outin käytön myötä toimiala sisällytettäisiin päästökauppaan vuodesta 2030 alkaen. Metsäteollisuus ry ja Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SBB pitivät jätteenpolton sisällyttämistä päästökauppaan periaatteessa kannatettavana, mutta korostivat, että asiaan liittyy selvitystarpeita, jotka tulisi huomioida ennen päätöksen tekemistä.

Useat lausunnonantajat korostivat tasapuolisten kilpailuolosuhteiden tärkeyttä sisämarkkinoilla. Fortum, Vantaan Energia, Kemianteollisuus ry, Kierrätysteollisuus ry, Paikallisvoima ry ja Energiateollisuus ry korostivat tarvetta edetä samanaikaisesti eurooppalaisen sääntelyn kanssa, jottei suomalaisten toimijoiden kilpailukyky sisämarkkinoilla heikentyisi. Päästökaupan ohjaavuutta kierrätysasteen nostoon pidettiin varsinkin jätteenpolton toimijoiden keskuudessa heikkona.

Osa toimijoista ml. Fortum korostivat lausunnoissaan, että toimijoille tulee taata riittävä varautumisaika suunnitella, rahoittaa, pilotoida ja toteuttaa teknis-taloudellisesti järkeviä päästöjen vähentämiseen ja hyödyntämiseen liittyviä hiilen talteenottoon perustuvia investointeja. Lisäksi lausunnoissa huomautettiin EU-tason sääntelyn hiilidioksidin hyödyntämisen osalta olevan vielä kesken. Toimiala näki päästökaupan myös epävarmana keinona kierrätysasteen nostamiseen, sillä jätteenpolton rooliksi katsottiin ennen kaikkea kierrätykseen kelpaamattoman jätteen loppukäsittely. Tämän näkökulman mukaan kierrätysasteen nostamiseen tähtäävät toimenpiteet tulisi jättepoliittisilla toimilla jätteenkäsittelyketjun alkupäässä, eikä ketjun loppupäässä oleva hinnoittelu vaikuttaisi tehokkaalla tavalla syntyvän jätteen määrään tai sen kierrätysaktiivisuuteen. Osa toimijoista katsoi nopeutetun päästökauppaan osallistumisen heikentävän turvallisen

ja tehokkaan jätteenkäsittelyn edellytyksiä johtuen jätteiden porttihintojen noususta. Useat lausunnonantajat painottivat tarvetta koko jätehuoltoketjua koskevien vaikutusten huolelliselle selvittämiselle.

Jätteenpolttolaitosten sisällyttämistä päästökaupan piiriin mahdollisimman pian ja jo ennen vuotta 2028 tukivat Ilmastopaneeli ja ympäristöministeriö.

Ilmastopaneeli totesi päästökaupalla olevan useampia mahdollisesti myönteisiä vaikutuksia jätteen kierrätyksen ja käsittelyn kannalta. Ilmastopaneelin mukaan olisi helpompi luoda kannustimia kierrätyksen ja kiertotalousratkaisujen edistämiseen, jos jätteenpoltto olisi päästökaupassa. Ympäristöministeriö puolestaan arvioi, että sisällyttäminen päästökauppaan voisi vähentää jätteenpolton päästöjä. Molemmat em. lausunnonantajat lisäksi katsoivat, että jätteenpolton aikaistettu sisällyttäminen päästökauppaan tasaisi kansallisesti energiantuotantolaitoksien kilpailuolosuhteita. Ympäristöministeriö myös arvioi, että yhdyskuntajätteen polton sisällyttäminen päästökauppaan edistäisi luonnoksessa esitettyä enemmän jätteen kierrätystä, sillä porttinhinnan nousu voisi kannustaa kehittämään polttoon ohjautuvalle jätteelle kierrätysvaihtoehtoja.

Yli 95 prosenttisesti biomassaa käyttävien laitosten poistaminen päästökaupan soveltamisalasta

EK huomautti uudistetun direktiivin mukaisen yli 95 prosenttisesti kestävää biomassaa käyttävien laitosten poistamisen päästökaupasta ja sen ilmaisjaon piiristä olevan merkittävä heikennys. EK totesi määräyksen poikkeavan muiden toimialojen kohtelusta ja osuvan erityisesti suomalaisiin toimijoihin. EK katsoi, että asia tulisi korjata direktiiviä tarkasteltaessa uudelleen vuonna 2026. Myös Keskuskauppakamari piti tärkeänä, että Suomi jatkaa vaikuttamistyötä näiden laitosten osalta tulevien päästökauppadirektiivin muutosten yhteydessä. Ympäristöministeriö sekä Paikallisvoima ry piti valitettavana tätä muutosta, joka siirtää päästövähennystaakkaa päästökaupasektorilta taakanjakosektorille.

Metsäteollisuus ry totesi ns. 95 prosentin raja-arvon olevan lyhytnäköistä ja ristiriitaista ilmastopolitiikkaa, ja sen edustavan EU-ilmastopolitiikan syrjivää ja kilpailua vääristävää linjaa. Metsäteollisuus ry katsoi lisäksi komission perustelut esittämälleen ja läpimenneelle sääntelylle hatariksi, minkä lisäksi biomassakysymys hämärtää Metsäteollisuuden mukaan toiminnanharjoittajien näkymää hiilidioksidin poistoa koskevaan sääntelyyn.

Energiateollisuus huomautti, että lain 6 §:n 4 kohta, joka koskee yli 95 prosenttisesti kestävää biomassaa polttoaineena käyttävien laitosten sulkemista päästökaupan soveltamisalasta, olisi ehdotetussa muodossa laajentamassa direktiivissä säädettyä rajausta, ja piti tärkeänä, ettei rajausta laajenneta kansallisella lainsäädännöllä, vaan että laissa käytetään direktiivin mukaista sanamuotoa. Myös Paikallisvoima ry piti direktiivin mukaista sanamuotoa tärkeänä. Lisäksi Energiateollisuus katsoi, että perusteluteksteissä olisi hyvä tarkentaa, että sikäli kuin viranomaisella ei arviointia varten ole käytettävissä tietoa kestävä biomassan osuudesta, tulisi yhtyiöllä olla mahdollisuus antaa täydentäviä tietoa kestävä biomassan osuudesta mainitulla ajanjaksolla. Paikallisvoima totesi poikkeusta koskevien sääntöjen olevan epäselvät mm. sen osalta miten biomassaa käyttäviä laitoksia kohdellaan jatkossa.

Sekä Keskuskauppakamari että Ilmastopaneeli totesivat, ettei yli 95-prosenttisesti biomassaa käyttävien laitosten taakanjakosektorille siirtymisen vaikutuksia ole arvioitu riittävästi. Keskuskauppakamari huomauttaa, ettei vaikutusarvioissa esitetä arvioita, miten tämä vaikuttaa Suomen taakanjakosektorin velvoitteiden täyttämiseen, tai koskeeko uusi ETS2-päästökauppa näitä

laitoksia. Ilmastopaneeli esitti lausunnossaan 95 prosentin säännön vaikutusten kiireellistä arviointia taakanjakosektoria ja negatiivisia päästöjä koskevien keskustelujen tueksi.

Energiavirasto ehdotti sanan kestävä lisäämistä säännökseen direktiivin sanamuodon mukaisesti.

Esitystä on lausuntopalautteen perusteella muutettu 6 §:n 4 kohdan osalta vastaamaan direktiivin mukaista sanamuotoa, joten direktiivin mukainen termi kestävä biomassassa on lisätty kyseiseen kohtaan. Esitettyä lisäystä yhtiön mahdollisuudesta antaa täydentäviä tietoja kestävä biomassan osuudesta ei ole tehty esitykseen. Sen sijaan säännöskohtaisiin perusteluihin on lisätty maininta komission tulevasta ohjeistuksesta sekä ohjeluonnoksessa esitetty tapa tarkastella biomassan kestävyyttä. Myös itse 95 prosentin raja-arvo on suoraa seurausta direktiivistä, eikä siitä ole kansallisessa lainsäädännössä mahdollista poiketa. Soveltamisalan ulkopuolelle 95% raja-arvon piiriin kuuluvat laitokset määritetään Energiaviraston toimesta keväällä 2024. Vaikutusta taakanjakosektorille voidaan arvioida vasta näiden tietojen ollessa käytettävissä.

Ilmaisjako

Elinkeinoelämän keskusliitto EK toi esiin tarpeen myöntää riittävä määrä maksuttomia päästöoikeuksia, luoda hiilirajamekanismin alaisille toimialoille ilmaisjakomenettely ja laajentaa epäsuoran kompensoinnin tukea sitä tarvitseville toimijoille kilpailukyvyyn tukemiseksi. Kemianteollisuus ry:n lausunnon mukaan Suomen tulisi huolehtia, että teollisuudelle taattaisiin riittävä määrä maksuttomia päästöoikeuksia ja, että vientiin suuntautuvalta tuotannolta ei saisi leikata päästöoikeuksia hiilirajamekanismin toimeenpanon myötä. Keskuskauppakamari huomautti, että asteittainen ilmaisjaosta luopuminen hiilirajamekanismin piiriin kuuluvilla toimialoilla haastaa energiaintensiivisiä vientialoja, sillä mekanismi ei suojaa eurooppalaisia yrityksiä kolmansien maiden markkinoilla.

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry kommentoi lausunnossaan, että jätteenpolton sisällyttämisen yhteydessä ilmaisjakoa koskevia yksityiskohtia tulisi tarkentaa ilmasto- ja kiertotaloustavoitteiden huomioimiseksi. Liitto huomautti, että ilmaisjaon edellytyksenä voitaisiin energiatehokkuuden rinnalla huomioida myös resurssitehokkuusvaatimus.

Westenergy Oy piti hyvänä, että vetykaasun ja synteetikaasun tuotanto voi reunaehtojen täytyessä saada ilmaiseksi jaettavia päästöoikeuksia määräaikaista.

Metsäteollisuus ry piti lausunnossaan ongelmallisena yli 95 prosenttia biopolttoaineita käyttävien laitosten poistamista päästökaupan piiristä, sillä näin ollessa laitokset voivat saada kilpailuetua käyttäessään yli 5 prosenttia fossiilisia polttoaineita pysyessään päästökaupan ja siten ilmaisjaon piirissä. Liitto näki myös haasteena ilmaisjaosta luopumisen hiilivuotolistan mukaisen metsäteollisuuden tuotteilla ks. tuotteiden markkinoiden ollessa globaalit.

Hiilidioksidin talteenottoa ja hyödyntämistä koskeva lausuntopalaute

Elinkeinoelämän keskusliitto EK alleviivasi aktiivisen EU-vaikuttamisen tärkeyttä, jotta EU-tasolla voitaisiin luoda toimiva menettely hiilidioksidin talteenottoon, varastointiin ja uudelleenkäyttöön, ja jossa hyvitys olisi oikeudenmukainen negatiiviset päästöt huomioonottava ja ilman kaksoislaskentaa. Keskuskauppakamari piti kannatettavana päästökauppadirektiivin luomia taloudellisia kannustimia hiilidioksidin talteenoton edistämiseksi. Keskuskauppakamarin lisäksi mm. Westenergy Oy huomautti sääntelykokonaisuuden olevan kuitenkin yhä epäselvä.

Kemianteollisuus ry piti tärkeänä, että päästökauppa huomioi hiilidioksidin talteenottamisen siten, että päästöjä ei lasketa kahdesti ja negatiiviset päästöt huomioidaan. Vantaan Energia Oy toi esiin, että hiilidioksidin talteenotossa ja hyödyntämisessä tulisi varmistua siitä, ettei luoda kannustimia kaikelle jätteenpoltolle vaan CCU-ratkaisuja tulisi edistää yksinomaan kierrätyskelvottomien jakeiden kohdalla.

Metsäteollisuus ry muistutti, että yli 95 prosenttisesti biomassaa käyttävät laitosten jäädessä päästökaupan ulkopuolelle, kaventuu päästökaupan piirissä olevien biogeenisten hiilidioksidilähteiden määrä kyseisten laitosten jäädessä taloudellisten kannustimien ulkopuolelle.

Westenergy Oy piti entistä pienempien vedyn ja synteesikaasulaitosten sisällyttämistä päästökaupan piiriin merkittävänä kehitysaskeleena hiilidioksidin talteenoton ja hyötykäytön kannalta. P2X Solutions Oy piti lausunnossaan tärkeänä, että hiilidioksidin hyödyntäminen RFNBO-polttoaineiden tuotannossa mahdollistuisi toimijoiden kannalta ennakoitavalla ja tehokkaalla tavalla. Bioenergia ry piti hyvänä ehdotusta, joka sallisi hiilidioksidin kuljettamisen geologista varastointia varten putkistojen lisäksi myös muilla kuljetusmuodoilla, mikä olisi Suomen olosuhteissa tärkeä.

Laitoksen tehon määrittelyn muuttamista koskeva lausuntopalaute

Energiavirasto kannatti voimassa olevan päästökauppalaain nimellinen lämpöteho käsitteen muuttamista polttoainetehoksi, jolloin se olisi yhdenmukaisempi päästökauppadirektiivin tarkoittaman termin kanssa. Energiaviraston mukaan se helpottaisi päästökauppalaitoksiin ja soveltamisalaan liittyneitä tulkintahaasteita, sillä kaikille toimintotyypeille ei ole aina helposti määritettävissä nimellistä lämpötehoa. Näin päästökauppadirektiivin soveltamiskäytännöistä tulisi harmonisoidumpia muiden jäsenmaiden kanssa.

Energiateollisuus ry esitti eriävän näkemyksen koskien esitysluonnoksen muutosehdotusta laitoksen kokonaistehon määrittelystä polttoainetehon kautta nykyisen nimellisen kokonaislämpötehon sijaan. Energiateollisuus ry piti nykyisen päästökauppalaain viittausta lämpötehoon perusteltuna ja, että lämpöteho vastaisi paremmin kattilan kilpiarvoa ja siten varmistaisi arviointikriteerien yksiselitteisyyden. Energiateollisuus ry myös huomautti, että määritelmämuutos laajentaisi päästökaupan soveltamisalaa. Siirtyminen päästökaupan piiriin olisi nopea muutos sellaisille toiminnanharjoittajille, jotka määritelmämuutoksen seurauksena liitettäisiin päästökaupan piiriin ja, joilla ei olisi aikaisempaa kokoemusta päästökaupasta tai päästölupaa. Lisäksi kyseiset laitokset, jotka tulisivat päästökaupan piiriin lain tullessa voimaan 1.1.2024 ovat Energiateollisuus ry:n mukaan tyypillisesti biomassaa käyttäviä laitoksia ja näin ollen ne jäisivät päästökaupan ulkopuolelle 1.1.2026 kun '95%-säännön' soveltaminen tulisi voimaan.

Paikallisvoima ry ei katsonut, että muutos selkeyttäisi tulkintaa, kyseenalaisti muutoksen perusteet sekä totesi ehdotuksen aiheuttavan kohtuutonta epätietoisuutta. Paikallisvoiman mukaan muutoksella on vaikutuksia monen pienen ja keskisuuren energiayhtiön toimintaan ja investointisuunnitelmiin.

Termi polttoaineteho vastaisi direktiivin englanninkielistä versiota sekä komission direktiivin tulkinnasta annettuja ohjeistuksia ja näin ollen esitystä ei ole muutettu lausuntopalauteen perusteella.

6.2 Lentoliikenne

Annetuissa lausunnoissa kiinnitettiin huomiota lentoliikenteen päästökaupasta syntyviin tuloihin ja niiden käyttämiseen (Palta ry, Finavia Oyj, MaRa ry, Finnair Oyj). Annetuissa lausunnoissa kannatettiin lentoliikenteen huutokauppatulojen käyttämistä erityisesti kestävien lentopolttoaineiden käytön tukemiseen esimerkiksi kestävien lentopolttoaineiden hankintatuella.

Osassa annetuissa lausunnoissa nostettiin esiin Suomen saavutettavuus ja kilpailukyky (Suomen Yrittäjät, Finavia Oyj, MaRa ry, Finnair Oyj). Huomioita kiinnitettiin erityisesti Suomen maantieteelliseen sijaintiin, jonka vuoksi Suomen saavutettavuus on korostetummin lentoyhteysien varassa. Lausuntojen mukaan nousevat kustannukset voisivat johtaa Suomen saavutettavuuden heikkenemiseen henkilöliikenteen kohdalla. Lisäksi saavutettavuuden heikentymisellä arvioitiin olevan kielteinen vaikutus Suomen kilpailukykyyn. Finnair Oyj katsoi, että Suomen syrjäinen sijainti johtaa sen kohdalla suurempiin päästökauppakustannuksiin verrattuna muihin eurooppalaisiin lentoyhtiöihin. Finavia Oyj:n mukaan päästökaupan kasvavat kustannukset tulevat osaltaan vähentämään lentoliikennealan mahdollisuuksia investoida kestävään siirtymään.

Annetuissa lausunnoissa kiinnitettiin huomiota päästökaupan mahdolliseen laajentamiseen kaikkiin ETA-alueilta lähteviin lentoihin vuodesta 2027 alkaen (Finavia Oyj, MaRa ry, Finnair Oyj, EK). Lausujat pitivät soveltamisalan laajentamista ongelmallisena. Soveltamisalan laajentamisen arvioitiin johtavan Euroopan unionin ja muiden alueiden välillä kauppapoliittisiin kiistoihin, EU:n ulkopuolelle suuntautuvan liikenteen ohjautumiseen EU:n ulkopuolisten hubien kautta EU:ssa sijaitsevien solmukohtien sijaan ja kilpailun vääristymiseen sekä uhkaavan koko maailmanlaajuisen CORSIA-järjestelmän toimeenpanoa. Osa lausujista ilmaisi suoraan vastustavansa päästökaupan soveltamisalan laajentamista koskemaan ETA-alueen ulkopuolisia lentoja (MaRa ry, Finnair Oyj, EK).

Puolustusministeriön antamassa lausunnossa todettiin, että sotilaallinen toiminta on rajattu ehdotetun päästökauppalain ulkopuolelle, mikä tulisi riittävällä tarkkuudella käydä ilmi esityksestä.

Lausunnoissa kiinnitettiin huomioita myös lentoliikennettä koskevien tietojen julkaisemiseen (Finnair Oyj). Finnair toteaa lausunnossaan, että mikäli asemakohtaisten tietojen toimittamisvelvollisuus koskee ilma-aluksen käyttäjää, se ei tule julkistamaan reittikohtaisia matkustajatietoja niiden kuulussa liikesalaisuuden piiriin.

Finavia Oyj katsoi lausunnossaan, että raportointi rikin ja vesihöyryn päästöistä voidaan tehdä varsin luotettavasti, typen oksidien osin kohtuullisella tarkkuudella, mutta hiukkaspäästöjen osin vain karkeasti ja suuntaa-antavasti. Lausujan mukaan muiden päästöjen kuin hiilidioksidin sekä niiden vaikutusten ottaminen mukaan päästökauppaan tulisi hylätä tulevien päästökauppadiirektiivin tarkastelujen yhteydessä.

Finnair Oyj huomautti lausunnossaan, että lentopolttoaineiden kestävyyskriteereissä on eroja hallituksen esityksen 34 §:n perustuessa direktiiviin uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (RED II) ja tulevan ReFuelEU -asetuksen välillä. SAF-tukimekanismin hyödyntäminen edellyttää, että SAF täyttää RefuelEU Aviation-asetuksen asettamat kriteerit. Eriytyneillä kestävyyskriteereillä saattaa olla yhtenäisen SAF-markkinan kehittymistä haittaavia ennalta-arvaamattomia ja ei-toivottuja vaikutuksia.

6.3 Meriliikenne

Meriliikenteen liittäminen päästökauppaan ja vaikutukset

Ympäristöministeriö toi esille pitävänsä meriliikenteen sisällyttämistä päästökauppadirektiivin soveltamisalaan perusteltuna. Liikenne- ja viestintäministeriö ja liikenne- ja viestintävirasto pitivät päästökauppalain uudistusta välttämättömänä unionin päivitetyn päästökauppadirektiivin säännösten täytäntöönpanemiseksi. Suomen varustamot ry tuki EU:n ja Suomen valtion tavoitteita merenkulun vihreän siirtymän edistämiseksi.

Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota meriliikenteen suureen merkitykseen Suomen kansantaloudelle sekä meriliikenteen päästökauppaan liittäminen kustannuksiin, jotka voivat vaikuttavat ulkomaankauppaan (Metsäteollisuus ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Keskuskauppakamari, Suomen varustamot ry, Tallink Silja Oy, Palvelualojen työnantajat Palta ry). Esille tuotiin myös EU-sääntelyn kokonaisvaikutukset huomioiden 55-valmiuspaketin muut meriliikennettä koskevat säädökset.

Määritelmät ja soveltamisala

Puolustusministeriö katsoi, että sotilasmerenkulku tulisi rajata selkeyden vuoksi päästökauppalain soveltamisalan ulkopuolelle. Meriliikenteen soveltamisalaa täydennettiin 8 §:ssä rajaamalla MRV-asetuksen 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti lain soveltamisalan ulkopuolelle sota-alukset, laivaston apualukset, kalastus- ja kalankäsittelyalukset, rakenteeltaan alkeelliset puiset alukset, alukset, jotka eivät kulje konevoimalla sekä muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin käytettävät julkisen vallan alukset. Tämä edistää yhdenmukaisuutta muun merenkulun lainsäädännön kanssa sekä soveltamisalan selkeyttä.

Kemianteollisuus ry ja Elinkeinoelämän keskusliitto EK kiinnittivät huomiota päästökaupan soveltamiseen tilanteissa, joissa aluksen rahtia puretaan tai lastataan satamien ulkopuolella. Riskinä nähtiin päästökaupan välttely ja turvallisuusriskien kasvu. 2 §:n kohtaan 26 sisältyvä määritelmä käyntisatamalle vaikuttaa päästökaupan soveltamisalaan. MRV-asetukseen pohjautuvan määritelmän mukaan 'käyntisatama' ei viittaa satamien ulkopuolella tapahtuviin siirtoihin aluksesta toiseen. Päästökauppadirektiivin mukaan komissio on velvoitettu seuraamaan direktiivin toimeenpanoa meriliikenteessä ja ehdottamaan tarvittaessa toimia välttelyn estämiseksi ja tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi. Suomessa säädellään merenkulun ympäristönsuojelulain luvussa 2a haitallisten ja vaarallisten lastien siirtämistä sekä polttoaineen toimittamista aluksesta toiseen.

ESL Shipping Oy katsoi, että 2 §:n kohdan 26 sisältämä määritelmä laivayhtiölle ei ole riittävä ja että määritelmän tulkinta yhteneväisesti EU:ssa tulisi varmistaa. Laivayhtiön määritelmän tulkintaa on tarkoitus käsitellä valmisteilla olevassa komission täytäntöönpanoasetuksessa.

Saaripoikkeus

Ahvenanmaan maakuntahallitus, Suomen Varustamot ry, Tallink Silja Oy, Palvelualojen työnantajat Palta ry, ja Suomen yrittäjät ry kannattivat saaripoikkeuksen käyttämistä. Saaripoikkeuksen katsottiin vähentävän merikuljetuksista riippuvaiseen Ahvenanmaahan kohdistuvia kustannuksia ja edistävän Ahvenanmaan saavutettavuutta. Poikkeuksen esitettiin lisäksi antavan merenkulun toimijoille aikaa sopeutua päästökauppaan ja investoida puhtaampiin teknologioihin ja parantavan huoltovarmuutta. Liikenne- ja viestintäministeriö toi esille, että pääministeri Orpon hallitusohjelmaan mukaan Suomi vastaa päästöjen vähennystavoitteisiin ilman, että arjen

kustannukset nousevat tai kilpailukyky heikkenee. Lisäksi ministeriö katsoo, että Suomen edun mukaisia kansallisia joustoja tulee hyödyntää maksimaalisesti. Suomen ilmastopaneeli, Pohjanmaan liitto, Vaasanseudun Kehitys Oy VASEK, Rannikko-Pohjanmaan Yrittäjät, Pohjanmaan kauppakamari, Kvarken Ports ja Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry vastustivat saaripoikkeuksen käyttöönottoa.

Suomen ilmastopaneeli totesi saaripoikkeuksen käyttöönoton heikentävän kannustimia meriliikenteen päästöjen vähentämiseen, ja vääristävän markkinoita. Myös ympäristöministeriö katsoi, että saaripoikkeuksen hyödyntäminen vähentää kannustimia päästöjen vähentämiseen. Pohjanmaan liitto, Vaasanseudun Kehitys Oy VASEK, Rannikko-Pohjanmaan Yrittäjät, Pohjanmaan kauppakamari ja Kvarken Ports katsoivat, että poikkeus vääristää kilpailua Suomen ja Ruotsin välisillä reiteillä sekä reiteillä Manner-Eurooppaan. MaRa ry piti saaripoikkeusta varustamoille myönnettävänä uutena merkittävänä tukena, joka vääristää kilpailua. Keskuskauppakamari katsoi, että poikkeuksen toimeenpanossa tulee kiinnittää erityistä huomiota kilpailuvääristymien ehkäisemiseen. Kilpailu- ja kuluttajavirasto viittaisi aiempaan lausuntoonsa, jossa se katsoi, että tiettyä toimialaa tai toimintaa koskeviin poikkeuksiin päästökaupan soveltamisalassa tulee suhtautua lähtökohtaisesti kriittisesti. Valtiovarainministeriö piti lausunnossa tärkeänä, että hallituksen esityksessä on tuotu esiin saaripoikkeuksesta aiheutuva kilpailua vääristävä vaikutus.

Valtiovarainministeriön huomion perusteella lisättiin esityksen valtiontaloudellisiin vaikutuksiin hallitusohjelmassa linjattu tuki Merenkurkun laivareiteille, vaikka kyseinen tuki ei ole osa direktiivin toimeenpanoa.

Viranomaisten tehtävät ja hallinnollinen taakka

Lausunnoissa katsottiin, että hallinnollinen taakka sekä toimijoille että viranomaisille tulee pitää mahdollisimman vähäisenä. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiinnitti tässä mielessä huomiota todentajan hyväksymistä ja tarkkailusuunnitelman muuttamista koskeviin menettelyihin. Kumpaakin muutettiin Traficomin lausunnon perusteella.

Lausunnoissa nähtiin tärkeänä, että viranomaiset saavat riittävät resurssit päästökaupan toimeenpanoon (Traficom, ESL Shipping Oy). Rahoitusta tarvitaan henkilöstöresursseihin ja viraston tietojärjestelmien muutoksiin ja ylläpitoon. Myös liikenne- ja viestintäministeriö kiinnitti huomiota hallituksen esitysluonnoksen aiheuttamiin lisätehtäviin Liikenne- ja viestintävirastolle ja tehtävien hoitamisen edellyttämiin resursseihin.

Huutokauppatulojen käyttö

Suomen varustamot ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK sekä Palvelualojen työnantajat Palta ry katsoivat, että huutokauppatuloja tulee kohdentaa Suomessa meriliikennealan päästövähennysten edistämiseen. Ahvenanmaan maakuntahallitus katsoo, että merenkulun merkitys elinkeinona on Ahvenanmaalle suuri ja että tämä tulisi huomioida jatkossa huutokauppatulojen jaossa valtakunnan ja Ahvenanmaan välillä.

Kustannusten siirtäminen laivayhtiöltä toiselle taholle

Suomen varustamot katsoi, että lakiluonnoksen 76 §:ssä säädettyä kustannusten siirtämistä laivayhtiöltä toiselle taholle ei tulisi rajata sovellettavaksi lain voimaantulon jälkeen tehtyihin sopimuksiin. Rajausta poistettiin, koska meriliikenteen kansainvälisen luonteen huomioiden on tärkeää, että toimijoita kohdella yhdenmukaisesti eri jäsenvaltioissa.

MRV-asetus

ESL Shipping Oy katsoi, että MRV-asetuksen tekstin toistaminen hallituksen esityksessä vaarantaa MRV-asetuksen yhtenäisen tulkinnan jäsenvaltioissa.

Muut meriliikennettä koskevat huomiot

Valtiovarainministeriö, Suomen varustamot ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ja ESL Shipping Oy kiinnittivät huomiota siihen, että päästökauppa ja IMO:n tulevat toimet eivät saisi muodostaa päällekkäistä taakkaa. Suomen varustamot ry, Keskuskauppakamari, Elinkeinoelämän keskusliitto EK esittivät myös näkemyksen, että vaikuttamista talvimerenkulun huomioimiseksi tulisi jatkaa, kun päästökauppaa uudistetaan vuoden 2030 jälkeiselle ajalle. ESL Shipping Oy katsoi, että tasapuolisen toimintaympäristön näkökulmasta olisi tärkeää, että lyhyehköllä aikavälillä päästökaupan piiriin tulee kaikki lastialukset.

Väylävirasto kiinnitti huomiota merenkulun ympäristösääntelyn kokonaisvaikutuksiin uusien kauppa-alusten jäissäkulkukykyyn. Väyläviraston mukaan uusien jääluokkaisten alusten suunnittelussa painotetaan avovesisuorituskykyä jäissäkulkukyvyn sijaan. Väyläviraston mukaan tämä johtaa jäänmurtoavustuksen tarpeen merkittävään kasvuun, mikäli nykyinen jäänmurron palvelutaso halutaan säilyttää.

6.4 Yleistä

Siirtymäajat ja viranomaisohjeistus

Lausunnoissa nostettiin esille rajaismuutosten ja uusien toimialojen sisällyttämisen aiheuttama lisääntyvä hallinnollinen taakka toimijoille. Lisäksi muutosten todettiin tulevan voimaan hyvin nopeasti, mikä aiheuttaa haasteita toimijoille, joihin uudet velvoitteet kohdistuvat.

Bioenergia ry katsoi, että kansallisessa toimeenpanossa tulee kiinnittää huomiota lain vaatimusten riittävään selkeyteen. Lisäksi Bioenergian mukaan huomiota tulee kiinnittää siihen, että etenkin uusilla päästökaupan soveltamisalaan liitettävillä toimijoilla jää riittävä aika valmistautua lain vaatimuksiin, että lain toimeenpanolla on riittävät hallinnolliset resurssit ja että vaatimukset ovat hallinnollisilta kustannuksiltaan toimijoille kohtuullisia suhteessa saavutettaviin hyötyihin.

Metsäteollisuus ry, Bioenergia ry ja Energiateollisuus ry totesivat, että kansallisessa toimeenpanossa tulisi välttää tilanne, jossa laitos otettaisiin v. 2024 alkaen lain soveltamisalaan ja poistettaisiin esimerkiksi biomassaa koskevan ns. 95 %:n raja-arvon perusteella myöhemmin soveltamisalasta. Energiateollisuus ry ehdotti, että kohtuullisuuden vuoksi lakiin tulisi lisätä opt-out mahdollisuus 1.1.2026 asti sellaisille laitoksille, jotka määritelmä muutoksen myötä tulisivat päästökaupan soveltamisalaan.

Westenergy Oy huomautti, että jätteenpolton raportointivastuussa vuodesta 2024 lähtien olevan toimijan tulisi hakemuksissa soveltaa MRR-asetuksen mukaisia toimintatapoja. Kyseisen asetuksen päivitys on kuitenkin vielä toistaiseksi kesken Euroopan komissiossa, eikä sen voimaantulon aikataulusta ole varmuutta. Westenergy piti lausunnossaan aikataulua tarkkailusuunnitelmien laatimiselle kohtuuttoman tiukkana, ja katsoi, että tiukka aikataulu asettaa toiminnanharjoittajat laillisesta näkökulmasta epäoikeudenmukaiseen asemaan ja, että lakiin tulisi siksi kirjata siirtymäaika hakemuksille.

P2X Solutions Oy kannatti päästökaupan soveltamisalan laajentamista uusille sektoreille ilmasto tavoitteiden saavuttamiseksi ja uusien energiaratkaisujen käyttöönottamiseksi. P2X Solutions huomautti lausunnossaan, että päästökauppalaain muutokset tulee toimeenpanna siten, että ne eivät aiheuta viivästyksiä tai häiritse ensimmäisten vetyhankkeiden toteuttamiselle lain soveltamisalan laajentuessa nykyistä pienempiin vedyn ja synteetikaasun laitoksiin. Lausunnon mukaan tämä edellyttäisi kattavaa viranomaisohjausta tarvittavien rekisteröintien ja lupien osalta.

Direktiivi ei tunnista lausuntopalautteessa ehdotetun kaltaisia siirtymäaikoja luvituksessa ja hakemuksissa, eikä sellaisista voida siten kansallisesti säätää. Esityksen säännöskohtaisissa perusteluissa on täsmennetty menettelyä vuodesta 2024 alusta soveltamisalaan tulevien laitosten luvituksen osalta.

Tulojen käyttö

Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota päästökaupan uudistamisen myötä nouseviin kustannuksiin. EK kiinnitti huomiota kiinteiden laitosten osalta selvästi kiristyvään päästökattoon, päästöoikeuksien mitätöimiseen ja ilmaisjaon vähenemiseen. EK:n mukaan tämä kehitys tulee ottaa huomioon, kun käsitellään yritysten toiminta- ja investointiympäristön muutoksia lainsäädännössä ja tukipolitiikassa. EK esitti sähköintensiivisen teollisuuden sähköistämistuen jatkamista kaudella 2026–2030 sekä palveluyritysten sähköveron alentamista. Sähköistämistuen jatkamista kaudelle 2026–2030 puolsivat myös Keskuskauppakamari, Kemianteollisuus ry ja Met-säteollisuus ry. Lausunnoissa korostettiin toimia kansallisen kilpailukyvyn takaamiseksi ja sähköistämisen edistämiseksi huomioiden nouseva päästöoikeuden hinta. Sähköistämistuen nähtiin myös edistävän toimialojen hiilivuotosuojaa.

Keskuskauppakamari huomautti päästökaupan muutosten kasvattavan EU:n innovaatorahaston kokoa ja katsoi, että Suomen olisi panostettava innovaatorahaston mahdollisuuksien tehokkaaseen hyödyntämiseen energiantensiivisessä teollisuudessa ja liikenteessä. Erityisesti Keskuskauppakamarin mukaan tulisi painottaa muun muassa meriliikenteen ja CBAM:n soveltamisalaan kuuluvien toimialojen vähähiilistymistä.

Uusi polttoaineen jakelijoita koskeva päästökauppa

Hallituksen esityksen 33 §:ään sisältyvä raportointivelvoite polttoaineen jakelijoille pohjustaa uutta erillistä polttoaineen jakelijoita koskevaa päästökauppaa. Päästökauppalakiehdotus sisältää säädökset polttoaineen toimittajien velvoitteesta tarkkailla ja raportoida myymiensä polttoaineiden käytöstä aiheutuvia päästöjä vuoden 2024 tiedoista alkaen.

Bioenergia ry katsoo, että päästökauppalaissa tulisi selkeästi määritellä, mitkä lain vaatimukset vuonna 2024 koskevat uuteen päästökauppaan osallistuvia toimijoita. Lausunnon mukaan hallituksen esitykseen tulisi selventää, koskevatko esimerkiksi lakiehdotuksen luvut 3 sekä 5-6 uuden päästökaupan toimijoita ja onko uuden päästökaupan raportointivelvoitteen osalta tarpeen tehdä joitain poikkeuksia. Esityksessä on täsmällisesti määritelty ns. uuden päästökaupan vuoden 2024 päästöjen raportointia koskeva velvoite.

Uutta polttoaineen jakelijoita ja rakennuksia koskevaa päästökauppaa käsiteltiin useissa lausunnoissa. Asiasta ei 33 §:n lisäksi säädetä tällä esityksellä, vaan asiasta annetaan oma esitys myöhemmin.

Muut huomiot

Elinkeinoelämän keskusliitto EK toi esiin lausunnossaan, että EU:n ulkopuolella tehtävien päästövähennysten sallimista päästökaupassa olisi selvittävä kaudelle 2030–2040.

Valtiovarainministeriö ja ympäristöministeriö toimittivat erikseen lainsäädäntötekniisiä kommentteja, jotka on huomioitu tässä esityksessä.

Valtiovarainministeriö pyysi lausunnossaan täydentämään hallituksen esitystä valtion talouteen sekä viranomaistoimintaan kohdistuvien vaikutusten arvioinnin osalta. Lisäksi VM toimitti joitakin tarkennuksia mm. EU:n uusia omia varoja sekä merenkulun saaripoikkeusta koskien. Esitystä on täydennetty pyydytyllä tavalla.

Liikenne- ja viestintäministeriö totesi lausunnossaan, että pääministeri Orpon hallitusohjelmaan mukaan Suomi vastaa päästöjen vähennystavoitteisiin ilman, että arjen kustannukset nousevat tai kilpailukyky heikkenee. Lisäksi ministeriö katsoo, että Suomen edun mukaisia kansallisia joustoja tulee hyödyntää maksimaalisesti. Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnitti lausunnossaan myös huomiota hallituksen esitysluonnoksen aiheuttamiin lisätehtäviin Liikenne- ja viestintävirastolle ja tehtävien hoitamisen edellyttämiin resursseihin.

Ympäristöministeriö totesi, että vaihtoehtoisten toteutustapojen yhteydessä luvussa 5.2 olisi olennaista tarkastella seurauksia, joita lisääntyvällä kierrätyksellä on poltettavan jätteen määrään ja laatuun sekä laitoksen toimintaan ja päästöihin.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Päästökauppalaki

Päästökauppalaki ehdotetaan jaettavaksi lukuihin ja näiden jaottelua ehdotetaan muutettavaksi verrattuna voimassa olevaan lakiin. Uudella jaottelulla on tarkoitus selkeyttää päästökauppalaia 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 päästökauppalaia 1 luku sisältää yleiset säännökset. Lukuun sisältyy säännökset lain tarkoituksesta, soveltamisalasta, kapasiteetin yhteenlaskemisesta, lain soveltamisesta kaukolämpöverkkoon liitettyihin laitoksiin sekä lain määritelmät ja 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 laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä kustannustehokkaasti ja taloudellisesti. Ehdotettu 1 momentti vastaa voimassa olevasta päästökauppalaista sekä lentoliikenteen päästökaupasta annettua 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 päästöjä koskeva 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 1 mukaan kasvihuonekaasuilla tarkoitettaisiin hiilidioksidia, metaania, dityppioksidia, fluorihiilivetyä, perfluorihiilivetyä ja rikkiheksafluoridia sekä muita ilmakehän sekä luonnollisia että ihmisen toiminnan aiheuttamia kaasumaisia ainesosia, jotka ottavat vastaan ja lähettävät edelleen infrapunasäteilyä.

Ehdotetun pykälän kohdan 2 mukaan päästöillä tarkoitettaisiin laitoksen päästölähteistä, ilma-aluksesta tai aluksesta päästettyjä kasvihuonekaasuja. Voimassa olevan lain muotoiluun nähden määritelmää on täydennetty kattamaan kaikki päästökaupan toimialat ja vastaisi nyt muutettua päästökauppadirektiiviä. Muutetussa päästökauppadirektiivissä käytettyä muotoilua laitoksen lähteistä on lisäksi tarkennettu muotoon laitoksen päästölähteistä. Päästölähde-termi on määriteltä komission tarkkailuasetuksessa ja se on näin ollen täsmällisempi.

Pykälän kohdan 3 mukaan hiilidioksiditonnia vastaavalla määrällä tai hiilidioksidiekvivalentitonnilta tarkoitettaisiin yhtä tonnia hiilidioksidia tai muun kasvihuonekaasun määrää, jolla on vastaava vaikutus maapallon lämpenemiseen kuin tonnilla hiilidioksidia.

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.

Kohdan 5 mukaan päästöoikeudella tarkoitettaisiin päästökauppadirektiivissä tarkoitettua oikeutta päästää kasvihuonekaasuja ilmaan yhtä hiilidioksiditonnia vastaava määrä tietyssä ajankautana.

Kohdassa 6 säädetäisiin päästökauppakautta koskevasta määritelmästä. Voimassa olevan päästökauppalain laitosten ilmaisjaon myöntämisjaksoon viittaavaa määritelmää muutettaisiin viittaamaan ajanjaksoon, missä liikkeelle laskettavien päästöoikeuksien kokonaismäärä rajataan vastaamaan päästöjen sallittua enimmäismäärää soveltamisalaan kuuluvilla aloilla. Muutos olisi tarpeen, koska 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 4,3 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 hallintointiin tarkoitettu järjestelmä.

Kohdassa 9 määriteltävällä markkinavakausvarannolla 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. Markkinavakausvarannon 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 10 mukaan huutokauppapaikalla tarkoitettaisiin jäsenvaltioiden huutokauppa-asetuksen 26 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimeämää palveluntarjoajaa, joka vastaa päästöoikeuksien huutokauppojen järjestämisestä 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 ilmastopimuksen Kioton pöytäkirjaa SopS 13/2005. Ilmastopimuksen 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 13 määriteltäisiin laitos, jolla tarkoitettaisiin 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.

Kohdan 14 mukaisella poltolla tarkoitettaisiin polttoaineiden hapetusta riippumatta tavasta, jolla tällä prosessilla tuotettua lämpöä, sähköä tai mekaanista energiaa käytetään, ja muuta tähän välittömästi liittyvää toimintaa, mukaan luettuna savukaasun puhdistus.

Kohdan 15 mukaisella toiminnanharjoittajalla tarkoitettaisiin luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on tosiasiallinen määräysvalta laitoksen toiminnasta.

Kohdassa 16 määriteltäisiin laitoksen tuotantokapasiteetti, jolla tarkoitettaisiin sitä teollisen tuotannon tuotantomäärää, jonka laitos tai laitoksen osa pystyisi tuottamaan vuodessa toimiessaan 365 päivää 24 tuntia päivässä täydellä nimellisteholla.

Kohdan 17 mukaisella monialaisella korjauskertoimella tarkoitettaisiin komission päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 5 kohdan nojalla kullekin vuodelle määräämää, maksutta jaettavien päästöoikeusmäärien mahdolliseen alentamiseen tarkoitettua kerrointa.

Kohdan 18 mukaisella uudella osallistujalla tarkoitettaisiin laitosta, joka on saanut päästöluvan ensimmäisen kerran päästökauppadirektiivin 3 artiklan h kohdassa tarkoitettua kaudella.

Kohdan 19 mukaisella vakiintuneella laitoksella tarkoitettaisiin laitosta, joka on saanut päästöluvan ensimmäisen kerran viimeistään komission ilmaisjakoasetuksen vakiintuneen laitoksen määritelmässä tarkoitettuna päivänä.

Kohdassa 20 määriteltäisiin jakokausi, jolla tarkoitettaisiin päästökauppakauteen 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 tarkoitettaisiin viittä peräkkäistä kalenterivuotta, jotka edeltävät jäsenvaltioille komission ilmaisjakoasetuksessa säädettyä määräaikaan ilmaisjakoon liittyvien NIMs-tietojen toimittamiselle. Tietojen toimittamisesta säädetään päästökauppadirektiivin artiklassa 11. Jakokauteen 2021–2025 liittyvä viiteajanjakso kattaa vuodet 2014–2018 ja jakokauteen 2026–2030 vuodet 2019–2023.

Kohdassa 22 ehdotetaan, että vertailuarvolla tarkoitettaisiin 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 päästöintensiteetiltään 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, jolle aluksen omistaja on siirtänyt vastuun aluksen toiminnoista, ja joka on vastuun ottaessaan suostunut ottamaan hoitaakseen kaikki kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten täytäntöönpanosta yhteisössä ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 kumoamisesta annetun 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. Päästökauppadirektiivin mukaisesti tällainen taho voisi olla esimerkiksi liikenteen harjoittaja tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaaja. Määritelmä vastaisi päästökauppadirektiivin määritelmää.

24 kohdan mukaan meriliikennetoiminnalla tarkoitettaisiin meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 (MRV-asetus) 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 sekä 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 kohdassa määriteltäisiin käyntisatama. Määritelmä vastaisi päästökauppadirektiivin sääntelyä. Koska matkalla tarkoitettaisiin aluksen liikkeitä, jotka alkavat tai päättyvät käyntisatamaan, on määritelmällä merkitystä sen kannalta, 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 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. Viimeiseksi mainittujen pysähdysten rajaaminen käyntisataman pysähdysten ulkopuolelle olisi tarpeen sen vuoksi, että välttelytarkoituksessa tehtävät satamakäynnit unionin ulkopuolella ja jälleenlaivautustoiminnan siirtäminen satamiin unionin ulkopuolella vähentävät meriliikennetoiminnan päästöjen kustannusten sisällyttämisestä hintoihin saatavia ympäristöhyötyjä ja voivat myös johtaa lisäpäästöihin, jos päästökauppadirektiivin vaatimusten välttely pidentää kuljettua matkaa.

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

27 kohdan mukaan MRV-asetuksella tarkoitettaisiin meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2015/757.

28 kohdan mukaan lentoliikenteen muiden päästöjen kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksilla tarkoitetaan lain soveltamisalaan kuuluvasta lentotoiminnasta polttoaineen polton aikana ilmaan päästettyjen typen oksidien (NOx), nokihiukkasten ja hapettuneiden rikkilajien ilmastoon kohdistuvia vaikutuksia sekä vesihöyryn vaikutuksia, mukaan lukien tiivistymisvanat. Määritelmä on yhtenevä päästökauppadirektiivin 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.

29 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.

30 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.

31 kohdan mukaan kestäväällä lentopolttoaineella tarkoitetaan päästökauppadirektiivin 3 c artiklan 6 kohdassa tarkoitettua kestävästä lentoliikenteen tasapuolisuuden varmistamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa tarkoitettuja polttoaineita, jotka eivät ole peräisin fossiilisista polttoaineista. Asetus ei ole julkaistu vielä hallituksen esityksen antamishetkellä. Kyseinen määritelmä liittyy ehdotettuun 65 §:än sisältävään mahdollisuuteen hakea maksutta jaettavia 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.

32 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 päästökauppajärjestelmään.

33 kohdassa määritetyllä säännellyllä yhteisöllä tarkoitettaisiin sitä, joka luovuttaa valmistevelvolain 8 § mukaisesti polttoainetta kulutukseen. Ehdotetun määritelmän mukaan säännelty yhteisö olisi tyypillisesti polttoaineen jakelija.

34 kohdan mukaan komission CORSIA-MRV-asetuksella tarkoitettaisiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY täydentämisestä siltä osin kuin on kyse Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ilmailun päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista varten hyväksymistä toimenpiteistä maailmanlaajuisen markkinaperusteisen järjestelmän täytäntöön panemiseksi annettua komission delegoitua asetusta (EU) 2019/1603. Tällä asetuksella 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.

35 kohdan mukaan komission rekisteriasetuksella tarkoitettaisiin päästökauppadirektiivin 19 artiklan 3 kohdan nojalla annettua komission asetusta (EU) 2019/1122 koskien unionin rekisterin perustamista.

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

37 kohdan mukaan komission ilmaisjakosäädöksellä tarkoitettaisiin päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 1 kohdan nojalla annettua päätöstä päästöoikeuksien yhdenmukaistettua maksutta tapahtuvaa jakoa koskevien unionin laajuuksien siirtymäsäännösten vahvistamisesta 2011/278/EU.

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

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

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 raportointi, jonka 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 päästökauppaa 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 määritettäisiin. 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 kokonaispolttolaitteiston 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, jonka tuotantokapasiteetti ylittää 5 tonnia/päivässä, kun voimassa olevassa laissa raja soveltamisalaan kuulumiselle on ollut 25 tonnia/päivä. Öljynjalostusta koskien soveltamisala muuttuisi siten, että myös muu toiminta 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 yli 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 kokonaispolttolaitteiston alittavaan laitokseen, jos sen pääasiallinen tarkoitus on lämmön tuottaminen

kaukolämpöverkkoon ja vähintään yhden samaan kaukolämpöverkkoon liitetyn laitoksen kokonaispolttolaitos teho on yli 20 megawattia ja kyseinen laitos tuottaa lämpöä toimitettavaksi pääasiassa kaukolämpöverkkoon. Laitoksen teho määritettäisiin jatkossa kokonaispolttolaitoksen kautta, kun voimassa olevassa laissa määritys tehdään nimellisen kokonaislämpötehon kautta. Pääosin ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan lain soveltamisalaa, missä kansallisesti soveltamisalaan on sisällytetty nimelliseltä kokonaislämpöteholtaan pienempiä lämmöntuotantolaitoksia. Voimassa olevaan lakiin verrattuna ehdotetussa säännöksessä ei kuitenkaan enää edellytetä, että yli 20 MW:n polttolaitos olisi liitetty kaukolämpöverkkoon viimeistään 30 päivänä huhtikuuta 2010 eikä sitä, että Euroopan komissio hyväksyy säännöksessä tarkoitetun enintään 20 MW:n lämpölaitoksen sisällyttämisen päästökaupan piiriin. Päivämäärän poistaminen yhdenmukaistaa samankaltaisten laitosten kohtelua päästökauppajärjestelmässä. Komission hyväksyntää ei puolestaan edellytetä, koska kyseinen järjestely, jolla Suomi on liittänyt enintään 20 MW:n kaukolämpöverkkoon kuuluvat laitokset päästökauppajärjestelmään, on hyväksytty jo aiemmin komission toimesta.

Pykälän 3 momentin mukaan laitokseen, jossa ympäristönsuojelulain (527/2014) mukaisessa ympäristöluvassa annettujen määräysten mukaisesti noudatetaan jätteiden polttolaitosta koskevia vaatimuksia, sovellettaisiin ainoastaan ehdotetun lain säännöksiä 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 avata päästöoikeus-tili.

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 kokonaispolttolaitos teho 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 kokonaispolttolaitos teho 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 määräajaksi, vaikka laitoksen kokonaispolttolaitos teho 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 ympäristöluvassa 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 otta-

matta 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 kestävää biomassaa käyttävät laitokset olisivat lain soveltamisalan ulkopuolella vuoden 2026 alusta alkaen. Biomassaosuuden muutosta tarkasteltaisiin vuosien 2019–2023 keskimääräisten osuuksien myötä. Komissio on antamassa ohjeistuksen 95% kestävä biomassaosuuden laskemisesta syksyllä 2023. Komission julkaiseman ohjeluonnoksen mukaan kestävyys tarkasteltaisiin kulloinkin voimassa olleiden biomassaa koskevien säännösten mukaisesti. Vuodesta 2023 biomassan osalta nollapäästöisyyden ehtona on RED II kestävyyskriteerien täyttäminen ja ennen vuotta 2023 nollapäästöiseksi on katsottu kaikki käytetty biomassaa.

7 §. Laitoksen kapasiteetin määrittäminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin laitoksen kapasiteetin määrittelemisestä lain soveltamisalan osalta. Ehdotettu säännös vastaa voimassa olevaa lakia lukuun ottamatta tapaa, jolla laitoksen kokonaisteho määritettäisiin. Voimassa olevan lain mukaisesti määrittäminen nimellisen kokonaislämpötehon kautta mutta ehdotetulla lailla tätä 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 kuulumisen 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 kuulumisen tämän lain soveltamisalaan määräytyisi liitteessä I mainitun 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 rajauksin.

Ehdotetun 1 momentin mukaan lakia sovellettaisiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on 5 000 tai sitä enemmän, niiden meriliikennetoiminnan hiilidioksidipäästöjen ja 1 päivästä tammikuuta

2026 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 kolmannelle maalle sekä jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa olon aikana. Lain soveltamisala eroaisi MRV-asetuksen soveltamisalasta siten, että päästökauppapalasia 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 päivästä tammikuuta 2027 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 kolmannelle maalle 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 sellaisista 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 sellaisista 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.

Pykälän 4 momentissa rajattaisiin MRV-asetuksen 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti lain soveltamisalan ulkopuolelle sota-alukset, laivaston apualukset, kalastus- ja kalankäsittelyalukset, rakenteeltaan alkeelliset puiset alukset, alukset, jotka eivät kulje konevoimalla sekä muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin käytettävät julkisen vallan alukset. Säännöksellä pyritään varmistamaan, että päästökauppapalasia ei sovelleta esimerkiksi puolustusvoimien käyttämiin aluksiin.

9 §. Lentoliikenteen päästökaupan soveltamisala. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalasta. Ehdotuksen 1 momentin mukaisesti päästökaupan rajausta ETA-alueen sisäisiin lentoihin jatkettaisiin vuoden 2026 loppuun saakka. Määräaikaisen rajauksen 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 päästöjen kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksiin. Muilla päästöillä kuin hiilidioksidipäästöillä tarkoitetaan typen 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 raja, mutta päästökauppadirektiivin muutosten myötä nyt ehdotetussa pykälässä raja 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 kehittyntä 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 raja 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 päästökauppalain 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 liitteen I mukaiset lennot ja ilma-alukset. Nämä rajaukset ovat lentoliikenteen päästökaupasta annetun lain 2 §:n 3 momentissa tarkoitettuja lentotyyppejä lukuun ottamatta nykyisin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa maksutta jaettavista lentoliikenteen päästöoikeuksista (433/2015), joka kumotaan ehdotetun lain voimaantulon yhteydessä ja säännökset kootaan päästökauppalain 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, raportoinnin 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. CORSIA-MRV-asetuksessa säädetään velvoitteesta viittaamalla komission päästöjen 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 II tarkoitetut lennot, joita ovat esimerkiksi sotilaslennot sekä humanitääriset avustuslennot.

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

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaisesti, lakia sovellettaisiin liitteen III mukaisille toimialoille vuonna 2024 jaeltujen polttoaineiden päästötietojen raportointiin. Ehdotetussa laissa säädettäisiin uuden päästökauppajärjestelmän osalta ainoastaan vuoden 2024 raportointivaatimuksesta. Uusi päästökauppajärjestelmä toimeenpannaan kokonaisuudessaan erillisellä hallituksen esityksellä myöhemmässä vaiheessa. Ehdotetun pykälän viittaus liitteeseen III ja liitteen III sisältö vastaa päästökauppadirektiivin liitteen III 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 käytettäväksi tai joita tarjotaan myytäväksi tai käytetään moottoripolttoaineena tai lämmityspolttoaineena, myös sähkön tuotantoon. Polttoaineen määritelmä vastaisi direktiivin määritelmää uuden päästökauppajärjestelmän polttoaineen määritelmästä. Määritelmän myötä soveltamisalan ulkopuolelle rajautuisivat turve, polttopuu ja muu kiinteä biomassa.

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 voimassa olevaan päästökauppalakiin verrattuna poistettu maksutta jaettavia 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 säädetyn vakimuotoisen 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 päästökauppalain 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 omassa luvussaan.

14 §. Meriliikennettä koskevat yleiset velvoitteet. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin laivayhtiöiden yleisistä velvoitteista. Velvoitteista olisi säädetty tarkemmin jäljemmissä päästökauppalain 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 unionin rekisteriin vuosittain sen edellisenä kalenterivuonna aiheuttamia ja 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 päästökauppalain 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 ilma-aluksen päästöjä, laadittava vuosittain selvitys päästöistä ja huolehdittava selvityksen todentamisesta. Ehdotetun pykälän 3 kohdan mukaan ilma-aluksen käyttäjän olisi palautettava 69 §:ssä tarkoitettuun unionin rekisteriin vuosittain sen edellisenä kalenterivuonna aiheuttamia kokonaispäästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia. Ehdotetun 4 kohdan mukaan ilma-aluksen

käyttäjän on mitätöitävä CORSIA-järjestelmän hyvitysvelvoitteita vastaava määrä hyväksyttyjä 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 päätösten noudattamisesta sekä hoitaisi muut, sille ehdotetussa laissa säädetty tehtävät. Ehdotetun pykälän 2 kohdan mukaisesti Energiavirasto vastaisi laitosten osalta komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä toimivaltaiselle viranomaiselle ja Suomelle osoitetuista tehtävistä. Ehdotetun pykälän 3 kohdan mukaan Energiavirasto toimisi huutokauppa-asetuksen 22 artiklassa tarkoitettuna Suomen huutokaupanpitäjänä ja päästökauppadirektiivin 19 artiklassa tarkoitettuna unionin rekisterin kansallisista toiminnoista vastaavana rekisterinpitäjänä. Ehdotetun pykälän 4 kohdan mukaan Energiavirasto toimisi komission todentamasetuksen 70 artiklassa tarkoitettuna tietojenvaihdon ja yhteistyön koordinoinnin kansallisena keskusasteena. Ehdotetussa pykälässä säädetty tehtävät vastaavat voimassa olevaa lakia. Energiaviraston tehtävät kuitenkin laajenisivat meriliikenteen sisällyttämisen johdosta, koska 3 kohdassa säädetty 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 päästökauppalaia 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 toimi-

valtaisena 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 Euroopan komissio vahvistaa päästökauppadirektiivin 3 g f artiklan nojalla annettavilla täytäntöönpanosäädöksillä luettelon laivayhtiöistä, jotka harjoittavat lain 8 §:n 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 kulu-neena tarkkailuvuonna tekemien, tämän lain soveltamisalaan kuuluvien matkojen satamakäyn-neistä, toimii hallinnointiviranomaisena. Sellaisen laivayhtiön tapauksessa, jota ei ole rekiste-röity jäsenvaltiossa ja joka ei ole suorittanut mitään päästökauppadirektiivin soveltamisalaan kuuluvaa matkaa neljänä edeltävänä tarkkailuvuonna, hallinnointiviranomainen on se jäsenval-tio, johon laivayhtiön alus on saapunut tai josta se on aloittanut ensimmäisen direktiivin sovel-tamisalaan kuuluvan matkansa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan laivayhtiöstä vastaava hallinnointiviranomainen, joka päästö-kauppadirektiivin 3 g f artiklan nojalla laaditun luettelon mukaan on vastuussa laivayhtiöstä, säilyttäisi vastuun riippumatta myöhemmistä muutoksista laivayhtiön toiminnassa tai rekiste-röinnissä, kunnes muutokset olisi merkitty päivitettyyn luetteloon. Momentti olisi tarpeen sen vuoksi, että laivayhtiölle olisi selvää jäsenvaltion toimivan vastaavana hallinnointiviranomai-sena tapauksessa, jossa laivayhtiön toiminta tai rekisteröinti muuttuu. Lisäksi momentti selven-täisi sitä, mihin asti Liikenne- ja viestintävirasto olisi vastuussa laivayhtiöstä, jonka toiminnassa tai rekisteröinnissä on tapahtunut muutoksia, jotka vaikuttavat hallinnointiviranomaisen mää-räytymiseen. Päästökauppadirektiivin 3 g f artiklan 2 kohdassa on säädetty täytäntöönpanosää-döksillä julkaistun luettelon päivittämisen aikataulusta.

5 Luku. Päästöjen tarkkailusuunnitelma

Ehdotetussa luvussa olisi kootusti päästöjen tarkkailusuunnitelmaa koskevat säännökset. Uu-della luvulla pyritään selkeyttämään lakia verrattuna voimassa olevaan lakiin. Voimassa ole-vassa päästökauppalaisissa tarkkailusuunnitelma koskevat säännökset on yhdistetty päästölupaa koskeviin säännöksiin. Päästölupa koskee ainoastaan laitoksia, joten lupaa koskevat säännökset on 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 Energia-viraston hyväksyntä. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan lain vaatimusta laatia tarkkai-lusuunnitelma 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 laitosten ja lentoliikenteen osalta komission päästöjen tarkkailuasetuksessa, meriliikenteen osalta MRV-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä sekä lentoliikenteen osalta 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 21 §: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. Vakiomuotoisen ja yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman yksinkertaistetusta riskinarvioinnista on voimassa työ- ja elinkeinoministeriön asetus (80/2021). Siirtymäsäännöksissä ehdotetaan, että asetus jäisi voimaan.

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-aluksen käyttäjästä, sen toiminnasta ja päästöjen lähteistä. Ehdotettu momentti vastaa laitosten osalta voimassa olevaa lakia. Ilma-alusten käyttäjät eivät päästökauppa-direktiivin muutosten ja niitä vastaavan ehdotetun lain mukaan olisi enää velvoitettuja tarkkailemaan tonnikilometrejään. Voimassa olevan lain ja vakiintuneen käytännön mukaisesti myös ehdotetun momentin nojalla ilma-aluksen käyttäjät voivat laatia päästöjen tarkkailusuunnitelman, joka kattaa kaikki kyseisen ilma-aluksen käyttäjän käytössä olevat ilma-alukset.

Ehdotetun pykälän 2 momentin mukaan laivayhtiön olisi liitettävä päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää koskevaan hakemukseen MRV-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission delegoitujen säädösten mukaiset tarpeelliset tiedot.

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 lain täytäntöönpanoon liittyvästä aikataulusta johtuen ehdotetun lain myötä sen soveltamisalaan tulevien uusien päästökauppalaistosten tarkkailusuunnitelmien hyväksymishakemuksia ei ole mahdollista laittaa vireille kuutta kuukautta ennen niiden mukaan tuloa 1.1.2024. Näiden laitosten osalta olisi riittävää, että hakemukset laitettaisiin vireille Energiaviraston erikseen ohjeistamana ajankohtana.

Ehdotetun 4 momentin mukaan laivayhtiön olisi toimitettava hakemus Liikenne- ja viestintäviraston vahvistamalla tavalla 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. Aluksia, joihin sovellettaisiin päästökauppalakia ensimmäisen kerran 1 päivän tammikuuta 2024 jälkeen, voisivat olla esimerkiksi offshore-alukset, uudet alukset, tai alukset, jotka liikennöivät myös EU:n ulkopuolella. 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 lentotoiminnan suunniteltua aloittamista. Määräaika vastaa nykyistä lakia, mutta se kytketään lentotoiminnan suunniteltuun aloitukseen eikä päästökauppakauden alkuun, mikä paremmin vastaa toimintaa käytännön tasolla ja kattaa suunnitelman muuttamistilanteet. Ehdotetussa 5 momentissa tarkoitetuksi Liikenne- ja viestintäviraston vahvistamaksi lomakkeeksi katsottaisiin määrämuotoisen 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 yhteyshenkilön yhteystiedot ovat osa 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 vastaavasta 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-lain määräaika, joka käynnistyy toiminnanharjoittajan tekemän hakemuksen myötä tai jos hakemusta on täydennetty, käynnistyy 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 viimeistään 6 päivänä kesäkuuta 2025. Tämä koskisi hakemuksia, jotka olisi 23 pykälän 4 momentin mukaan toimitettava Liikenne- ja viestintäviraston vahvistamalla tavalla viimeistään 1 päivänä huhtikuuta 2024. Jos aluksiin sovellettaisiin päästökauppalakia ensimmäisen kerran 1 päivän tammikuuta 2024 jälkeen, olisi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyttävä tarkkailusuunnitelma neljän kuukauden kuluessa siitä, kun alus on ensimmäisen kerran saapunut jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaa 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 6 artiklan nojalla hyväksymisissä delegoiduissa säädöksissä. Delegoitujen asetusten valmistelu on hallituksen esityksen esittelyajankohtana kesken.

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-lain 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-lain 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 ja ilma-aluksen käyttäjän olisi ilmoitettava tarkkailusuunnitelmaan vaikuttavasta muutoksesta ennakoon 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 päästökauppalaan menettelyä, mutta säännöstä on tarkennettu siten, että jos muutos ei olisi 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 komission päästöjen tarkkailuasetuksessa edellytetään päästöjen tarkkailusuunnitelman muuttamista, olisi tarkkailusuunnitelman hyväksyneen viranomaisen kehoitettava tarkkailusuunnitelman toimittanutta laitoksen toiminnanharjoittajaa tai ilma-aluksen käyttäjää hakemaan päästöjen tarkkailusuunnitelman muutosta.

Ehdotetun 4 momentin mukaan toiminnanharjoittajan ja ilma-aluksen käyttäjän on toimitettava päästöjen tarkkailusuunnitelman muutoshakemus tarkkailusuunnitelman hyväksyneen viranomaisen asettamassa määräajassa.

Ehdotetun 5 momentin mukaan laivayhtiön päästöjen tarkkailusuunnitelman muuttamisesta säädettäisiin MRV-asetuksessa sekä komission MRV-asetuksen 7 artiklan nojalla hyväksymissä delegoituissa säädöksissä. Komissio ei toistaiseksi antanut tällaisia delegoituja säädöksiä.

6 Luku. Laitoksen päästölupa

Ehdotetussa luvussa säädettäisiin laitoksen toiminnanharjoittajan päästöluvasta. Ehdotettu luku vastaa voimassa olevan päästökauppalaan 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 päästökauppalaan 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. Di-

rektiivin täytäntöönpanoon liittyvästä aikataulusta johtuen ehdotetun lain myötä sen soveltamisalaan tulevien uusien päästökauppalaitosten lupahakemuksia ei ole mahdollista laittaa vireille kuutta kuukautta ennen niiden mukaan tuloa 1.1.2024. Näiden laitosten osalta olisi riittävää, että hakemukset laitettaisiin vireille Energiaviraston erikseen ohjeistamana ajankohtana

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 päästökauppalain säännöstä päästöluvan myöntämisen edellytyksistä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan päästöluvan myöntämisen edellytyksenä 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 olisi 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 päästökauppalaisissa 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 voimassa olevaan lakiin verrattuna tarkennettu siten, että se kuvaa täsmällisemmin vaihtoehtoja, miten esimerkiksi samalla sijaintipaikalla olevat toiminnot voivat tarkkailusuunnitelman tavoin jakautua useammalle kuin yhdelle päästöluvalla ja useammalle kuin yhdelle toiminnanharjoittajalle.

Ehdotetun 3 momentin mukaan päästöluvan hyväksymispäätöksen tulisi sisältää tiedot toiminnanharjoittajasta, päästöistä, laitoksen toiminnasta sekä laitoksen tuotantokapasiteetista tai nimellisestä kokonaispolttoainetehosta. Ehdotettu momentti vastaa pääosin voimassa olevan päästökauppalain päästöluvan hyväksymispäätöksessä esitettäviä tietoja, mutta kokonaislämpötehon sijasta tulee esittää tiedot kokonaispolttoainetehosta

30 §. Päästöluvan muuttaminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöluvan muuttamisesta, toiminnan muutoksen ilmoittamisesta viranomaiselle sekä viranomaisen muutoksen arvioinnista. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalain 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, kestäväyyden osoittamisesta sekä uuden rakennusten, tieliikenteen ja muiden alojen päästökauppajärjestelmän raportointivelvoitteesta vuodelle 2024. Lukuun on sisällytetty päästökauppadirektiivin muutoksen myötä uusia pykälä verrattuna voimassa olevaan päästökauppalaikiin.

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, hyväksytyn päästöjen tarkkailusuunnitelman sekä laitoksen päästöluvassa asetettujen ehtojen mukaisesti. Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän olisi huolehdittava päästöselvityksen todennuttamisesta. Ehdotettu momentti vastaa laitosten osalta päästökauppalaikin 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 loppuun 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 tarkoitetut todennetut 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.

Ehdotetussa 4 momentissa säädettäisiin uudesta ilma-aluksen käyttäjiä koskevasta MRV-velvoitteesta. Vuoden 2025 alusta lukien ilma-alusten käyttäjien on tarkkailtava lentoliikenteen muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksia ja raportoitava niistä vuosittain Liikenne- ja

viestintävirastolle päästökauppadirektiivin 14 artiklan 5 kohdan nojalla annetun komission täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti. Muilla kuin hiilidioksidipäästöillä tarkoitetaan typen ja rikin oksideja, pienhiukkaspäästöjä sekä vesihöyryä. Komission täytäntöönpanoasetuksessa on tarkoitus täsmentää velvoitteen toteutustapaa ja –aikataulua. Asetusta ei ole vielä hallituksen esityksen laatimisen hetkellä annettu, mutta on todennäköistä, että ensimmäisen kerran raportointi on tehtävä vuoden 2026 kuluessa vuoden 2025 päästöjen osalta.

32 §. Lentoliikennettä koskevien tietojen julkaiseminen. Ehdotetulla pykälällä on tarkoitus toimeenpanna lentoliikenteen päästökauppaa koskevan päästökauppadirektiivin 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 kohdan mukaisesti 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 voivat olla esimerkiksi päästöt, käytetyt lentokonemallit, lentojen kokonaismäärä sekä CORSIA-järjestelmään liittyvien hyvitysvelvoitteiden ja käytettyjen ilmastoyksiköiden määrä. Tietojen toimittamisvelvollisuus määrittyy komission päästöjen tarkkailuasetuksen ja CORSIA-MRV-asetuksen mukaisesti. Pääsääntöisesti vastuu kohdistuu ilma-aluksen käyttäjiin. Edellä mainittujen asetusten mahdolliset muutokset vaikuttavat esimerkiksi toimitettaviin tietotyypeihin ja niiden tarkempaan määrittelyyn.

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 komission päästöjen 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 eivät ole saatavilla.

34 §. Kestävyyden osoittaminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin kestävyyden osoittamisesta. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalaain ja lentoliikenteen päästökauppalaain säännöksiä kestävyyden osoittamisesta pois lukien ehdotettu 3 momentti, joka perustuu direktiivin muutokseen.

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 kestävyysääntely on toimeenpantu kestävyyslaissa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan, jos laivayhtiö tai ilma-aluksen käyttäjä ilmoittaa päästöselvityksessä aluksen tai ilma-aluksen kokonaispäästöjen laskennassa aluksessa tai ilma-aluksessa käytettyjen biopolttoaineiden ja biokaasujen 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.

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. RED II on kansallisesti toimeenpantu kestävyyslailla, joten ehdotetussa momentissa kestävyys osoittaminen tehtäisiin kestävyyslain mukaisesti. Jos komission tarkkailuasetuksessa päädyttäisiin muuhun menettelyyn kuin RED II mukaisiin kestävyys osoittamista koskeviin säännöksiin tulisi 3 momentti päivittää sen mukaisesti.

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

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, päästös selvityksen laadinnassa ja toimittamisessa tai päästös selvityksen todentamisessa ei olisi noudatettu 31 §:ssä säädettyjä vaatimuksia. Päästömäärän arvioinnista säädetään laitosten ja lentoliikenteen osalta komission tarkkailuasetuksessa ja meriliikennettä koskien MRV-asetuksen nojalla annetuissa säädöksissä.

36 §. Asetuksen anto valtuutus. Pykälässä säädettäisiin asetuksen anto valtuutuksesta. Voimassa olevaan päästökauppalakiin verrattuna kyseistä asetuksen anto valtuutusta on muutettu työ- ja elinkeinoministeriön asetuksesta mahdollisuuteen antaa valtioneuvoston asetus koska ehdotetun lain myötä soveltamisala kattaisi myös muita kuin työ- ja elinkeinoministeriön hallinnon alan 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. Päästökauppadirektiivin 14 artiklan 1 kohdan mukaan komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään muun

muassa, miten otetaan huomioon muuta kuin biologista alkuperä olevien uusiutuvien polttoainesten ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoainesten 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 päästökauppalaain toiminnanharjoittajan 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 ennakoon tai viimeistään viipymättä toiminnanharjoittajan vaihtumisen jälkeen. Ilmoituksen johdosta Energiaviraston olisi tehtävä päätös päästöluvan, päästöjen tarkkailusuunnitelman ja tarvittaessa ilmaisjaon 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 päästökauppalaain säännöstä toiminnanharjoittajan vaihtumisesta, pois lukien, että siihen on lisätty maininta ilmaisjaon tarkkailumenetelmäsuunnitelman siirtämisestä uudelle toiminnanharjoittajalle. Lisäys koskee tilanteita, joissa päästöluvan saaneelle toiminnanharjoittajalle on myönnetty kyseessä olevaa laitosta koskien ilmaisjakoa. Ilmaisjaon saamisen edellytyksenä on tarkkailumenetelmäsuunnitelmaan perustuvan tarkkailuvelvoitteen noudattaminen. Ilmaisjaon kirjaamisesta uudelle toiminnanharjoittajalle säädettäisiin jäljempänä ehdotetussa 61 §:ssä. Ehdotettua momenttia on myös selkeytetty ilmoituksen ajankohdan sekä toiminnanharjoittajien sopiman muun ajankohdan osalta.

Ehdotetun 2 momentin mukaan, jos päästölupa sisältävästä 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 täyttämisestä siitä alkaen, kun päästölupa ja päästöjen tarkkailusuunnitelma on siirretty taikka päästölupa on myönnetty ja päästöjen tarkkailusuunnitelma hyväksytty. Ehdotetun 3 momentin sanamuotoa on muutettu siten, että viittaukset voimassa olevan lain pykälisiin on poistettu ehdotetun lain pykälämuutosten vuoksi sekä tarkennettu terminologiaa puhumalla päästöluvan ja päästöjen tarkkailusuunnitelman siirtämisestä, mikä vastaa paremmin tosiasiallista menettelyä ja Energiaviraston päätöksen sisältöä.

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 säädelty komission 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 vastavaan 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 konkurssipesä olisi velvollinen palauttamaan toiminnanharjoittajan, ilma-aluksen käyttäjän tai laivayhtiön konkurssiin asettamisen jälkeen syntyneitä todennettuja päästöjä vastaavan määrän päästöoikeuksia 73 §:n mukaisesti. Päästöoikeustiliin kohdistuu luovutuskielto niin pitkään, kuin konkurssipesä tai laitoksen uusi toiminnanharjoittaja hoitaa päästöoikeuksien palautusvelvoitteen konkurssiin asettamista ennen muodostuneiden päästöjen osalta.

Ehdotetun 3 momentin mukaan konkurssipesän 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 päästöluvan ja tarkkailusuunnitelmapäätöksen hyväksynnän peruuttamiseen liittyvistä menettelyistä, kun yksi 2 tai 3 momentissa säädetyistä edellytyksistä täyttyy. Ehdotettu pykälä vastaa pääosin voimassa olevaa päästökauppalaain säännöksiä laitoksen päästöluvan ja tarkkailusuunnitelmapäätöksen hyväksynnän peruuttamisesta.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan laitoksen katsotaan lopettaneen toimintansa komission ilmaisjakoasetuksessa säädetyissä tilanteissa. Laitoksen toiminnanharjoittajan tulee välittömästi ilmoittaa toiminnan lopettamisesta Energiavirastolle. Tieto toiminnan lopettamisesta on tärkeää saada niin pian kuin mahdollista, koska komission ilmaisjakoasetuksen mukaisesti toimintansa

lopettaneelle laitokselle ei saa kirjata maksutta jaettavia päästöoikeuksia lopettamisen jälkeiseltä ajalta. Kun Energiavirasto saa tiedon toiminnan loppumisesta heti, vältetään myös mahdolliset liikaa jaettujen päästöoikeuksien takaisinperinnät. 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 peruutettava päästölupa, jos laitoksen toimintaa koskeva ympäristölupa on rauennut ympäristönsuojelulain 88 §:n perusteella tai ympäristölupa on peruutettu ympäristönsuojelulain 93 §:n perusteella, laitos on lopettanut toimintansa komission ilmaisjakoasetuksessa tarkoitetulla tavalla, laitosta koskeva lupa on yhdistetty toiseen lupaan, tai laitos poistuu päästökauppalaan soveltamisalasta sen vuoksi, että sen päästöistä yli 95 % syntyy kestävyyskriteerit täyttävän biomassan poltosta. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevaa päästökauppalakia, mutta momentissa on tarkennettu kahden tai useamman luvan yhdistämistä koskevaa sääntelyä sekä lisätty kohta 4 direktiivin muutoksen myötä.

Ehdotetun 3 momentin mukaan Energiavirasto voisi peruuttaa päästöluvan, 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 voitaisiin peruuttaa, 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 päästökauppalaan vastaavat 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. Säännös 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 keskimääraisten 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 hiidioksidipäästöihin 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 vahvistaa ja julkaisee päästöoikeuksien kokonaismäärän päästökaupassa päästökauppadirektiivin 9 artiklan mukaisesti. Päästöoikeuksien kokonaismäärää tarkistetaan 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 on 2,2 prosenttia. Lineaarista vähennyskerrointa kiristetään muutetun päästökauppadirektiivin mukaisesti 4,3 prosenttiin vuosina 2024–2027 ja 4,4 prosenttiin vuodesta 2028 alkaen, jotta järjestelmällä saavutettaisiin 62 prosentin päästövähennys vuoteen 2030 mennessä.

Ehdotetun 3 momentin mukaan Päästöoikeuksien kokonaismäärän vahvistamisesta ja julkaisemisesta säädetään päästökauppadirektiivin 9 artiklassa. Päästöoikeuksien kokonaismäärän tarkistamisesta säädetään päästökauppadirektiivin 9 a artiklassa. Ehdotettu momentti on informatiivinen.

42 §. Päästöoikeuksien liikkeelle laskeminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien liikkeelle laskemisesta. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalain 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 tai 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, jotka jäsenvaltio mitätöisi hyvittääkseen mitätöintiä vastaavan päästömäärän päästökaupan ulkopuolisen sektorin, eli taakanjakosektorin päästövähennyssitoumusten täyttämiseksi.

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 komission 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 huutokaupapaikan kautta. Energiavirasto Suomen huutokaupan pitäjänä huutokauppaaisi Suomen puolesta sille kuuluvan osuuden huutokaupattavista päästöoikeuksista yhteisellä huutokauppa paikalla. Jäsenmaiden ja komission yhteisesti valitsema huutokauppa paikka vastaisi huutokauppojen järjestämisestä. Huutokauppojen toteuttamisesta sekä luonnollisen ja 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 päästökauppalaikiin tai lentoliikenteen päästökauppalaikiin. 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 vastaava summa, jonka jäsenvaltio käyttää päästökauppadirektiivin 10 artiklan 6 kohdan mukaiseen tukeen. Suomessa on vuosina 2021–2025 käytössä kyseisen artiklan mukainen energiantensiivisen teollisuuden sähköistämistuki. 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 IV mainittuihin toimiin. Liitteessä IV 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. Toiminnanharjoittajille päästökauppakaudella 2021–2030 maksutta jaettavat päästöoikeudet

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

46 §. *Maksutta jaettavien päästöoikeuksien jakoperusteet.* Päästöoikeuksia jaetaan päästökauppakaudella 2021–2030 toiminnanharjoittajille täysin harmonisoitujen päästökauppadirektiivin 10 a artiklassa säädettyjen jakomenetelmien mukaisesti. Pykälässä säädettäisiin direktiivin mukaisista laitosten toimialoista sekä niille myönnettävien maksuttomien päästöoikeuksien osuuksista. Toimialakohtaisesti säädetty osuudet kuvaavat määriä, jonka toimialaan kuuluva laitos tai sen osa saa maksuttomia päästöoikeuksia suhteessa päästökauppadirektiivin 10 a mukaisesti laskettuun määrään.

Ehdotetun 1 momentin 1 kohdan mukaan päästöoikeuksia myönnettäisiin maksutta komission hiilivuotoluetteloa koskevan päätöksen (EU) 2019/708 mukaisille toimialoille tai niiden osille täysimääräisesti. Näiden alojen katsotaan olevan erityisen alttiita hiilivuotoriskille ja niillä toimivien laitosten tuotannolle myönnettävä päästöoikeusmäärä vastaa 100 prosenttia siitä, mihin ne ovat laskentasääntöjen mukaisesti oikeutettuja.

Ehdotetun 2 kohdan mukaan päästöoikeuksia myönnettäisiin maksutta komission ilmaisjakoasetuksessa määritellylle kaukolämmön tuotannolle 30 prosenttia. Muut kuin hiilivuotoluettelossa listatut toimialat eivät ole oikeutettuja saamaan 100 prosenttia laskentasääntöjen mukaisesta ilmaisjaosta, mutta kaukolämmön tuotanto olisi oikeutettu saamaan tasaisen osuuden neljännellä päästökauppakaudella. Komission ilmaisjakoasetuksen mukaan kaukolämmityksellä tarkoitetaan mitattavissa olevan lämmön jakelua tilan lämmittämistä tai jäähdyttämistä varten tai kotitalouksien kuuman veden tuotantoa varten verkoston välityksellä rakennuksiin tai paikkoihin, jotka eivät kuulu unionin päästökaupparjestelmään, lukuun ottamatta mitattavissa olevaa lämpöä, jota käytetään tuotteiden tuotantoon ja siihen liittyviin toimintoihin tai sähkön tuotantoon.

Ehdotetun 3 kohdan mukaan muilla kuin hiilivuotoluettelon toimialoilla tapahtuvalle tuotannolle tai kaukolämmön tuotannolle maksutta jaettavien päästöoikeuksien osuus olisi 30 prosenttia vuosina 2021–2025 ja vuodesta 2026 alkaen maksutta jaettavien päästöoikeuksien osuutta vähennetään vuosittain lineaarisesti siten, että vuonna 2030 päästöoikeuksia ei jaeta maksutta.

Ilmaisjakoa koskevien harmonisoitujen sääntöjen mukaisesti sähköntuotannolle ei jaeta maksuttomia päästöoikeuksia. Poikkeuksen tähän muodostaa teollisuuden prosessikaasulla tuotettu sähkö, jotta varmistettaisiin prosessikaasujen energian tehokas talteenotto. Ehdotetun 4 kohdan mukaan sähköntuotannolle voidaan myöntää maksutta jaettavia päästöoikeuksia ainoastaan kun kyse on vakiintuneessa laitoksessa prosessikaasuista tuotetusta sähköstä. Ehdotetun 1 momentin 1–4 kohdat vastaavat voimassa olevan lain säännöstä mutta muotoiluun on tehty sisältöä selkiyttäviä muutoksia.

Ehdotetun 5 kohdan mukaan rajausta, jolla hiilidioksidin talteenottolaitoksille, kuljetusputkistoille ja varastointilaitoksille myönnettäisiin päästöoikeuksia maksutta 30 prosenttia ainoastaan, kun toiminta on liitetty komission ilmaisjakoasetuksessa määriteltyyn kaukolämmön tuotantoon, olisi voimassa 31 joulukuuta 2025 saakka. Ehdotettu kohta vastaisi päästökauppadirektiivin muutosta, jossa hiilidioksidin talteenottoa ja varastointia koskevat ilmaisjakosäännökset on kumottu 1 tammikuuta 2026 alkaen. Voimassa olevan lain mukaan talteenottoon liittyvälle prosessille ei, yllä kuvattua poikkeusta lukuun ottamatta, saa myöntää maksutta jaettavia päästöoikeuksia. Hiilidioksidin talteenoton, varastoinnin ja kuljetuksen yksityiskohtaisista ilmaisjakosäännöistä säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan päästöoikeuksien jakoperusteisiin vaikuttaa ehdotetun 1 momentin lisäksi se, onko kyse laitoksesta, missä tuotetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston hiilidioksidipäästöjen säätömekanismin perustamisesta rajalle annetun asetuksen 2023/956, niin sanotun CBAM-asetuksen, liitteessä I määriteltyjä tuotteita. Näiden tuotteiden tuotannolle jaettava päästöoikeusmäärä vähenisi siten, että se olisi 97,5 prosenttia vuonna 2026, 95 prosenttia vuonna 2027, 90 prosenttia vuonna 2028, 77,5 prosenttia vuonna 2029 ja 51,5 prosenttia vuonna 2030. Muutetun päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 1a kohdan mukaisesti maksutta jaettavia päästöoikeuksia ei myönnetä CBAM-asetuksen liitteessä I 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 I tuotteille myönnettävää ilmaisjakoa laskettaisiin samalla prosenttiosuudella kuin tuontituotteille asetettu CBAM-maksu vastaavasti nousee. Ehdotettu ei vastaa voimassa olevan päästökauppalain jako-osuutta ja muutos perustuu päästökauppadirektiivin muutokseen.

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

Ehdotetun 2 momentin mukaan, jos kaikissa EU:n päästökauppaa soveltavissa maissa maksutta jaettavien päästöoikeuksien yhteen laskettu määrä saavuttaa niiden sallitun enimmäismäärän, tulisi jaettavaa päästöoikeuksien kokonaismäärää mukauttaa päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 5 kohdan mukaisesti monialaisella korjauskertoimella, jottei sallittua enimmäismäärää ylitetä ja varmistettaisiin, että päästöoikeuksia lasketaan liikkeelle huutokauppaamalla ja myöntämällä maksutta päästökauppadirektiivissä säädettyssä suhteessa. Komissio määrittää, onko monialaisen korjauskertoimen soveltaminen tarpeen sekä laskee sovellettavat korjauskertoimen arvot kullekin vuodelle kyseisellä jakokaudella. Sovellettava korjauskerroin olisi kaikille laitoksille samansuuruinen toimialasta riippumatta ja sitä sovellettaisiin kaikkien laitosten päästöoikeusmääriin. Poikkeuksen muodostaisivat muutetun päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 5 mukaisesti laitokset, joiden kasvihuonekaasupäästöjen taso alittaa tehokkaimpien 10 prosentin joukkoon kuuluvien laitosten keskiarvon kunkin vertailuarvon osalta. Kyseisiin laitoksiin ei sovellettaisi korjauskerrointa. Komissio vastaa vapautettavien laitosten määrittämisestä ja ilmoittaa ne jäsenvaltioille.

Ehdotetun 3 momentin mukaan päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 4 kohdassa tarkoitetulla yhteistuotannolla tapahtuvalle lämmön tai jäähdytyksen tuotannolle laskettavaa päästöoikeuksien määrää alennettaisiin 31 joulukuuta 2025 saakka lineaarisella vähennyskertoimella lukuun ottamatta niitä vuosia, jolloin päästöoikeuksien määrää alennetaan monialaisella korjauskertomella. Kyseinen kohta päästökauppadirektiivissä on kumottu 1 tammikuuta 2026 alkaen, ja näin ollen voimassa olevan päästökauppalain kyseistä sääntöä sovellettaisiin ainoastaan jakokauden 2021–2025 loppuun saakka.

Ehdotetun 4 momentin mukaan päästöoikeuksien määrän laskennasta säädettäisiin komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä. 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 kokonaisuutensa 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 on rehnyt 7 §:n mukaisen sertifioitun energianhallintajärjestelmän, tulisi noudattaa katselmuksesta tehtävän raportin tai energianhallintajärjestelmän suosituksia. Jos toiminnanharjoittaja ei osoitaisi toteuttaneensa suosituksia, alennettaisiin kyseessä olevan laitoksen maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää 20 prosentilla. Päästöoikeuksien määrää ei kuitenkaan vähennettäisi, jos toiminnanharjoittaja osoittaa jonkin komission ilmaisjakoasetuksen 22a artiklassa säädettyistä edellytyksistä täyttyvän. Edellytyksiä ovat esimerkiksi, että suositeltujen investointien takaisinmaksuaika on yli kolme vuotta tai, että toiminnanharjoittaja on toteuttanut muita, vastaaviin kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiin johtavia toimia laitoksellaan. Päästökauppadirektiiviin viedyllä muutoksella pyritään luomaan erityisesti suurille energian käyttäjille lisäkannustin päästöjen kustannustehokkaaseen vähentämiseen. Voimassa olevan energiatehokkuuslain 6 §:n mukaisesti energiakatselmus on pakollinen suurille yrityksille. Kyseisen 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. Ehtoa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja menettelyistä tullaan säätämään tarkemmin komission ilmaisjakoasetuksessa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan vakiintuneen laitoksen toiminnanharjoittajan, jota koskee päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 1 kohdan 5 alakohdan mukainen velvoite ilmastoneutraaliussuunnitelman tekemiselle, tulisi laatia päästökauppadirektiivin 10 b artiklan 4 kohdan mukainen ilmastoneutraaliussuunnitelma ja toimittaa se Energiavirastolle. Komission ilmaisjakoasetuksessa tullaan säätämään, että ilmastoneutraaliussuunnitelma on toimitettava ilmaisjakohakemuksen yhteydessä. Suunnitelman sisällöstä, muodosta ja julkaisemisesta tullaan säätämään valmisteilla olevassa ilmastoneutraaliussuunnitelmia koskevassa komission täytäntöönpanoasetuksessa. Jos toiminnanharjoittaja ei täytä edellä mainittua velvoitetta tai muita komission ilmaisjakoasetuksen 22b artiklassa tai ilmastoneutraaliussuunnitelmia koskevassa komission täytäntöönpanoasetuksessa säädettyjä edellytyksiä, alennettaisiin kyseessä olevan laitoksen 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 lai-

toksia jakokaudella 2026–2030. Ilmastoneutraaliussuunnitelmasta tullaan säätämään tarkemmin komission ilmaisjakoasetuksessa sekä edellä mainitussa suunnitelmia koskevassa täytäntöönpanoasetuksessa.

Ehdotetun 3 momentin mukaan pykälän 1 ja 2 momentin perusteella tehtävä yhteenlaskettu myönnettävien päästöoikeuksien määrän vähentäminen voisi olla enintään 20 prosenttia. Ehdotettu momentti vastaisi muutettua päästökauppadirektiiviä ja sillä varmistettaisiin, että laitoksen ilmaisjako voisi enimmillään vähentyä 20 %, jos toiminnanharjoittajaan sovellettaisiin sekä 1 ja 2 momentin mukaisia vähennyksiä.

Ehdotetun 4 momentin mukaan, jos toiminnanharjoittaja osoittaa toteuttaneensa 1 momentissa tarkoitetut suositukset maksutta jaettavien päästöoikeuksien myöntämistä koskevan päätöksen antamisen jälkeen, päästöoikeuksien määrän vähentämistä ei sovelleta suositusten toteuttamista seuraavasta kalenterivuodesta alkaen. Ehdotettu momentti on uusi ja perustuu valmisteilla olevaan komission ilmaisjakoasetuksen muutokseen. Tarkoituksena on kannustaa toiminnanharjoittajia kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen myös siinä tapauksessa, että toiminnanharjoittaja ei vielä ilmaisjakohakemuksen jättämiseen mennessä ollut toteuttanut kaikkia suosituksia. Tällöin suositusten toteuttamista arvioidaan uudestaan vuotuisten tuotantotasoraporttien toimittamisen yhteydessä, ensimmäisen kerran keväällä 2026. Päästöoikeuksien määrän vähennystä ei enää sovelleta siitä jakokauden kalenterivuodesta alkaen, jota edeltävänä vuonna suositusten mukaiset toimenpiteet saatettiin kokonaisuudessaan loppuun. Vähennyksen soveltamisen päättymisestä ja suositusten toteuttamisen todentamisesta tuotantotasoraporttien yhteydessä tullaan säätämään komission ilmaisjakoasetuksessa sekä komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä.

Ehdotetun 5 momentin mukaan työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella voitaisi antaa tarkempia säännöksiä edellä 2 momentissa tarkoitetusta suunnitelmasta ja sen hyväksymisestä. Ilmastoneutraaliussuunnitelman tarkempi sisältö on riippuvainen komission täytäntöönpanoasetuksen sisällöstä ja saattaa edellyttää tarkentavia kansallisia säännöksiä esimerkiksi ilmastoneutraaliussuunnitelman toimittamisesta Energiavirastolle.

49 §. Maksutta jaettavien päästöoikeuksien hakeminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien hakemisesta, hakemisen määräajasta sekä hakemukseen sisältyvistä tiedoista. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalain säännöksiä päästökauppakaudelle 2021–2030 päästöoikeuksien hakemisesta ja hakemuksen liitteistä, pois lukien mahdollisuutta pidentää jakokautta 2026–2030 koskevan hakemuksen jättämisen määräaikaa.

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan olisi toimitettava laitosta koskeva hakemus maksutta jaettavista päästöoikeuksista liitteineen Energiavirastolle. Ennen kuin maksutta jaettavia päästöoikeuksia voidaan myöntää, tulee toiminnanharjoittajalla olla Energiaviraston myöntämä, voimassa oleva päästölupa laitokselle. Näin ollen edellytettäisiin, että laitoksen päästölupa tulisi olla 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 päivään kesäkuuta 2024 saakka. Verrattuna voimassa olevaan lakiin on määräajan pidentämistä koskeva päätös siirretty työ- ja elinkeinoministeriöltä Energiaviraston tehtäväksi. Päätös määräajan pidentämisestä ei sisällä poliittista harkintaa vaan perustuu komission ilmaisjakoasetukseen, jossa säädetään ilmaisjaon hakemisen määräajoista.

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

Ehdotetun 4 momentin mukaan päästökaupan uusien osallistujien hakemuksen toimittamisen määräajoista säädettäisiin komission ilmaisjakoasetuksessa.

Ehdotetun 5 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 6 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 7 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. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalain sääntelyä alustavaa päästöoikeusmäärää koskevasta päätöksestä sekä siihen liittyvistä ehdoista. Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan Energiavirasto tekisi vakiintuneen laitoksen toiminnanharjoittajalle päätöksen maksutta myönnettävien päästöoikeuksien alustavasta määrästä perustuen tietoihin laitoksen toiminnasta sekä laskennassa sovellettaviin harmonisointeihin sääntöihin. Päätöksen edellytyksenä olisi, että komissio ei ole hylännyt laitosta ilmaisjakoon oikeutettujen laitosten listalta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Energiavirasto tekee päätöksen maksutta myönnettävien päästöoikeuksien alustavasta määrästä sen jälkeen, kun komissio on hyväksynyt laskennassa käytettävät päivitetyt vertailuarvot.

51 §. Päätös päästöoikeuksien määrästä. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien myöntämisestä sekä niiden muuttamisesta Euroopan Unionin säädösten muuttumisen johdosta. Pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalain menettelyä.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan Energiavirasto tekisi päätöksen vakiintuneen laitoksen toiminnanharjoittajalle ja uudelle osallistujalle kyseisellä jakokaudella maksutta myönnettävien päästöoikeuksien määrästä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Energiavirasto tekisi päätöksen vakiintuneen laitoksen toiminnanharjoittajalle sen jälkeen, kun komissio on tarvittaessa antanut päätöksen kyseisen jakokauden kuhunkin vuoteen sovellettavasta monialaisesta korjauskertoimesta.

Ehdotetun 3 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 päästökauppalaain menettelyä ja vastaa komission ilmaisjakoasetuksessa säädettyjä velvoitteita. Tarkkailuun liittyvät säännöt ovat pitkälle harmonisoitu päästökaupassa.

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan, joka hakee tai jolle myönnetään maksutta jaettavia päästöoikeuksia, olisi tarkkailtava niiden myöntämisen perustana olevia tietoja laitoksella. Tietojen tarkkailusta säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan toiminnanharjoittajan olisi laadittava tarkkailumenetelmäsuunnitelma laitoksen toimintaa koskevasta tarkkailusta. Tarkkailumenetelmäsuunnitelman sisällöstä säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

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

53 §. Tarkkailumenetelmäsuunnitelman hyväksyminen. Pykälässä säädettäisiin tarkkailumenetelmäsuunnitelman toimittamisesta sekä sen aikataulusta ja hyväksymisen edellytyksistä. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalaain menettelyä. Tarkkailumenetelmäsuunnitelman sisältöä ja hyväksyntää koskevat säännöt ovat harmonisoituja komission ilmaisjakoasetuksen myötä. Toiminnanharjoittajan olisi toimitettava tarkkailumenetelmäsuunnitelma Energiavirastolle hyväksyttäväksi. Tarkkailumenetelmäsuunnitelma olisi toimitettava Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella. Energiavirasto tekisi päätöksen tarkkailumenetelmäsuunnitelman hyväksymisestä. 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 päästökauppalaain menettelyä, mutta pykälään on täsmennetty Energiaviraston menettelyä, jos toiminnanharjoittajan ilmoittama muutos ei ole merkittävä.

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

Ehdotetun 2 momentin mukaan toiminnanharjoittajan olisi ilmoitettava muutoksesta ennakoon Energiavirastolle. Jos toiminnanharjoittajan ilmoittama muutos on komission ilmaisjakoasetuksen mukaisesti merkittävä, tulisi Energiaviraston muuttaa tarkkailumenetelmäsuunnitelmaa koskevaa päätöstä. Jos muutos ei olisi komission ilmaisjakoasetuksen mukaisesti merkittävä, tulisi Energiaviraston ilmoittaa asiasta viipymättä toiminnanharjoittajalle. Ehdotetussa 2 momentissa on täsmennetty menettelyä ei-merkittävän muutoksen osalta siten, että Energiavirasto ilmoittaisi toiminnanharjoittajalle kun muutos ei ole merkittävä, eikä tarkkailumenetelmäsuunnitelmaa koskevaa päätöstä olisi 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 muiden muutosten ilmoittamisesta. 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. Tuotantotietoja koskevan vuosittaisen raportin sisällöstä ja sitä koskevista vaatimuksista säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä.

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 määräaikaa raportin toimittamiselle.

Ehdotetun 3 momentin mukaan toiminnanharjoittajan olisi ilmoitettava myös muista maksutta jaettaviin päästöoikeuksiin vaikuttavista laitoksen toiminnan muutoksista 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 komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä säädettyjä menettelyjä.

Pykälän mukaan Energiavirasto tekee päätöksen maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän muuttamisesta, jos laitoksen tai sen osan tuotantotasoa on muuttunut tai jos laitoksen tai sen osan toiminnassa on tapahtunut jokin muu päästöoikeuksien määrään vaikuttava muutos. Tuotantotason muutosten vaikutus päästöoikeusmäärään arvioitaisiin laitoksen osittain komission ilmaisjakoasetuksen ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksen edellyttämällä tavalla. Pääsääntönä olisi, että mikäli laitoksen osan keskimääräinen tuotantotasoa on kasvanut tai vähentynyt yli 15 prosenttia historialliseen tuotantotasoon verrattuna, tulisi maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää kyseisellä jakokaudella muuttaa muutosta vastaavalla prosenttiosuudella. Keskimääräinen tuotantotasoa olisi määriteltävä kahden perättäisen vuotuisen tuotantotason aritmeettisena keskiarvona, joka mitataan kahdelta kokonaiselta kalenterivuodelta, joina toimintaa on harjoitettu. Ensimmäisen vuoden, jolta keskimääräinen toiminnan taso lasketaan, olisi oltava vakiintuneen laitoksen osalta kunkin jakokauden ensimmäinen vuosi. Uusien osallistujien keskimääräistä tuotantotasoa ei lasketa toiminnan kolmen ensimmäisen kalenterivuoden osalta. Jos tuotantotasoa kyseisellä jakokaudella muuttuisi jälleen ja muutos sijoittuisi samalle, mainittu 15 prosenttia ylittävälle 5 prosentin 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 muutoksen prosentteina.

57 §. Yhdistyminen ja jakautuminen. Pykälässä säädettäisiin menettelystä tilanteessa, jossa laitokset yhdistyvät tai laitos jakaantuu. Ehdotettu pykälä vastaa komission ilmaisjakoasetuksessa säädettyjä menettelyjä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan tulisi viipymättä ilmoittaa 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. Komissio arvioi kaikki yhdistymistä ja jakautumista koskevat tapaukset ennen Energiaviraston päätöksen tekemistä.

58 §. Maksutta jaettavista päästöoikeuksista luopuminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin maksutta jaettavista päästöoikeuksista luopumisesta, luopumiseen liittyvästä hakemuksesta sekä päätöksestä. Pykälä vastaa voimassa olevaa lakia, mutta siihen lisätään komission ilmaisjakoasetuksessa säädetty kielto perua luopumista koskeva hakemus saman jakokauden aikana.

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

Ehdotetun 2 momentin mukaan Energiavirasto tekisi päätöksen päästöoikeusmäärän muuttamisesta 1 momentissa tarkoitetun hakemuksen perusteella. Ennen päätöksen tekemistä Energiavirasto toimittaisi tiedot päästöoikeusmäärän muuttamisesta komissiolle, joka valvoo päästöoikeuksien kokonaismäärää. Maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää muutettaisiin hakemuksen jättämistä seuraavasta vuodesta alkaen. Maksutta jaettavista päästöoikeuksista luopumista koskeva päätös olisi voimassa kyseisen jakokauden loppuun saakka, eikä toiminnanharjoittajalla olisi komission ilmaisjakoasetuksessa säädetyn mukaisesti oikeutta perua hakemustaan saman jakokauden aikana. Hakemuksen perumista koskeva kielto lisättäisiin päästökauppalaikiin, koska päästöoikeuksista luopuminen vaikuttaa pysyvästi koko kyseisen jakokauden loppuun asti.

59 §. Maksutta jaettavien päästöoikeuksien kirjaaminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin maksutta jaettavien päästöoikeuksien kirjaamisesta laitoksen tilille, sekä päästöoikeuksien kirjaamisesta tilanteissa, jolloin laitos lopettaa toimintansa tai keskeyttää sen toistaiseksi.

Ehdotetun 1 momentin mukaan Energiavirasto kirjaisi vuosittain kesäkuun 30 päivään mennessä päästöoikeuksien myöntämispäätöksen mukaisen määrän päästöoikeuksia 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 saisi kirjata päästöoikeuksia. Säännös vastaa päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 19 kohtaa. Energiavirasto tekisi päätöksen päästöoikeuksien kirjaamisen lopettamisesta. Ehdoista, joiden täytyessä laitoksen katsotaan lopettaneen toimintansa sekä päästöoikeuksien kirjaamisen lopettamisesta säädetään tarkemmin komission ilmaisjakoasetuksessa. Voimassa olevan komission ilmaisjakoasetuksen mukaan laitoksen katsotaan lopettaneen toimintansa, mikäli sen päästölupa on peruttu, jos laitos ei enää täytä päästökauppadirektiivin soveltamisalaa koskevassa liitteessä I lueteltujen toimintojen kynnysarvoja tai jos laitos ei ole toiminnassa ja toiminnan uudelleen aloittaminen on teknisesti mahdotonta. Komission ilmaisjakoasetuksen muuttamiseksi annetun asetusluonnoksen mukaan kirjaamisen lopettamista koskevaa säännöstä tultaisiin tarkentamaan siten, ettei

päästöoikeuksia saisi kirjata enää kyseiselle kalenterivuodelle laitoksen toiminnan lopettamispäivää seuraavasta päivästä alkaen.

Ehdotetun 3 momentin mukaan, jos laitos keskeyttää toimintansa toistaiseksi, Energiavirasto voisi keskeyttää päästöoikeuksien myöntämispäätöksen mukaisen, vuosittain kirjattavan päästöoikeusmäärän kirjaamisen komission ilmaisjakoasetuksessa säädetyn mukaisesti. Energiavirasto tekisi päätöksen päästöoikeuksien kirjaamisen keskeyttämisestä.

60 §. Muutetun päästöoikeusmäärän kirjaaminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin muutetun päästöoikeusmäärän kirjaamisesta sekä kirjaamisen määräajasta. Pykälässä 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 maksutta jaettava päästöoikeusmäärä alenee. Jos laitokselle maksutta 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 maksutta 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 takia lisää, mutta päätöstä kasvaneesta päästöoikeusmäärästä ei ole mahdollista tehdä 30 päivään kesäkuuta mennessä. Tällöin määräaikaan mennessä kirjattaisiin voimassa olevan myöntämispäätöksen mukainen määrä päästöoikeuksia. Jo kirjatun ja kasvaneen päästöoikeusmäärän erotus kirjattaisiin niin pian muutospäätöksen antamisen jälkeen kuin mahdollista. Päästöoikeusmäärän muuttaminen edellyttää komission hyväksyntää, joka voi viedä useita kuukausia. Myönnetyn määrän kirjaamisen lykkäminen ei myöskään olisi tarkoituksenmukaista tilanteessa, jossa päästöoikeuksia olisi odotettavissa lisää.

61 §. Päästöoikeuksien kirjaaminen toiminnanharjoittajan vaihtuessa. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin maksutta jaettavien päästöoikeuksien kirjaamisesta uudelle toiminnanharjoittajalle, kirjaamisen ehdoista sekä ajankohdasta. Säännös 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 §:n 1 momentin mukaisesti.

62 §. Päästöoikeuksien takaisin luovuttaminen ja takaisinperintä. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin liikaa jaettujen päästöoikeuksien takaisin luovuttamisesta ja takaisinperinnästä. Säännöstä muutettaisi voimassa olevaan lakiin nähden siten, että sopimuksen sijaan toiminnanharjoittajan tulisi ensisijaisesti luovuttaa päästöoikeudet takaisin Energiaviraston kehotuksesta,

jonka jälkeen virasto määräisi nämä takaisinperittäväksi. 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 kehotuksesta.

Energiaviraston olisi päätöksellään määrättävä liikaa jaetut päästöoikeudet takaisinperittäväksi, jos toiminnanharjoittaja on jättänyt luovuttamatta takaisin päästöoikeusmäärän, joka on 1 momentin mukaisesti luovutettava takaisin. Päätöksellä voitaisiin määrätä joko päästöoikeuksien takaisinluovuttamisesta tai niiden kuittaamisesta. Energiavirasto voisi kuitata liikaa jaetut päästöoikeudet tulevasta ilmaisjakomäärästä, jos komission ilmaisjakoasetus tai komission rekisteriasetus eivät estäisi menettelyä. Komission ilmaisjakoasetukseen on ehdotettu lisättäväksi säännös, jonka mukaan, jos toiminnanharjoittaja ei luovuta sille liikaa jaettua määrää päästöoikeuksia takaisin, toimivaltaisen viranomaisen tulee ohjeistaa unionin rekisterin kansallista valvojaa vähentämään kyseinen määrä päästöoikeuksia toiminnanharjoittajan tulevasta ilmaisjakomäärästä. Ilmaisjakoasetuksen muutos on vielä käsittelyssä, joten täyttä varmuutta säännöksen voimaantulosta ei tällä hetkellä ole.

63 §. Takaisinperinnän määräaika ja vanhentumisaika. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin takaisinperinnästä ja sen määräajasta sekä takaisinperinnän vanhentumisajasta. Pykälä vastaisi voimassa olevaa lakia.

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 Energiaviraston kehoitusta 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 ainoastaan 65 §:ssä tarkoitetun kestävien lentopolttoaineiden käytön perusteella. Säännöksellä toimeenpannaan päästökauppadirektiivin lentoliikenteen päästöoikeuksien ilmaisjaon alaso.

Euroopan komissio vahvistaa kullekin vuodelle huutokaupattavien päästöoikeuksien määrän sekä maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrän.

65 §. Kestävien lentopolttoaineiden käytöstä maksutta jaettavat päästöoikeudet. Ehdotetun 1 momentin mukaan ilma-aluksen käyttäjä voi päästökauppadirektiivin 3 c artiklan 6 kohdan mukaisesti vuoden 2030 loppuun saakka hakea vuosittain maksutta jaettavia lentoliikenteen päästöoikeuksia edeltävän vuoden kestävien lentopolttoaineiden käytön perusteella. Maksuttomilla päästöoikeuksilla kavennetaan kestävän ja fossiilisen lentopolttoaineen hintaeroa niin, että mitä kestävämmäksi polttoaine on mainitussa direktiivin kohdassa katsottu, sitä suurempi suhteellinen osuus hintaerosta katetaan maksuttomilla päästöoikeuksilla (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 ko-koisella saarella tai syrjäisellä alueella sijaitsevalla lentoasemalla, taikka lentoasemalla, joka ei alle 800 000 vuosittaisen matkustajamäärän takia ole ReFuelEU Aviation -asetuksen uusiutuvien 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 päästöoikeudet vähennetään huutokaupattavien päästöoikeuksien määrästä.

Ehdotetun 2 momentin mukaisesti Euroopan komissio julkaisee vuosittain edellisen vuoden tiedot fossiilisen lentopolttoaineen ja kestävien lentopolttoaineiden hintaerosta sekä antaa tarkemmat säännökset polttoaineiden hintaerojen laskennasta ja päästöoikeuksien jakamisesta. Näitä säännöksiä ei ole julkaistu vielä hallituksen esityksen antamishetkellä.

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 ilmaisjaosta. 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 edeltävän vuoden lentojen päästöistä. Tällä tarkoitetaan 31 §:n mukaista vuosittaista päästökaupan velvoitteisiin kuuluvaa päästöselvitystä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan hakemus 64 §: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. Ehdotetun 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tekee päätöksen ilma-aluksen käyttäjälle maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrästä viipymättä saatuaan tiedot Euroopan komission kullekin vuodelle vahvistamista huutokaupattavien sekä maksutta jaettavien 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 päätöksen 65 §:n 1 momentissa tarkoitettujen maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrästä viipymättä saatuaan Euroopan komission julkaisemat tiedot edellisen vuoden fossiilisen lentopolttoaineen

ja kestävien lentopolttoaineiden hintaerosta sekä muut 65 §:n 2 momentissa tarkoitetut päätöksenteossa tarvittavat tiedot. Näitä muita tietoja ovat komission tarkemmat säännökset polttoaineiden hintaerojen laskennasta ja päästöoikeuksien jakamisesta, joita ei vielä hallituksen esityksen antamishetkellä ole julkaistu.

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 loppuun mennessä. 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 67 §:n 2 momentissa tarkoitetusta päätöksestä.

Ehdotetussa 3 momentissa olisi asiasisällöltään voimassa olevaa lakia vastaavat ilma-aluksen käyttäjän organisaation lentotoimintaluvan tai liikenneluvan peruuttamiseen taikka toimintakieltoon liittyvä kielto kirjata päästöoikeuksia päästökaupparekisteriin. 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. Unionin rekisteri

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

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

Ehdotetun 1 momentin mukaan päästöoikeuksien hallussapidosta, siirtämisestä ja mitätöinnistä pidetään tarkkaa tilinpitoa unionin rekisterissä. Energiavirasto toimisi unionin rekisterin kansallisen osion kansallisena valvojana ja vastaisi maksutta jaettavien päästöoikeuksien vuosittaisesta kirjaamisesta. Energiavirasto voisi antaa rekisterin hallinnointiin liittyviä tehtäviä ulkopuolisen hoidettavaksi. Ehdotettu momentti vastaa nykyistä Energiaviraston tehtävää, joka kuitenkin soveltamisalan laajennuksen myötä jatkossa koskisi myös meriliikenteen päästöoikeustileihin 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 kansallisena valvojana.

Ehdotetun 3 momentin mukaan rekisterin perustamisen ja ylläpidon sekä rekisterin toimintojen osalta noudatettaisiin komission rekisteriasetusta. Rekisteriasetuksessa säädetään muun muassa

rekisterin keskusvalvojan eli Euroopan komission ja kansallisten valvojen välisestä tehtävänjaoista. Komissio vastaa unionin rekisterin kehittämisestä ja ylläpitämisestä, kansalliset valvojat puolestaan hallinnoivat kukin kansallista osiota unionin rekisteristä, oman valtionsa lainkäyttöpiiriin kuuluvia tilejä ja tilinhaltijoita sekä hoitavat tarvittaessa tileihin liittyviä toimintoja. Rikostorjuntaan sekä rahanpesun ja terrorismin rahoituksen ehkäisyyn rekisterissä sovellettaisiin komission rekisteriasetusta ja siinä viitattuja säädöksiä. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevaa päästökauppalakia.

70 §. *Yhteys komission rekisterijärjestelmään.* Pykälässä säädettäisiin rekisterin kansallisen osion yhteydestä komission rekisteriin sekä rekisterissä tehtävistä tarkastuksista.

Ehdotetun 1 momentin mukaan 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. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan päästökauppalaan säännöstä rekisterin yhteydestä komission rekisteriin sekä tarkastuksien tekemisestä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan 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. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan lain säännöstä.

71 §. *Unionin rekisteriä ja päästöoikeuksien tilinpitoa koskevat vaatimukset.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin rekisteriin tapahtuvista kirjauksista sekä näihin liittyvien tietojen käsitteystä.

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 salassapidosta säädetään komission rekisteriasetuksessa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisi säätää komission rekisteriasetuksen mukaisen kaupankäyntitilin avaamisen tarkemmista edellytyksistä. Komission rekisteriasetus jättää kansalliseen harkintaa tietyt kaupankäyntitilin avaamista koskeva edellytykset.

13 Luku. **Päästöoikeuksien hallussapito ja palautusvelvollisuus**

Ehdotetun lain 13 luvussa säädettäisiin päästöoikeuksien hallussapidosta ja palautusvelvollisuudesta. Ehdotettu luku vastaa pääosin voimassa olevan päästökauppalaan 9 lukua päästöoikeuksien kirjaamisesta, palauttamisesta, mitätöinnistä ja voimassaolosta.

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 voitaisiin siirtää henkilöiden välillä Euroopan unionissa. Päästöoikeuksia voitaisiin 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. 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 päästökauppajärjestelmän alkuvaiheessa. Ehdotetun 2 momentin mukaan 1 momentissa mainittuja päästöoikeuksia palautettaisiin laivayhtiön alusten osalta 40 prosenttia vuodelta 2024 raportoiduista todennetuista päästöistä, joihin sovelletaan 1 momentin mukaista palautusvaatimusta, 70 prosenttia vuodelta 2025 raportoiduista todennetuista päästöistä, joihin sovelletaan 1 momentin mukaista palautusvaatimusta ja 100 prosenttia 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 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 mukainen voimassa oleva lupa. 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 käyttöänsä 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 määräaikaaisista poikkeuksista.

Kaikkia pykälässä ehdotettuja poikkeuksia sovellettaisiin päästöihin, jotka syntyvät vuoden 2030 loppuun 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 tehdään Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvan sataman ja Suomen lainkäyttövaltaan 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 komission päästökauppadirektiivin 12 artiklan 3 -d kohdan toisen alakohdan nojalla komission julkaisemaan luetteloon merkityn muun jäsenmaan lainkäyttövaltaan kuuluvan alle 200 000 asukkaan saaren sataman sekä saman jäsenmaan sataman välisistä matkoista sekä 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 voivat pyytää poikkeuksen soveltamista. Tällöin 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 matkoihin liittyvistä toimista satamassa. Poikkeuksen soveltamista voivat pyytää ainoastaan kaksi jäsenvaltiota, joista yhdellä ei ole maarajaa muiden jäsenvaltioiden kanssa ja joista toinen jäsenvaltio on maantieteellisesti lähimpänä ensimmäistä jäsenvaltiota. 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 päästökauppadirektiivin 12 artiklan 3 -b kohdan mukaisesti EU:n syrjäisimpiä alueita koskevista poikkeuksista. Syrjäisimmillä alueilla tarkoitettaisiin Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen 249 artiklan mukaisia syrjäisimpiä alueita. Hallituksen esityksen valmistelun aikaan syrjäisimpiä alueita on yhdeksän ja ne käsittävät Ranskaan, Portugaliin ja Espanjaan kuuluvia merentakaisia alueita. SEUT'in mukaisia syrjäisimpiä alueita ei ole Suomessa. Poikkeus kuitenkin soveltuisi myös suomalaisiin, poikkeuksen tarkoittamilla reiteillä liikennöiviin aluksiin. Ehdotetun poikkeuksen mukaan päästöoikeuksien palautusvelvollisuutta ei muodostuisi matkoista syrjäisimmällä alueella sijaitsevan sataman ja muun samassa jäsenvaltiossa sijaitsevan sataman välillä, mukaan lukien saman jäsenvaltion syrjäisimpien alueiden sisäiset ja niiden väliset matkat, sekä tällaisiin matkoihin liittyvistä toimista satamassa.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin jääluokiteltuja aluksia koskevasta helpotuksesta. Momentin mukaan laivayhtiö voisi palauttaa 5 prosenttia vähemmän päästöoikeuksia kuin sen todennetut päästöt muuten edellyttäisivät. Helpotus koskee päästöjä jotka syntyvät vuoden 2030 loppuun mennessä jääluokitellulla aluksella. Aluksella tulee olla jääluokka I A tai I A Super Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämässä alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta an-

netun lain (1121/2005) 7 §:n 1 momentin nojalla ylläpitämässä jääluokkaluettelossa tai jääluokkaa I A tai I A Super vastaava jääluokka Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämän mainitun lain 4 §:n 2 momentin nojalla annetun vastaavuusluettelon perusteella. Palautusvelvollisuutta koskevan poikkeuksen käyttöönotto jäisi laivayhtiön päätettäväksi. Ehdotetun jääluokiteltujen alusten poikkeuksen ja 73 §:n 2 momentin mukaisen päästöoikeuksien 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 palauttamat päästöoikeudet eivät saa päästökauppakaudella 2013–2020 aiheutuneiden päästöjen osalta olla lentoliikenteen päästökauppaa varten liikkeelle laskettuja päästöoikeuksia.

Ehdotetun 5 momentin mukaan toiminnanharjoittaja, laivayhtiö tai 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 vastaa taikka aluksen kuljettamasta lastista tai aluksen reitistä tai nopeudesta päättää sopimusjärjestelyn mukaisesti viime kädessä muu taho kuin laivayhtiö. Ehdotetun pykälän mukaan laivayhtiöllä olisi tällöin oikeus saada kyseiseltä taholta korvaus kustannuksista, jotka aiheutuvat päästöoikeuksien palauttamisesta. 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. Pykälän tarkoituksena on edistää saastuttajia maksaa -periaatteen toteutumista ja parantaa päästökaupan vaikuttavuutta. Laivayhtiön oikeus saada korvaus kustannuksista ei vaikuttaisi laivayhtiön päästökauppalaan mukaisiin velvoitteisiin.

77 §. Päästöoikeuksien voimassaolo. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien voimassaolosta. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalaan 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 tilinkäyttäjää ole estynyt käyttämästä rekisteriä ja näin ollen pyytää viraston tekävän 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 päästökauppadirektiivin liitteen V ja MRV-asetuksen ja sen delegoitujen säädösten mukaisista todentajan vähimmäispätevyysvaatimuksista. Pykälä vastaisi muotoilultaan voimassa olevan lain 58 §:ää koskien todentamistehtävien suorittamista. Voimassa olevaan lakiin nähden pykälästä kuitenkin poistettaisiin tarpeettomana komission suoraan sovellettavassa todentamisasetuksessa säädettäviä asioita.

Päästökauppadirektiivin liitteen V mukaisesti momentissa 1 edellytettäisiin, että todentajan olisi oltava toiminnanharjoittajasta toiminnallisesti ja taloudellisesti riippumaton ja, että hän kykenisi suorittamaan tehtävänsä ammattimaisen johdonmukaisesti ja objektiivisesti. Todentajalta edellytettäisiin, että hänen olisi tunnettava päästökaupan tarkkailua ja todentamista koskevat 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 tuntea pätevyysalueensa toimintojen päästölähteet ja niitä koskevaan päästölaskelmaan liittyvien lukujen määrittämistä, kokoamista, raportointia ja laskentaa koskevat menetelmät.

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

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

Ehdotetun 1 momentin mukaan laitosten päästökaupan todentajan hyväksyntää tulisi hakea Energiavirastolta. Hakemus olisi toimitettava Energiaviraston hyväksymällä lomakkeella. Ha-

kemuksessa 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 todentaminen. Todentajan pätevyyden varmistaminen on aikaisempaa tärkeämpää meriliikenteen tarkkailu- ja raportointivelvoitteen toimiessa päästökauppajärjestelmän pohjana. Lentoliikenteen osalta todentajan hyväksymisestä on nykyisin säädetty liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen ja tonnikipometrimäärien tarkkailusta ja todentamisesta (432/2015), joka kumotaan ehdotetun lain voimaantulon yhteydessä ja säännökset sisällytetään 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 tekemisestä viranomaisesta 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 tuloksekkaasti 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 annettussa 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 toistaiseksi. Energiaviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston olisi ylläpidettävä julkista luetteloa Suomessa hyväksytyistä päästökaupan todentajista. Ehdotuksen mukaan verrattuna voimassa olevaan päästökauppalakiin ja lentoliikenteen päästökauppalakiin todentajaa koskeva hyväksymispäätös olisi jatkossa voimassa toistaiseksi voimassa olevan lain viiden vuoden määräajan sijaan. Viiden vuoden määräaika on perustunut akkreditointipäätöksen viiden vuoden määräaikaan. Määräaikaa ei ole katsottu tarpeelliseksi. Todentajan tulee myös jatkossa ilmoittaa, jos hyväksynnän edellytykset ovat muuttuneet kuten esimerkiksi akkreditointipäätös ei olisi enää voimassa, jolloin hyväksynnän tehnyt viranomaisen muuttaa hyväksymispäätöstä. Muutoksen tavoitteena on vähentää todentajan toimintaan liittyviä hallinnollisia päätöksiä.

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

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

Ehdotetun 2 momentin mukaan todentajan hyväksynnästä päättänyt viranomaisen voisi 1 momentin mukaisten tietojen perusteella muuttaa todentajan hyväksymistä koskevaa päätöstä. Lisäksi hyväksynnästä päättänyt viranomaisen 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 todennuttamiseen todentajaa, joka on hyväksytty Suomessa tämän lain nojalla

Lisäksi toiminnanharjoittajan tulisi käyttää lain vaatimusten mukaista todentajaa perustietoselvitysten, uuden osallistujan tietoselvitysten ja vuotuisten tuotantotasoraporttien todennuttamiseen, ja ilma-aluksen käyttäjän CORSIA-järjestelmän ilmastoyksiköiden mitätöinnin todennuttamiseen. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan päästökauppalain vaatimusta, mutta on täydennetty laivayhtiön velvoitteella sekä CORSIA-järjestelmän velvoitteella.

84 §. Todentajan tehtävät. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin todentajan tehtävistä sekä hallintotehtävää hoitaessa säädetyistä muista todentajaa koskevista velvoitteista.

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

Ehdotetun 2 momentin mukaan todentajan palveluksessa olevaan työntekijään sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan ehdotetussa 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä.

Ehdotetun 3 momentin mukaan vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

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

Ehdotetun 1 momentin osalta toiminnanharjoittajan, ilma-aluksen käyttäjän ja laivayhtiön olisi järjestettävä todentajalle pääsy kaikkiin todentamisen kohteena oleviin toiminnanharjoittajan, ilma-aluksen käyttäjän tai laivayhtiön hallinnassa oleviin muihin kuin pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyjä tiloihin, jotka eivät kuulu kotirauhan piiriin, sekä annettava todentajalle kaikki todentamisen kannalta tarpeelliset tiedot.

Ehdotetun 2 momentin mukaan todentajan toimipaikkakäynneistä todentamisen aikana säädettäisiin komission todentamisasetuksen 21 artiklassa.

Ehdotetun 3 momentin mukaan komission todentamisasetuksen 31 artiklassa säädetään laitoksen päästöjen ja vuotuisten tuotantotasojen todentamista ilman toimipaikkakäyntiä koskevan luvan hakemisesta, Energiaviraston arvioinnista ja toimipaikkakäynnin tarpeellisuutta koskevasta päätöksestä. Hakemus tulisi tehdä Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella viimeistään todentamista edeltävän vuoden lokakuun 31 päivänä.

Ehdotetussa 4 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 on laatia todentamisraportti laitoksen ja ilma-aluksen käyttäjän päästöselvityksen, 39 §:ssä tarkoitetun selvityksen, perustietoselvityksen, uuden osallistujan tietoselvityksen ja vuotuisen tuotanto-tasoraportin todennuksesta. Todentajan tehtävänä on laatia laivayhtiön todentamisraportti MRV-asetuksen 13 artiklan ja sen nojalla annettujen delegoitujen säädösten mukaisesti päästöselvityksen ja yhtiötason yhdistettyjen päästötietojen todentamisesta.

Ehdotetun 2 momentin mukaan laitoksen ja ilma-aluksen käyttäjän osalta 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 4 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 täyttäisi 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 hyväksynnän, jos todentajan toiminnassa olisi ilmennyt olennaisia ja vakavia puutteita tai laiminlyöntejä eikä todentajalle annettu huomautus tai varoitus olisi johtanut toiminnassa esiintyneiden puutteiden tai laiminlyöntien korjaamiseen viranomaisen asettamassa määräajassa. Viranomaisen olisi asetettava määräaika puutteiden tai laiminlyöntien korjaamiseksi.

15 Luku. Hiilidioksidipäästöjen hyvittämistä koskevat velvoitteet CORSIA-järjestelmässä

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

88 §. Hiilidioksidipäästöjen hyvittämistä koskevien velvoitteiden määrä. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin CORSIA-järjestelmään liittyvien ja tämän lain soveltamisalaan kuuluvien kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen hyvitysvelvoitteiden määrittämisestä sekä 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 säädetyiltä 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. Komission asetusta ei ole julkaistu vielä hallituksen esityksen antamishetkellä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tulee hyvitysvelvoitteiden laskennassa noudattaa päästökauppadirektiivin 25 a artiklan 7 ja 8 kohdan nojalla annettujen säästöjen 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 määriteltyjä ilmastoyksiköitä. Näissä tilanteissa komissio voi myöntää ilma-aluksen käyttäjille vapautuksen hyvityselvoitteista tai oikeuden käyttää muita kuin direktiivin 11 a artiklassa tarkoitettuja ilmastoyksiköitä.

89 §. Hiilidioksidipäästöjen hyvittämistä koskevien velvoitteiden toteuttaminen. Ehdotetun 1 momentin mukaan CORSIA-järjestelmän soveltamisalaan kuuluvan ilma-alusten käyttäjän on mitätöitävä edellä 88 §:ssä tarkoitettuja hyvityselvoitteita 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 hyvityselvoitteiden määrän, mutta hyvityselvoitteiden täyttämiseen ilma-aluksen käyttäjät ovat velvollisia ainoastaan järjestelmän kolmivuotiskauden päättymisen jälkeen. Ensimmäisen kerran hyvityselvoitteita vastaava määrä ilmastoyksiköitä tulee mitätöidä 31.1.2025 mennessä vuodet 2021–2023 käsittävältä kaudelta ja seuraavan kerran 31.1.2028 mennessä vuodet 2024–2026 käsittävältä kaudelta.

Ehdotetun 2 momentin mukaan hyvityselvoitteiden täyttämässä käytettävien CORSIA:n ilmastoyksiköiden tulee täyttää päästökauppadirektiivin 11 a artiklassa ja sen nojalla säädetyt vaatimukset. Päästökauppadirektiivissä säädetyt edellytykset hyväksytyille ilmastoyksiköille eivät vastaa ICAO:ssa hyväksyttyjä 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 tarkoitettua määräajan päättymisestä. Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy raportin, jos se täyttää tässä pykälässä säädetyt vaatimukset.

16 Luku. Valvonta ja seuraamukset

Ehdotetussa 16 luvussa säädettäisiin valvonnasta ja seuraamuksista. Verrattuna voimassa olevaan päästökauppalakiin ja lakiin lentoliikenteen päästökaupasta säilyisivät 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 säädetyllä salassapitovelvollisuuden estämättä välttämättömiä tietoja ympäristönsuojelun tietojärjestelmästä, toiminnanharjoittajilta, laivayhtiöiltä, ilma-aluksen käyttäjiltä sekä todentajilta. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan päästökauppalain mukaista 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 oikeus saada 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 oikeus saada laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä tämän lain täytäntöönpanoa ja seuranta varten välttämättömiä tietoja Liikenne- ja viestintävirastolta. Voimassa olevassa lentoliikenteen päästökauppalaissa 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 aiheutonta viivytystä sen pyytämät tiedot ja selvitykset, jotka olisivat tarpeen rahanpesun ja terrorismin rahoittamisen estämisestä annetun lain (444/2017) 7 luvun 1 §:n 4 momentissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan päästökauppalaissäännöstä.

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 muissa kuin pysyväisluonteiseen asumiseen tarkoitetuissa tiloissa. Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän olisi vaadittaessa esitettävä tarkastusta toimittavalle viranomaiselle tarkastusta varten ne asiakirjat ja tietojärjestelmässään olevat tallenteet 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 mukainen tarkastusoikeus vastaa voimassa olevassa päästökauppalaissa sekä lentoliikenteen päästökauppalaissa 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 päästökauppalaissäännösten 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 päästökauppalaissännösten tiedonsaantioikeutta, mutta oikeutta on täsmennetty siten, että ainoastaan välttämättömät tiedot voidaan luovuttaa eteenpäin. Vastaavaa pykälää ei ole voimassa olevassa laissa lentoliikenteen päästökaupasta. 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) säädetään, Energiavirastolla ja Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus luo-

vuttaa salassapitosäännösten estämättä välttämättömiä tietoja Finanssivalvonnalle, keskusrikospoliisille ja rahanpesun selvityskeskukselle, tilastokeskukselle, Suomen ympäristökeskukselle sekä veroviranomaiselle 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 ja laivayhtiön lisäämistä säännöksen piiriin, jotka perustuvat direktiivin muutokseen.

Ehdotetun 3 momentin mukaan ylitysmaksu on 100 euroa kultakin hiilidioksidiekvivalenttitonnilta, jolta päästöoikeuksia ei ole palautettu. Vuonna 2013 alkaneesta päästökauppakaudesta lukien ylitysmaksua korotettaisiin 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. Ehdotetun momentin mukaan tarkennetaan velvollisuutta palauttaa päästöoikeudet 92 §:ssä tarkoitetun ylitysmaksun määräämisestä huolimatta sekä asetettaisiin 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 päästöoikeuksia 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 mukaisesti.

Ehdotetun 4 momentin mukaan 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 tai ilma-aluksen käyttäjää luovuttamasta päästöoikeuksia, jos toiminnanharjoittaja, laivayhtiö tai ilma-aluksen käyttäjä ei ole toimittanut tyydyttäväksi todennettua selvitystä maaliskuun 31 päivään mennessä edeltävän vuoden päästöistä. Toiminnanharjoittajan kiello on laitospesäkohtainen. Kiello on voimassa toistaiseksi, kunnes päästökauppatoimijan edellisen vuoden päästömäärä on luotettavasti selvitetty. Ensisijaisesti kyseen tulisi päästökaupparanomaisen 35 §:n mukaan tekemä päästömäärän arviointi virhetilanteissa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan konkurssiin asetettaessa päästöoikeuksia ei saisi luovuttaa konkurssiin asetetun hallinnassa olevalta tililtä ennen kuin konkurssipesä tai tilalle tullut uusi toimija olisi palauttanut konkurssia edeltäneen ja konkurssin ajalta syntyneitä päästöjä vastaavat palauttamatta jääneet päästöoikeudet.

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

Ehdotetun 4 momentin mukaan luovutuskiello voisi kohdistua päästöoikeuksiin silloin kun kielolla turvattaisiin 62 §:ssä tarkoitettu liikaa myönnettyjen maksutta jaettavien päästöoikeuksien takaisinperintä. Takaisinperinnän turvaamiseksi määrätty luovutuskiello voi koskea joko kaikkia tai osaa toiminnanharjoittajan päästöoikeustilillä olevista päästöoikeuksista.

96 §. Hallintopakko. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin hallintopakosta. Pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalain 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 voitaisiin asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka tekemättä jätetty toimipide teetetään laiminlyöjän kustannuksella. Ehdotettu hallintopakko ei koskisi päästöoikeuksien palauttamista, josta päästökauppadirektiivin mukaisesti seuraamus on ylitysmaksu,

jonka yhteydessä päästöoikeuksien palauttamista koskevaa määräpäivää siirretään seuraavalle vuodelle. Ehdotettu hallintopakko koskisi muita laiminlyöntejä kuten raportoinnin tai todennuttamisen laiminlyöntiä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan uhkasakosta, keskeyttämisuhasta ja teettämisuhasta säädettäisiin uhkasakkolaissa (1113/1990).

97 §. Päästökaupparikkomus. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästökaupparikkomuksesta. Laitosten osalta ehdotettu pykälä vastaa rikkomusten osalta voimassa olevaa päästökauppalakia. Verrattuna lentoliikenteen päästökauppalakiin vastaa pykälä sisällöllisesti voimassa olevaa lakia pois lukien CORSIA-järjestelmää ja ilma-aluksen käyttäjän vaihtumista koskevien velvoitteiden sisällyttämistä päästökaupparikkomuksen piiriin. Pykälässä ehdotetaan lisäksi uutena säännöksenä viranomaistahojen määrittelyn ilmoituksen tekemisestä esituskintaan sekä säädettäisiin perusteet poiketa ilmoituksen tekemisestä.

Päästökaupan laajentuessa koskemaan myös meriliikennettä päästökaupparikkomus voisi tulla jatkossa sovellettavaksi myös meriliikenteen toimijoihin, jotka toimivat vastoin rikkomuksen tunnusmerkistöjä. Myös meriliikenteen toimijoiden tekemien rikkomusten kriminalisointi on perusteltua päästökauppadirektiivin edellyttämän sanktiointivelvoitteen toteuttamiseksi ja eri sektoreiden toimijoiden tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi. Valtaosassa 97 §:n 1 momentissa ehdotetuista tunnusmerkistöistä ei kuitenkaan tule kyseen meriliikenteen osalta, koska pykälässä luetellut substanssivelvoitteet koskevat yksinomaan muita sektoreita. Meriliikennettä koskevat vain 1 kohdassa mainittu 21 §:n mukainen velvoite hakea hyväksyntä päästöjen tarkkailusuunnitelmalle, 2 kohdassa mainittu 38 §:n mukainen velvoite ilmoittaa laivayhtiön käyttäjän vaihtumisesta, 4 kohdassa mainittu 31 §:n mukaiset velvoitteet päästöjen tarkkailusta (31 §:n 1 momentti) ja asiakirjojen ja tietojen toimittamisesta (31 §:n 3 momentti), 4 kohdassa mainittu 39 §:n mukaiset laivayhtiön konkurssiin liittyvät velvoitteet, 6 kohdassa mainittu 86 §:n mukainen velvoite laatia todentamisraportti ja 6 kohdassa mainittu 90.5 §:n mukainen velvoite esittää pyydettyä kyseisessä säännöksessä mainitut asiakirjat ja tallenteet. Ehdotetun 1 momentin mukaan päästökaupparikkomukseksi katsottaisiin 1 kohdan mukaan, jos tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlyö hakea 26 §:ssä tarkoitettua päästölupaa taikka 21 §:ssä tarkoitettua päästöjen tarkkailusuunnitelman tai 22 §:ssä tarkoitettua vakiomuotoisen tai yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää. Voimassa olevaan lakiin verrattuna 1 kohtaa on päästöluvan osalta päivitetty vastaamaan lakiehdotuksen terminologiaa ja päivitetty muuttunut pykäläviittaus sekä tarkkailusuunnitelmien osalta täsmennetty lisäämällä pykäläviittaukset yksilöimään hakemisvelvoitteen kohde.

Ehdotetun 2 kohdan mukaan päästökaupparikkomukseksi katsottaisiin, jos tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlyö päästöluvan muuttamista, tarkkailusuunnitelman muuttamista, laitoksen toiminnan lopettamista tai toiminnanharjoittajan, laivayhtiön taikka ilma-aluksen käyttäjän vaihtumista koskevan ilmoituksen tekemisen tai ilmoittaa vääriä tietoja. Rangaistavaksi säädettäisiin myös laitoksen toimintaa koskevan ympäristöluvan raukeamisesta tai peruuttamisesta ilmoittamatta jättäminen tai väärien tietojen ilmoittaminen. Voimassa olevaan lakiin verrattuna 2 kohtaan on päivitetty muuttuneet pykäläviittaukset. Lisäksi voimassa olevaan lakiin sisältyvä rangaistavuus toiminnanharjoittajan vaihtumiseen liittyvästä ilmoitusvelvollisuuden rikkomisesta tai väärien tietojen antamisesta laajennettaisiin koskemaan yhdenmukaisesti myös laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän vaihtumisesta ilmoittamista.

Ehdotetun 3 kohdan mukaan päästökaupparikkomukseksi katsottaisiin, jos tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta toimittaa 50 ja 51 §:ssä tarkoitettua maksutta jaettavien päästöoikeuksien myöntämispäätöstä varten vääriä tietoja. Voimassa olevaan lakiin verrattuna 3 kohtaa on

täsmennetty lisäämällä pykäläviittaukset ja tarkentamalla muotoilua. On tärkeää, että toiminnanharjoittaja ilmoittaa oikeat tiedot sekä maksutta jaettavien päästöoikeuksien alustavaa päätöstä että lopullista päätöstä varten. Lopullisessa päätöksessä myönnettävät päästöoikeudet pohjautuvat toiminnanharjoittajan toimittamiin komission NIMs-menettelyä ja Energiaviraston alustavaa päätöstä varten tarvittaviin tietoihin. Lisäksi komissio käyttää alustavista päätöksistä ilmeneviä päästöoikeusmääriä arvioidessaan tarvetta soveltaa esimerkiksi monialaista korjauskerrointa, joka tarvittaessa huomioidaan lopullisessa myöntämispäätöksessä.

Ehdotetun 4 kohdan mukaan päästökaupparikkomukseksi katsottaisiin, jos tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlyö toimittaa 55 §:ssä tarkoitetun vuosittaisen raportin laitoksen tuotantoa koskevista tiedoista tai ilmoituksen muusta laitoksen toiminnan muutoksesta päästöoikeusmäärän alentamista varten, taikka toimittaa vääriä tietoja. Ehdotettu kohta vastaa tarkoitukseltaan voimassa olevan lain 4 kohtaa päästökauppakautta 2013–2020 koskeneen 33 §:ssä säädetyn menettelyn osalta. Säännöksellä on tarkoitus selkeyttää ja varmistaa sitä, että ilmaisaajan myöntämispäätöksen jälkeinen laitoksen tuotannon väheneminen tai muut laitoksen päästöoikeusmäärän alentamiseen johtavat oikeat tiedot ilmoitetaan Energiavirastolle.

Ehdotetun 5 kohdan mukaan päästökaupparikkomukseksi katsottaisiin, jos tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlyö 31 §:ssä tarkoitetun päästöselvityksen tekemisen tai ilmoittaa siinä vääriä tietoja tai laiminlyö päästöselvitystä koskevan todentamisraportin toimittamisen. Konkurssitilanteissa konkurssipesän velvollisuutena on toimittaa myös 39 §:ssä tarkoitettu erillinen todennettu selvitys. Kyseisen selvityksen ja sitä koskevan todentamisraportin toimittamatta jättäminen tai väärien tietojen ilmoittaminen on säädetty rangaistavaksi, koska tiedot vaikuttavat oleellisesti siihen, miltä osin päästöoikeuksien palauttamisvelvollisuuden katsotaan kuuluvan velalliselle tai konkurssipesälle. Voimassa olevaan lakiin verrattuna säännökseen on päivitetty muuttuneet pykäläviittaukset sekä samalla selkeytetty tekstin muotoilua.

Ehdotetun 6 kohdan mukaan päästökaupparikkomukseksi katsottaisiin, jos tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlyö velvollisuuden toimittaa 90 §:n 5 momentissa tarkoitetut asiakirjat tai tallenteet.

Ehdotetun 7 kohdan mukaan päästökaupparikkomukseksi katsottaisiin, jos tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlyö velvollisuuden toimittaa 57 §:ssä tarkoitettuja tietoja laitosten yhdistymisestä tai laitoksen jakautumisesta taikka toimittaa vääriä tietoja.

Ehdotetun pykälän 2 momentin mukaan MRV-asetuksen 8–11, 11a ja 12 artiklojen mukaisten meriliikenteen tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksien laiminlyöntien seuraamuksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 13 luvun 3 §:ssä. Merenkulun ympäristönsuojelulain pykälässä säädetään, että mainittujen tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksien rikkomisesta voidaan määrätä sakkorangaistus merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta.

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 voimassa olevaan päästökauppalainsäädäntöön verrattuna. Pykälän tarkoituksena on ensinnäkin selkeyttää, että viranomaisella on ensisijaisesti velvollisuus tehdä ilmoitus havaitsemistaan pykälän mukaisista rikkomuksista sekä toisaalta säätää edellytyksistä, joiden täyttyessä ilmoituksen voi jättää tekemättä. Tarkoituksena on myös

selkeyttää valvovien viranomaisten vastuut. Vastaava viranomaisen ilmoitusvelvollisuutta koskeva säännös on myös ympäristönsuojelulain (527/2014) 188 §:ssä.

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 73 ja 75:ssä säädettyä 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 Euroopan komissiolle, Euroopan meriturvallisuusvirastolle, muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle. Liikenne- ja viestintäviraston olisi poistettava karkotusmääräys välittömästi, kun laivayhtiö täyttäisi velvoitteensa, joiden turvaamiseksi määräys on annettu, eli palauttaisi päästöoikeudet päästökauppalaan 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 laivayhtiön 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 Suomen satamiin. 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 pysäyttämismääräyksestä. 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 73 ja 75 §:ssä säädettyä päästöoikeuksien palautusvelvollisuutta kahdella tai useammalla perättäisellä raportointikaudella ja jos velvoitteen 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 tie-

doksi Euroopan komissiolle, Euroopan meriturvallisuusvirastolle ja muille jäsenvaltioille. Liikenne- ja viestintäviraston olisi poistettava pysäyttämismääräys välittömästi, kun laivayhtiö on täyttänyt velvoitteensa, joiden turvaamiseksi määräys on annettu, eli palauttaisi päästöoikeudet päästökauppalaan 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 Suomen sateen.

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 maksun ehdotetun lain mukaisen luvan, ilmoituksen, hyväksymisen tai muun asian käsitteystä. Maksullisista suoritteista sekä niiden perinnästä säädettäisiin valtion maksuperustelaisa. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevaa lakia.

17 Luku. Muutoksenhaku ja päätöksen täytäntöönpano

Ehdotetussa 17 luvussa säädettäisiin muutoksenhausta sekä päätöksen täytäntöönpanosta. Verrattuna voimassa olevaan päästökauppalaikiin ja lentoliikenteen päästökauppalaikiin on muutoksenhakua ehdotettu muutettavaksi monilta osin.

102 §. Muutoksenhaku. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin muutoksenhausta.

Ehdotetun 1 momentin mukaan todentajan päätökseen saisi vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädettäisiin hallintolaisa. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevaa päästökauppalaikiin säännöstä muutoksenhausta todentajan päätökseen.

Ehdotetun 2 momentin mukaan muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019). Ehdotetun lain mukaisista päätöksistä haettaisiin muutosta hallintotuomioistuimesta ja noudatettaisiin yleislaissa säädettyä. Ehdotettu momentti poikkeaa voimassa olevasta päästökauppalaista siten, että päätöstä päästöoikeuksien myöntämisestä ja maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän muuttamisesta ei käsiteltäisi ehdotuksen myötä kiireellisenä. Kiireellistä käsittelyä on perusteltu aikanaan toiminnanharjoittajien etuna, kun edellä mainitut päätökset annettiin yhtenä päätöksenä, joka koski kaikkia toiminnanharjoittajia. Valituksen kiireellinen käsittely perustui useamman toiminnanharjoittajan edun varmistamiseen. Voimassa olevan lain ja myös ehdotetun lain mukaiset päätökset annetaan

yksilöidysti toiminnanharjoittajaa kohden, jolloin kiireellinen käsittely muutoksenhaussa ei olisi enää perusteltua.

Ehdotetun 3 momentin mukaan muutoksenhausta päästökauppaviranomaisen julkisoikeudellisesta suoritteesta perimään maksuun säädettäisiin valtion maksuperustelaissa. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevaa päästökauppalakia.

103 §. Päätöksen täytäntöönpano. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päätöksen täytäntöönpanosta.

Ehdotetun pykälän mukaan lain 22, 24, 25, 29, 30, 37, 38, 51, 53, 54, 56, 59, 67, 69, 81, 82 ja 95 §:n ja komission päästöjen tarkkailuasetuksen 69 artiklan nojalla tehtyä päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta, ellei päätöksen tehnyt viranomainen tai hallintotuomioistuin toisin määrää. Komission päästöjen tarkkailuasetuksen 70 artiklan nojalla tehtyä päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta silloin kun päästömäärää korjataan päätöksessä alaspäin, jollei päätöksen tehnyt viranomainen tai hallintotuomioistuin toisin määrää. Ehdotetun pykälän myötä suoraan toimeenpantavia päätöksiä olisivat toiminnanharjoittajalle, laivayhtiölle tai ilma-aluksen käyttäjälle edunsaavat päätökset tai päätökset, jotka edesauttavat päästökauppapalveloitteiden oikea-aikaista hoitamista. Näitä olisivat tarkkailusuunnitelman hyväksyntää ja muuttamista koskevat päätökset, päästölupaa ja sen muuttamista koskevat päätökset, toiminnanharjoittajan tai lentoyhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän vaihtumista koskeva päätös, päätös tarkkailumenetelmäsuunnitelman hyväksymisestä ja muuttamisesta, päätös ilmaisjaon myöntämisestä tai muuttamisesta sekä päätös todentajien hyväksynnästä ja hyväksynnän muuttamisesta pätevyysalueen osalta. Päästöoikeuksien kirjaamisen lopettaminen tai keskeyttäminen ja päästöoikeuksien luovutuskielto olisivat myös välittömästi täytäntöönpantavia. Päästökaupan piiriin kuuluvilla ilmaisjakoon oikeutetuilla laitoksilla on oikeus ilmaisjakoon siltä ajalta, kun ne kuuluvat järjestelmään. Kun laitos lopettaa toimintansa, loppuu myös sen oikeus saada maksutta jaettavia päästöoikeuksia. Välitön täytäntöönpano edesauttaisi sitä, että päästöoikeuksia ei kirjattaisi aiheutta ja että kirjaaminen olisi mahdollista lopettaa mahdollisimman oikea-aikaisesti. Päästöoikeuksien luovutuskielto on luonteeltaan turvaamistoimen tyyppinen, jolloin täytäntöönpano vasta lainvoimaisena voisi vaarantaa sen toteutumisen. Verrattuna voimassa olevaan päästökauppalaakiin päätöksen täytäntöönpanosta on poistettu maksutta jaettavia päästöoikeuksia tai niiden määrää koskevan päätöksen täytäntöönpanoa koskeva säännös, jonka mukaan hallintotuomioistuin ei voisi kieltää tai keskeyttää täytäntöönpanoa tai antaa muutakaan täytäntöönpanoa koskevaa määräystä. Voimassa olevassa päästökauppalaissa oleva kielto on perustunut menettelyyn, jossa maksutta jaettavat päästöoikeudet myönnettiin vuosittain yhden kaikkia toiminnanharjoittajia koskevan päätöksen myötä. Tällöin päätöksen toimeenpanon keskeyttäminen olisi estänyt muita kuin valituksen tehnyttä toiminnanharjoittajaa saamasta maksutta jaettavia päästöoikeuksia. Menettelystä on luovuttu, jonka myötä myös päätöksen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstä on päivitetty. Verrattuna voimassa olevaan lentoliikenteen päästökauppalaakiin on päätöksen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstä muutettu. Voimassa olevassa lentoliikenteen päästökauppalaissa kaikki Energiaviraston tai Liikenne- ja viestintäviraston päätökset ovat 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 kumottujen lakien nojalla annettua viranomaisen päätöstä tai lupaa, joka on voimassa tämän lain voimaan tullessa, on noudatettava. Energiaviraston tekemiä kumotun päästökauppalain nojalla tehtyjä hallintopäätöksiä, esimerkiksi päästöluvista ja päästöjen tarkkailusuunnitelmien hyväksymisestä, on noudatettava uuden lain voimaan tultua. Samoin Liikenne- ja viestintäviraston kumotun lentoliikenteen päästökauppalain nojalla tehtyjä hallintopäätöksiä, esimerkiksi päästöjen tarkkailusuunnitelmien hyväksymisestä, on noudatettava.

Ehdotetun 2 momentin mukaan kumotun lain 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 §. Vireillä olevat asiat. Ehdotetun 1 momentin mukaan ennen ehdotetun lain voimaantuloa päästökaupan soveltamisalaan kuuluneen laitoksen tekemään hakemukseen, joka on tehty ennen ehdotetun lain voimaantuloa, sovellettaisiin ehdotetun lain voimaan tullessa voimassa ollutta lakia. Kuitenkin ennen ehdotetun lain voimaantuloa vireille tulleeeseen hakemukseen, joka koskee ehdotetun lain mukaisten velvoitteiden täyttämistä, sovelletaan kuitenkin ehdotettua lakia. Asia ratkaistaisiin tämän lain mukaisesti, kun asia koskee uutta päästökaupan soveltamisalaan tulevaa laitosta. Käytännössä esimerkiksi uudet laitokset jättävät päästölupa- ja päästöjen tarkkailusuunnitelmahakemukset jo vuoden 2023 puolella, jotta ne voivat aloittaa tarkkailun suunnitelman mukaisesti heti lain voimaan tultua.

Pykälän 2 momentin mukaan hallintoviranomaisessa tai tuomioistuimessa tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat asiat käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti.

Ehdotetun 3 momentin mukaan jos muutoksenhakutuomioistuin kumoaa päätöksen, johon on sovellettava tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä, ja palauttaa asian kokonaisuudessaan uudelleen käsiteltäväksi, asia käsitellään ja ratkaistaan tämän lain säännösten mukaisesti.

107 §. 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.

7.2 Laki biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 § ja 33 §:n muuttamisesta

2 §. *Lain suhde muuhun lainsäädäntöön.* Ehdotetun 1 momentin muutoksen myötä poistettaisiin viittaukset voimassa olevaan päästökauppalakiin ja lentoliikenteen päästökauppalakiin sekä liisättäisiin viittaus ehdotettuun uuteen päästökauppalakiin. Ehdotettu muutos on luonteeltaan tekninen.

33 §. *Salassa pidettävien tietojen luovuttaminen toiselle viranomaiselle.* Ehdotetun muutoksen myötä muutettaisiin 3 kohdan viittaus lentoliikenteen päästökauppalakiin viittaukseen uuteen päästökauppalakiin. Viittauksen muuttamisen myötä tietojen luovutus koskisi myös Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtäviä varten luovutettua tietoa meriliikenteen osalta.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Esityksessä ehdotetaan päästökauppalain voimaantulohetkellä kumottavaksi 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 voimaantulohetkellä kumottavaksi liikenne- ja viestintäministeriön asetus lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen ja tonnikipitrimäärien tarkkailusta ja todentamisesta (432/2015) sekä liikenne- ja viestintäministeriön 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

Ehdotetaan, että lait tulevan voimaan 1.1.2024.

10 Suhde muihin esityksiin

10.1 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 voimavaratarpeita.

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Päästökauppalain uudistamisella lakia toimeenpantaisiin päästökauppadirektiivin muutokset sekä samalla poistettaisiin vanhentunutta sääntelyä ja selkeytettäisiin lain rakennetta. Nykyinen vuonna 2011 säädetty päästökauppalaki on osittain vanhentunut, ja paikoittain lain rakenne on epäjohdonmukainen useiden lain muutosten myötä. Päästökauppadirektiivin soveltamisalan laajennuksen myötä uusien vaatimusten vieminen osaksi voimassa olevaa päästökauppalakia olisi ollut epätarkoituksenmukaista. Monet voimassa olevan lain säännöksistä ovat kuitenkin edelleen ajankohtaisia. Näin ollen päästökauppalain uudistamista koskeva ehdotus sisältää myös useita sellaisia säännöksiä, joita ei ehdoteta muutettavaksi suhteessa voimassa olevaan lakiin tai muutokset ovat pääasiassa teknisluonteisia tai muutoin selventäviä.

Hallituksen esitykseen liittyvät keskeiset perusoikeudet ovat vastuuta ympäristöstä koskeva perustuslain 20 §:n 1 momentti sekä 15 §:ssä säädetty omaisuuden suoja ja 18 §:ssä säädetty elinkeinon vapaus. Esityksessä ehdotettavalla sääntelyllä on merkitystä myös perustuslain 6 §:ssä säädetyn yhdenvertaisuuden, 21 §:n oikeusturvan, 22 §:n mukaisen perusoikeuksien turvaamisen sekä 124 §:ssä säädettyä julkisen hallintotehtävän luovuttamista muulle kuin viranomaiselle koskevan säännöksen kannalta. Ehdotettuihin säännöksiin sisältyy huomattavan paljon asetuksenantovaltuuksia, joten esitystä on käsiteltävä myös perustuslain 80 §:n näkökulmasta. Lisäksi meriliikenteen seuraamuksia koskeva ehdotus on merkityksellinen rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen näkökulmasta.

Perustuslakivaliokunta on (PeVM 25/1994 vp) edellyttänyt, että perusoikeuksien rajoituksista tulee säätää lain tasolla ja niiden on oltava tarkkarajaisia ja riittävän täsmällisesti määriteltyjä. Rajoitusperusteiden tulee olla perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttäviä ja painavan yhteiskunnallisen tarpeen vaatimia. Perusoikeuden ytimeen kuuluvaa rajoitusta ei voida säätää lailla, rajoitusten tulee olla välttämättömiä tavoitteen saavuttamiseksi sekä laajuudeltaan oikeassa suhteessa perusoikeuksien suojaamaan oikeushyvään. Lisäksi perustuslakivaliokunta on edellyttänyt, että perusoikeutta rajoitettaessa on huolehdittava riittävistä oikeusturvajärjestelyistä eivätkä rajoitukset saa olla ristiriidassa Suomen kansainvälisten ihmisoikeusvelvoitteiden kanssa.

Vastuu ympäristöstä

Perustuslain 20 §:n 1 momentin mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Julkisen vallan on 2 momentin mukaan pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Pykälässä yhtäältä säädetään yleisestä ympäristöön kohdistuvasta vastuusta sekä toisaalta asetetaan julkiselle vallalle ympäristöä koskeva toimintavelvoite.

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). Lausunnoissaan perustuslakivaliokunta on katsonut päästökauppaa koskevalle sääntelylle olevan perustuslain 20 §:n 1 momenttiin tukeutuvat hyväksyttävät perusteet eikä sääntelyä ole kokonaisuutena perustuslain 15 §:n 1 momentissa turvatun omaisuuden suojan tai 18 §:n 1 momentissa vahvistetun elinkeinovapauden kannalta ongelmallisena.

Ehdotuksen mukaan päästökaupan soveltamisala tullaan laajentamaan meriliikenteeseen ja lisäksi otetaan käyttöön lentoliikenteessä uusi CORSIA-järjestelmä. Ehdotetulla päästökaupan soveltamisalan laajentamisella sekä CORSIA-järjestelmän käyttöönoton myötä voidaan hillitä päästöjen lisääntymisestä aiheutuvia haittoja sekä riskejä yhteiskunnille ja luonnolle. Ehdotettua sääntelyä voidaan pitää hyväksyttävänä ja kannatettavana ympäristöä koskevan perusoikeuden kannalta.

Perustuslain 20 §:n 2 momentissa säädetään julkiselle vallalle velvoite pyrkiä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Tämä säännös on tarkoitettu vaikuttamaan ensisijaisesti lainsäätäjän ja muiden norminantajien toimintaan (HE 309/1993 vp, s. 66/II).

Lakiehdotuksen 75 §:ssä esitetyn saaripoikkeuksen soveltaminen voi heikentää päästökaupan meriliikenteen päästöjä vähentävää vaikutusta. Poikkeus on kuitenkin väliaikainen ja päästöjen vähentymisen päästökaupan johdosta odotetaan toteutuvan vuoteen 2030 saakka enemmän muilla päästökaupan piirissä olevilla sektoreilla kuin meriliikenteessä, minkä vuoksi poikkeuksen merkitys ympäristövaikutusten kokonaisuudessa arvioidaan vähäiseksi. Riski, että varustamot pidentäisivät reittejään poiketakseen saaripoikkeuksen vuoksi Ahvenanmaalla, on arvioitu melko vähäiseksi. Saaripoikkeuksen tarkoituksena on lieventää päästökaupan Ahvenanmaan asukkaille välillisesti aiheuttamia kustannuksia, kun kuljetuskustannusten nousu voi aiheuttaa painetta kuluttajahintojen nostamiselle.

Omaisuuksensuoja

Perustuslain 15 §:ssä tarkoitetun omaisuuden suojan osalta nyt ehdotetun lain laitoksia ja lentoliikenteen päästökauppaa koskevat säännökset vastaavat säätämisyjärjestyksen arvioinnin kannalta voimassa olevan päästökauppalain säännöksiä. Edellä ympäristöperusoikeutta koskevassa kappaleessa, on käsitelty perustuslakivaliokunnan lausunnot asiassa. Ehdotetussa laissa on uutta sääntelyä, joita on tarpeen arvioida omaisuudensuojan osalta. Ehdotuksessa omaisuudensuojan kannalta keskeisiä ehdotuksia on CORSIA-järjestelmän käyttöönotto sekä meriliikenteen säännökset päästökaupan kustannusten siirrosta sekä karkotus- ja pysäyttämismääräyksestä.

Omaisuuksensuojasäännösten 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 omaisuudensuojasäännösten 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 varallisuusmassaltaan huomattava pörssiyhtiö Finnair. 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 omaisuudensuojan rajoittamiselle.

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. Sopimusvapautta ei nimenomaisesti suojata perustuslaissa, vaan se kuuluu lähtökohtaisesti tavallisen lainsäädännön alaan. Omaisuudensuojaa turvaava yleislauseke suojaa kuitenkin tietyssä määrin myös sopimusvapautta. Esimerkiksi velvollisuus sopia jostakin asiasta rajoittaa valtaa päättää sopimussuhteistaan.

Perustuslain suojaa 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).

Meriliikenteen osalta esityksessä ehdotetaan, että kun polttoaineen hankinnasta tai aluksen käytöstä vastaisi sopimusjärjestelyn mukaisesti muu taho kuin laivayhtiö, olisi laivayhtiöllä oikeus saada kyseiseltä taholta korvaus päästöoikeuksien palauttamisesta aiheutuvista kustannuksista. 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 käytönoton edistämiseksi varmistaa se, että kustannuksista vastaa taho, joka on vastuussa aluksen kasvihuonekaasupäästöihin vaikuttavista päätöksistä.

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. Omaisuuden suoja ja elinkeinovapautta ei kuitenkaan rajoitettaisi enemmän kuin on tarpeellista, jos vaatimukset ja toimenpiteet perustuvat yksityiskohtaisesti lakiin ja rajoitukset perustuvat painavaan yhteiskunnalliseen tarpeeseen.

Lisäksi omaisuuden suoja säännösten 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. Päästökauppajärjestelmästä voisi siis välillisesti aiheutua omaisuuden käyttörajoituksia omaisuuden suoja säännösten 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 omaisuuden suojan rajoittamiselle.

Elinkeinovapaus

Perustuslain 18 §:n 1 momentin 1 virkkeen mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Elinkeinovapauden näkökulmasta perusoikeuksien välisessä punninnassa on kyse ensinnäkin siitä, täyttävätkö ympäristönsuojelulliset rajoitukset perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten vaatimukset. Toisaalta perustuslakivaliokunnan vakiintuneen tulkinnan mukaan yritykset ja muut elinkeinonharjoittajat eivät voi perustellusti odottaa elinkeinotoimintaansa sääntelevän lainsäädännön pysyvän muuttumattomana (esim. PeVL 55/2018 vp).

Päästökaupan myötä elinkeinovapautta on rajoitettu luvan tarpeen sekä muiden laissa säädettyjen vaatimusten myötä. Laissa säädetty elinkeinovapautta jokseenkin rajoittavat päästökauppalain edellytykset ovat perustuslakivaliokunnan käytännön valossa hyväksyttäviä ja oikeasuhtaisia perustuslain 20 §:n tavoitteisiin peilaten. Esityksessä ehdotettujen päästökaupan soveltamisalan laajennusten myötä on kiinnitettävä huomiota elinkeinovapauteen, mikäli päästökaupan

laajentumiseen uusille toimialoille liittyisi esimerkiksi sellaisia elinkeinoihin vaikuttavia elementtejä, jotka vaikuttaisivat aiemmasta poiketen luvantarpeeseen tai rekisteröintiin (ks. esim. PeVL 15/2008).

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 päästökauppadirektiivin laajentamista ollut MRV-asetuksen mukaan velvollinen tarkkailemaan ja raportoimaan hiilidioksidipäästöjään. Meriliikenteen päästökaupassa on siten kysymys sellaisesta toiminnasta, johon kohdistuu jo muun lainsäädännön mukaisia velvoitteita. Elinkeinonvapautta rajoittavalle sääntelylle voidaan katsoa olevan hyväksyttävät perusteet perustuslain 20 §:n ympäristöperusoikeuden kautta.

Päästökauppadirektiiviin sisältyy myös CORSIA-järjestelmän käyttöönotto lentoliikenteessä. 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 ilmastoyksiköitä kansainvälisistä päästövähennyshankkeista ja mitätöidä ne todennetusti Liikenne- ja viestintäviraston 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 kansainvälisin 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.

Yhdenvertaisuus

Perustuslain 6 §:n 1 momentin yleisellä yhdenvertaisuuslausekkeella ilmaistaan yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa koskeva pääperiaate. Siihen sisältyy mielivallan kieltö ja vaatimus samantyyppisestä kohtelusta samantyyppisissä tapauksissa. Perustuslain yhdenvertaisuussäännös koskee lähikohtaisesti vain luonnollisia henkilöitä. Yhdenvertaisuusperiaatteella voi kuitenkin olla merkitystä myös oikeushenkilöitä koskevan sääntelyn arvioinnissa etenkin silloin, kun sääntely voi vaikuttaa välillisesti luonnollisten henkilöiden oikeusasemaan.

Esitetyssä 75 §:ssä ehdotetaan otettavaksi käyttöön määräaikainen niin kutsuttu saaripoikkeus, jonka myötä matkustaja-aluksille ei muodostuisi päästöoikeuksien palauttamisvelvoitetta Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välisten matkojen osalta vuoden 2030 loppuun saakka. Saaripoikkeuksen hyödyntäminen asettaisi poikkeuksen piiriin pääsevät alukset parempaan asemaan kuin vastaavan kaltaisilla Manner-Suomen ja Manner-Ruotsin välisillä reiteillä liikennöivät alukset ja Ahvenanmaalle liikennöivät muut kuin matkustaja-alukset. Saaripoikkeus kohdistuisi käytännössä laivayhtiöihin eikä sen soveltamisen arvioida asettavan esimerkiksi varustamojen taustalla toimivia tai meriliikenne-palveluita käyttäviä luonnollisia henkilöitä perustuslain 6 §:n vastaisella tavalla eriarvoiseen asemaan.

Oikeusturva

Perustuslain 21 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsiteltyksi asianmukaisesti ja ilman aiheutonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Pykälän 2 momentin mukaan käsittelyn julkisuus sekä oikeus tulla kuulluksi, saada perusteltu päätös ja hakea muutosta samoin kuin muut oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon takeet turvataan lailla. Säännöksellä on myös suora yhteys hallinnon lainalaisuusperiaatteeseen, joka edellyttää kaikessa julkisessa toiminnassa noudatettavan tarkoin lakia.

Ehdotetussa laissa muutoksenhakua on muutettu vastaamaan yleislakia, eli lakia oikeudenkäynnistä hallintoasioissa (808/2019). Voimassa olevassa päästökauppalaissa maksutta myönnettäviä päästöoikeuksia ja päästöjen kuljetusta meriteitse koskevat valitukset tulee käsitellä kiireellisenä ja näiden osalta väliaikaista oikeusturvaa on rajoitettu siten, että päätöksiin ei sovelleta yleislain nojalla valitusviranomaiselle kuuluvia toimivaltuuksia keskeyttää tai kieltää täytäntöönpano tai muutoin määrätä täytäntöönpanosta. Hallituksen esityksessä eräiden lakien valitustietä koskevan sääntelyn ja eräiden teknisten seikkojen päivittämiseksi Perustuslakivaliokunta kiinnitti huomiota voimassa olevan päästökauppalaan muutoksenhakua koskeviin säännöksiin. Valiokunnan antamassa lausunnossa (PeVL 39/2022 vp) kiinnitettiin huomiota säännöksen merkitykseen oikeusturvan kannalta ja sääntelyn suhteeseen yleislainsäädäntöön sekä edellytettiin, että lakivaliokunta tarkastelee sääntelyn perusteltavuutta ja välttämättömyyttä. Lakivaliokunnan mietinnössä pidettiin tarkoituksenmukaisena tarkastella esitettyjä huomioita nyt annettavan hallituksen esityksen yhteydessä. Hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä on päädytty muuttamaan edellä mainittuja muutoksen hakuun liittyviä yleislaista poikkeavia säännöksiä.

Esityksen on siten katsottava olevan sopusoinnussa perustuslain oikeusturvanäkökohtien sekä hyvän hallinnon perusteiden kanssa.

Yksityiselämän 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). Päästökauppalaan mukainen tarkastusoikeus koskisi laitoksia, lentokoneita sekä aluksia. Lähtökohtaisesti laitokset eivät ole kotirauhan piiriin kuuluvia asumiseen käytettäviä tiloja. Sen sijaan 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 valtiosäädäntöoikeu-

delliselta 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 päästökauppalaan mukaan valvovalla viranomaisella olisi oikeus lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen valvomiseksi toimittaa tarkastus toiminnanharjoittajan, ilma-aluksen käyttäjän ja 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 perustuslakivaliokunnan kantaa siitä, että näin tulisi menetellä erityisesti tilanteissa, joissa kohteena olevissa tiloissa on myös asumiseen käytettyjä tiloja.

Perustuslakivaliokunta on arvioinut sääntelyä viranomaisten tietojen saamista salassapitovelvollisuuden estämättä koskien perustuslain 10 §:n 1 momentissa säädetyn yksityiselämän suojan kannalta ja kiinnittänyt huomiota muun muassa siihen miten tiedonsaantioikeus sidotaan tietojen välttämättömyyteen. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään katsonut, että mikäli tietosisältöjä ei ole tyhjentävästi luetteloitu, sääntelyyn on pitänyt sisällyttää vaatimus tietojen välttämättömyydestä jonkin tarkoituksen kannalta (PeVL 46/2016 vp). Perustuslakivaliokunta on katsonut, että salassapitosäännösten edelle menevässä tietojensaantioikeudessa on kysymys siitä, että tietoihin oikeutettu viranomainen tehtävää hoitaessaan syrjäyttää ne perusteet ja intressit, joita salassapidon avulla suojataan. Mitä kattavammin tietojensaantioikeus kytketään säännöksissä asiallisiin edellytyksiin, sitä todennäköisemmin yksittäistä tietojensaantipyyntöä joudutaan käytännössä perustelemaan. Myös tietojen luovuttajan on tällöin mahdollista arvioida pyyntöä luovuttamisen laillisten edellytysten kannalta. (PeVL 12/2014 vp ja PeVL 62/2010 vp). Ehdotetun lain viranomaisten tiedonsaantioikeus on sidottu välttämättömiin tietoihin valvonnan varmistamiseksi. Ehdotetut säännökset tietojensaantioikeudesta eivät siten olisi ristiriidassa perustuslaissa säädetyn yksityiselämän suojan kanssa.

Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Hallituksen esitykseen sisältyy myös säännöksiä, joiden osalta on arvioitava niiden suhdetta perustuslain 124 §:ssä säädettyyn vaatimukseen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle. Pykälän mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi, eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Ehdotuksen säännöksiä todentajan tehtävistä on siten tarpeen arvioida perustuslainmukaisuuden osalta.

Esityksessä ehdotetaan, että todentajalle voimassa olevaa päästökauppalakia vastaavia todentajan tehtäviä. Todentajan tehtävästä säädettäisiin lailla. Tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti ja sitä arvioitaessa on otettava huomioon muun muassa hallintotehtävän luonne (PeVL 65/2010). Perustuslakivaliokunta on (PeVL 37/10) katsonut, että todentajan tehtävien antamisen yksityiselle on voitu pitää tarkoituksenmukaisena kun tehtävä on edellyttänyt syvällistä erikoistumista tiettyyn toimialaan. Päästökauppajärjestelmän toimivuuden ja luotettavuuden edellytys on, että tiedot toteutuneista päästöistä ilmoitetaan oikein ja vaatimusten mukaisesti. Todentajan on todennettava tiedot komission todentamisasetuksen mukaisesti soveltamalla tietojen yksityiskohtaista testausta, jäljitämällä tiedot primääritietolähteeseen, ristiin varmistamalla tietolähteitä, tekemällä täsmäytyksiä, tarkistamalla raja-arvot asianmukaisten tietojen osalta ja suorittamalla uudelleenlaskentoja. Todentaja varmistaa todentamisraportissaan toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen

käyttäjän tekemän selvityksen tulokset. Todentajan tehtävä edellyttää siten erityistä osaamista minkä johdosta tehtävä on tarkoituksenmukaista hoitaa todentajan toimesta.

Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle ei saa vaarantaa perusoikeuksia, oikeusturvaa eikä muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Säännöksellä korostetaan julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden koulutuksen ja asiantuntemuksen merkitystä sekä sitä, että näiden henkilöiden julkinen valvonta on asianmukaisesti järjestetty. Perustuslakivaliokunta on katsonut (PeVL 5/2014) viranomaisen myöntämän luvan sekä ulkopuolisen tahon koulutuksen suhteessa ehdotettuun tehtävään olevan arvioitavia tekijöitä suhteessa perusoikeuksien, oikeusturvan ja muiden hyvän hallinnon vaatimusten turvaamiseen. Todentajien tulee noudattaa vuosittaisessa todentamisessa komission todentamisasetusta, päästökauppalakia ja komission todentamisasetuksesta annettuja soveltamishojeita. Komission asetukset, komission ohjeet ja päästökauppalaki määrittävät todentajien tehtävät ja tehtävien sisällön sekä laajuuden. Todentajan tulee olla pätevä ja toiminnanharjoittajaan nähden riippumaton. Todentajan pätevyyden arvioinnista vastaa kansallinen akkreditointielin FINAS, joka toimii päästökauppalaan ja komission todentamisasetuksen vaatimana ulkopuolisena arvioijana lukuun ottamatta muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa akkreditoidun todentajan hyväksymistä. Todentajien akkreditoinnin pätevyysalueet on määritetty komission todentamisasetuksen liitteessä I. Akkreditointimenettelyyn sisältyy jatkuva valvonta, jolla FINAS varmistaa, että todentaja jatkuvasti täyttää säädetyt edellytykset. Lisäksi todentajan tulee olla Energiaviraston päätöksellä hyväksytty toimiessaan päästökauppalaan mukaisissa tehtävissä. Energiavirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyvät päästökauppalaan mukaisten päästöselvitysten todentamisessa käytettävät todentajat hallintopäätöksellä, jossa yksilöidään todentajan pätevyysalueet. Hyväksymisen edellytys on FINASin myöntämä akkreditointi. Todentajien toimintaa valvovat sekä FINAS että Energiavirasto. Energiavirasto tarkistaa vuosittain todentajan antamat todentamisraportit. Jos Energiavirasto havaitsee todentajan toiminnassa puutteita, asiasta lähetetään ensisijaisesti selvityspyyntö. Todentajan antaman selvityksen jälkeen Energiavirasto arvioi, onko asiassa aihetta ryhtyä laissa säädettyihin jatkotoimenpiteisiin. Energiaviraston tulee komission todentamisasetuksen mukaisesti toimittaa kansalliselle akkreditointielimelle tiedot todentajien toimista erityisesti, mikäli todentaja ei ole toiminnassaan noudattanut komission todentamisasetusta. Tällöin kansallisella akkreditointielimellä on mahdollisuus arvioida, onko sen tarpeen muuttaa myönnettyä akkreditointipäätöstä, asettaa todentajalle akkreditointia koskevia ehtoja tai peruuttaa akkreditointi. Akkreditoinnin muutokset saattavat johtaa Energiaviraston antaman todentajan hyväksymispäätöksen muuttamiseen tai peruuttamiseen.

Todentaja toimii viranomaisen roolissa suorittaessaan todentamistehtäviä ja ne luetaan julkiseksi hallintotehtäväksi, vaikka todentamisesta sovitaankin toiminnanharjoittajan ja todentajan välisellä yksityisoikeudellisella sopimuksella. Todentajan on liitettävä lausuntoonsa oikaisuvaatimusohje toiminnanharjoittajaa varten, jos toiminnanharjoittajalla on asiakokonaisuuteen liittyvän lain nojalla oikeus hakea todentajalta oikaisua todentajan antamaan lausuntoon. Perustuslain näkökulmasta todentajan tehtävästä on säädetty tarkkarajaisesti lailla. Lisäksi Energiavirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto valvoo todentajan toimintaa sekä viimekädessä peruu todentajan hyväksynnän, mikäli todentaja ei toimi päästökauppalaan ja todentaja-asetuksen vaatimusten mukaisesti. Toiminnanharjoittajalla on lisäksi mahdollisuus pyytää virastoa hyväksymään päästöselvityksen tilanteessa, jossa todentajan ja toiminnanharjoittajan näkemykset olisivat ristiriidassa.

Perustuslain 124 § edellyttää, että merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävää tehtävää voidaan antaa vain viranomaiselle. Merkittävänä julkisen vallan käyttönä on valiokunnan käytännössä pidetty esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta puuttua merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (ks. esim. PeVL 62/2010 vp, s. 6/I ja PeVL 28/2001 vp, s. 5/II).

Perustuslakivaliokunta on katsonut lausunnossaan, yksityiskohtaiseen tekniseen asiantuntemukseen perustuvia tehtäviä ei ole voitu katsoa merkittäväksi julkisen vallan käytöksi. Toden-tajan tehtävä on päästökauppalaissa luonteeltaan teknistä asiantuntemusta eikä sisällä merkittä-vällä tavalla itsenäistä harkintavaltaa tai puuttumista merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuk-siin.

Kaksoisrangaistavuuden kielto

Päästökauppadirektiivin mukaan jäsenvaltioiden on annettava säännökset seuraamuksista, joita sovelletaan direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen. Esitetyn päästö-kauppalain 97 §:ssä säädettäisiin päästökaupparikkomuksesta, josta voidaan määrätä sakkoa. Meriliikenteen osalta päästökauppadirektiivissä on säädetty myös karkotus- ja pysäyttämismää-räyksestä. Direktiivin mukaan tulostataman jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi antaa päästöoikeuksien palautusvelvoitteen laiminlyöneelle laivayhtiölle karkotus- tai pysäyttämismääräyksen. Laivayhtiön karkotusmääräyksestä esitetään säädettävän päästökauppalain 98 §:ssä ja aluksen pysäyttämismääräyksestä lain 99 §:ssä.

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. Ehdotetun lain 98 §:ssä esitetty karkotusmääräys on eräänlainen hallinnollinen turvaamistoimi, jolloin kyseessä on puhtaasti hallinnollinen, ei-rangaistusluonteinen seuraamus. Kaksoisrangaistavuuden kielto ei estä määräämästä hallinnol-lista seuraamusta rikosoikeudellisten sanktioiden ohella. Täten kaksoisrangaistavuuden kielto ei tule arvioitavaksi tapauksessa. Lisäksi karkotusmääräys määrättäisiin alukselle ja sakko luon-nolliselle henkilölle.

Lisäksi ehdotetun lain 97 §:n 3 momentin mukaan MRV-asetuksen 8–12 artiklojen mukaisten meriliikenteen tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksien laiminlyöntien seuraamuksista sääde-tään merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 13 luvun 3 §:ssä. MRV-asetuksessa mai-nitut velvoitteet eivät ole päällekkäisiä 97 §:ssä esitettyjen velvoitteiden kanssa. Näin ollen sa-masta laiminlyönnistä ei ole mahdollista määrätä sekä päästökaupparikkomusta että merenku-lun ympäristönsuojelurikkomusta ja ehdotettu 97 § ei siten ole ristiriidassa kaksoisrangaista-vuuden kiellon kanssa.

Perustuslain 80 §:stä johtuvat vaatimukset

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista on säädettävä lailla. Valtioneuvosto voi kuitenkin antaa asetuksia laissa säädetyin valtuuden nojalla. Ehdotettava päästökauppalaki sisältää lukuisia valtuuksia, joiden perusteella voidaan antaa lain yleisiä säännöksiä tarkentavia säännöksiä valtioneuvoston tai työ- ja elinkeinoministeriön ase-tuksella. Useat asetuksenantovaltuutukset ovat yhtäläisiä voimassa olevan lain valtuutuksien

kanssa. Osittain asetuksenantovaltuutuksia on ehdotettu muutettavaksi siten, että työ- ja elinkeinoministeriön asetuksen sijaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkentavia säännöksiä. Muutosta ehdotetaan koska merenkulku ja lentoliikenne kuuluvat liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan, joten valtioneuvoston asetus olisi tarkoituksenmukainen tapa säätää useamman ministeriön hallinnonalalla tapahtuvan toiminnan tarkemmista vaatimuksista. Ehdotetut asetuksenantovaltuutukset ovat perusteltuja huomioiden päästökauppadirektiivin lukuisat delegoidut säädökset sekä täytäntöönpanoasetukset, joiden myötä tarkennetaan direktiivin säännöksiä. Valtuutuksien perusteena on tarve säätää päästökauppalain säännösten soveltamista eri tavoin täsmentävien edellytysten ja vaatimusten sisällöstä lakia tarkemmin. Samoin on tarvetta lakia tarkemmin säätää lukuisista yksityiskohdista, joilla täsmennetään erilaisia laissa säädettyjä menettelyä ja niissä esitettäviä tietoja. Ehdotuksen asetuksenantovaltuuksien arvioidaan edellä esitetyin perustein täyttävän perustuslain 80 §:ään perustuvan valtuussääntelyn täsmällisyys- ja tarkkarajaisuusvaatimukset.

Ahvenanmaan erityisasema

Ahvenanmaan erityisasema perustuu kansainväliseen tapa-oikeuteen ja Suomen valtiojärjestykseen. Maakunnan erityisasema ilmenee varsinkin maakunnalle kuuluvana laajana itsehallintona, jolla on kansainväliset takeet ennen muuta vuoden 1921 ns. Ahvenanmaan sopimuksen johdosta (HE 1/1998 vp, s. 177, PeVM 10/1998 vp, s. 34–35). Perustuslain 120 §:n mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on itsehallinto sen mukaan kuin Ahvenanmaan itsehallintolaissa (1144/1991) erikseen säädetään. Ahvenanmaan itsehallintolain säätämisyjärjestyksestä on perustuslain 75 §:n mukaan voimassa, mitä siitä itsehallintolaissa erikseen säädetään. Ahvenanmaan maakunnalla on perustuslain 75 §:n 2 momentin ja Ahvenanmaan itsehallintolain mukaan itsenäistä, eduskunnan lainsäädäntövallasta riippumatonta maakunnallista lainsäädäntövaltaa (HE 1/1998 vp, s. 75). Itsehallintolain 69 §:n mukaan itsehallintolakia voidaan muuttaa tai se voidaan kumota taikka siitä voidaan tehdä poikkeuksia vain eduskunnan ja maakuntapäivien yhtäpitävin päätöksin. Eduskunnassa päätös on tehtävä siinä järjestyksessä kuin perustuslain muuttamisesta ja kumoamisesta on säädetty ja maakuntapäivillä siten, että sitä on kannattanut vähintään kaksi kolmasosaa annetuista äänistä.

Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat mm. ympäristönsuojelua (mainitun pykälän 10 kohta), veneliikennettä (21 kohta) ja elinkeinotoimintaa (22 kohta). Lain 27 §:n 13 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä. Itsehallintolain 59 b §:n mukaan maakunnan ja valtakunnan välinen toimivallan jako säilyy myös yhteisön oikeuden täytäntöönpanossa. Ahvenanmaa on toimeenpannut päästökaupan laitosten ja lentoliikenteen osalta.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi Ahvenanmaan valtuuskunnalta Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 56 §:n 1 momentin mukaista lausuntoa mainitun lain 18 §:n 10 kohdan sekä 27 §:n 13 kohdan tulkinnasta koskien päästökaupan laajentamista meriliikenteeseen sekä saari-poikkeusta. Ahvenanmaan valtuuskunta katsoi lausunnossa ÅD Nr 13/23, että päästökaupan laajennuksessa meriliikenteeseen on kyse ensisijaisesti ympäristösuojelusta ja siten kyse on maakunnan toimivallasta. Lausunnon mukaan maakunnan toimivalta koskee varustamoja, joiden kotipaikka on Ahvenanmaalla. Ahvenanmaan valtuuskunta katsoi, että saari-poikkeus on Suomea jäsenvaltiona koskeva asia. Saari-poikkeuksen vaikutukset ulottuvat maakunnan alueen ulkopuolelle, koska poikkeus koskee valtakunnan ja maakunnan välistä liikennettä. Maakunnan lainsäädäntötoimivalta ulottuu vain maakunnan alueelle.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Ponsi

Koska kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/87/EY on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Päästökauppalaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Lain tarkoitus 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 unionissa 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, fluorihiihivetyjä, perfluorihiihivetyjä ja rikkiheksafluoridia sekä muita ilmakehän luonnollisia ja 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* yhtä tonnia hiilidioksidia tai muun kasvihuonekaasun määrää, jolla on vastaava vaikutus maapallon lämpenemiseen kuin tonnilla hiilidioksidia;

4) *päästökaupalla* päästökauppadirektiivin 1 artiklassa tarkoitettua 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 lain 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 4,3 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) *markkinavakausvarannolla* markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään, sen toiminnasta sekä direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä (EU) 2015/1814 perustettua varantoa, johon huutokaupattavaksi tarkoitettuja päästöoikeuksia siirretään tai josta niitä palauteaan huutokaupattavaksi, kun liikkeellä olevien päästöoikeuksien kokonaismäärälle mainitussa päätöksessä asetetut rajat ylittyvät tai alittuvat;

10) *huutokauppapaikalla* jäsenvaltioiden kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY mukaisen kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien huutokaupan ajoituksesta, hallinnoinnista ja muista näkökohdista annetun komission asetuksen (EU) N:o 1031/2010, jäljempänä *huutokauppa-asetus*, 26 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimeämää palveluntarjoajaa, joka vastaa päästöoikeuksien huutokauppojen järjestämisestä ja muista sille mainitun asetuksen 27 artiklassa osoitetuista tehtävistä;

11) *Kioton pöytäkirjalla* ilmastomuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen Kioton pöytäkirjaa (SopS 13/2005);

12) *hankeyksiköllä* Kioton pöytäkirjan 6 artiklassa tarkoitettu hankkeesta peräisin olevaa päästövähennysyksikköä tai 12 artiklassa tarkoitettua 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* polttoaineiden 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 vuorokautta 24 tuntia vuorokaudessa täydellä nimellisteholla;

17) *monialaisella korjauskertoimella* Euroopan 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 tarkoitettua kaudella;

19) *vakiintuneella laitoksella* laitosta, joka on saanut päästöluvan ensimmäisen kerran viimeistään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY 10 a artiklan mukaisesti annetun päästöoikeuksien yhdenmukaistettua maksutta tapahtuvaa jakoa koskevien unionin laajusten siirtymäsäännösten määrittämisestä annetun komission asetuksen (EU) 2019/331, jäljempänä *ilmaisjakoasetus*, 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna päivänä;

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

21) *viiteajanjaksolla* viittä kalenterivuotta, jotka edeltävät määrääikää ilmaisjaon laskennan perustana käytettävien tietojen toimittamiselle Euroopan komissiolle direktiivin 2003/87/EY 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti;

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

23) *laivayhtiöllä* aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, jolle aluksen omistaja on siirtänyt vastuun aluksen toiminnasta ja joka on vastuun ottaessaan suostunut ottamaan hoitaakseen kaikki kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten täytäntöönpanosta yhteisössä ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 336/2006 liitteessä I vahvistetusta alusten turvallista toimintaa

ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta kansainvälisestä turvallisuusjohtamis-säännöstöstä johtuvat velvoitteet ja vastuut;

24) *meriliikennetoiminnalla* meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun 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, tällaisten alusten käyntisatamissa oloa sekä 1 päivästä tammikuuta 2027 myös bruttovetoisuudeltaan 5 000 ja sitä suurempien offshore-alusten matkoja sekä käyntisatamassa oloa;

25) *käyntisatamalla* satamaa, johon alus pysähtyy lastaamaan tai purkamaan lastia taikka päästämään matkustajat alukseen tai aluksesta, ja 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;

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

27) *MRV-asetuksella* meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2015/757;

28) *lentoliikenteen muiden päästöjen kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksilla* lain soveltamisalaan kuuluvasta lentotoiminnasta polttoaineen polton aikana ilmaan päästettyjen typen oksidien, nokihiukkasten ja hapettuneiden rikkilajien ilmastoon kohdistuvia vaikutuksia sekä vesihöyryn vaikutuksia, mukaan lukien tiivistymisvanat;

29) *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;

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

31) *kestävällä lentopolttoaineella* päästökauppadirektiivin 3 c artiklan 6 kohdassa tarkoitettussa kestävän lentoliikenteen tasapuolisuuden varmistamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa tarkoitettuja polttoaineita, jotka eivät ole peräisin fossiilisista polttoaineista;

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

33) *säännellyllä yhteisöllä* sitä, joka luovuttaa valmisteverotuslain (182/2010) 8 § mukaisesti polttoainetta kulutukseen;

34) *komission CORSIA-MRV-asetuksella* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY täydentämisestä siltä osin kuin on kyse Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ilmailun päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista varten hyväksymistä toimenpiteistä maailmanlaajuisen markkinaperusteisen järjestelmän täytäntöön panemiseksi annettua komission delegoitua asetusta (EU) 2019/1603;

35) *komission rekisteriasetuksella* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY täydentämisestä unionin rekisterin toiminnan osalta annettua komission delegoitua asetusta (EU) 2019/1122

36) *komission tarkkailuasetuksella* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/87/EY tarkoitetusta kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta ja raportoinnista sekä komission asetuksen (EU) N:o 601/2012 muuttamisesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2018/2066;

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

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

39) *komission ilmaisaon mukautussäädöksellä* Euroopan komission päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 21 kohdan nojalla antamaa asetusta maksutta jaettavien päästöoikeusmäärien muuttamisesta.

2 luku

Soveltamisala ja sen rajaukset

3 §

Lain yleinen soveltamisala

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

4 §

Euroopan unionin lainsäädäntö

Tätä lakia sovelletaan laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen päästökauppaa 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 1 mainitun kokonaispolttolaitteiden alittavaan laitokseen, jos sen pääasiallinen tarkoitus on lämmön tuottaminen kaukolämpöverkkoon ja vähintään yhden samaan kaukolämpöverkkoon liitetyn ja siihen pääasiassa lämpöä tuottavan laitoksen kokonaispolttolaitteen teho on yli 20.

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

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

Jos laitoksen toimintaa on kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi muutettu siten, että laitoksen kokonaispolttolaitteiden teho on korkeintaan 20 megawattia ja toiminnanharjoittaja on ilmoittanut Energiavirastolle laitoksen jatkavan tämän lain soveltamisalassa, sovelletaan tätä lakia laitokseen toiminnanharjoittajan ilmoituksen mukaisesti 31 päivään joulukuuta 2025 tai 31 päivään joulukuuta 2030.

6 §

Laitosten soveltamisalan rajaukset

Poiketen siitä, mitä 5 §:ssä säädetään, 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 mukaisessa ympäristöluvassa annettujen määräysten mukaisesti noudatetaan vaarallisten jätteiden polttolaitosta koskevia vaatimuksia;
- 3) 31 päivään joulukuuta 2025 laitokseen, jossa käytetään laitoksen tai polttoyksikön käynnistystä tai pysäytystä lukuun ottamatta yksinomaan biomassaa;
- 4) 1 päivästä tammikuuta 2026 laitokseen, jossa vuosien 2019–2023 keskimääräiset kestävä biomassan poltosta aiheutuvat päästöt muodostavat yli 95 prosenttia laitoksen keskimääräisistä kokonaispäästöistä mainittuna ajanjaksona.

7 §

Laitoksen kapasiteetin määrittäminen

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

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

Jos laitoksen kuuluminen tämän lain soveltamisalaan määräytyy liitteessä I mainitun polttoyksiköiden kokonaispolttolaitteiden teho perusteella, polttoainetehot lasketaan yhteen kaikista kyseisen laitokseen kuuluvista teknisistä yksiköistä, joissa polttoaineita poltetaan. Kokonaispolttolaitteiden tehoa laskettaessa ei oteta huomioon polttoyksiköitä, joiden polttoaineteho on pienempi kuin 3 megawattia.

Kokonaispolttolaitteiden tehoa laskettaessa ei 31 päivään joulukuuta 2025 asti 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 päivästä tammikuuta 2026 myös metaanipäästöjen ja dityppioksidipäästöjen osalta, jotka aiheutuvat sellaisista matkoista matkustajien tai rah-

din 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 päivästä tammikuuta 2027 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 kolmannelta maasta, sekä jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa olon aikana.

Päästöoikeuksien palautusvaatimusta sovelletaan meriliikennetoiminnassa:

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

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

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

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

Tätä lakia ei kuitenkaan sovelleta sota-aluksiin, laivaston apualuksiin, kalastus- ja kalankäsittelyaluksiin, rakenteeltaan alkeellisiin puisiin aluksiin, aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla, tai muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviin julkisen vallan aluksiin.

9 §

Lentoliikenne

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 lentoliikenteen muiden päästöjen 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 Euroopan unionin toiminnasta tehdyssä sopimuksessa tarkoitettulla syrjäisimmällä alueella sijaitsevan lentopaikan ja samassa jäsenvaltiossa sijaitsevan lentopaikan välisten lentojen hiilidioksidipäästöihin. Tätä lakia ei sovelleta

myöskään 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 joiden lähtöpaikka on Sveitsissä tai Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitseva lentopaikka. Tätä lakia ei myöskään sovelleta liitteessä II tarkoitettuihin lentoihin tai ilma-aluksiin.

11 §

Lentoliikenteen CORSIA-järjestelmän soveltamisala

CORSIA-järjestelmää sovelletaan Euroopan talousalueelta kolmansiin valtioon 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 tarkoitettulla tavalla. Päästöjen tarkkailun, ilmoittamisen ja todentamisen osalta lakia sovelletaan ilma-alusten 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-järjestelmän soveltamisalan piirissä olevien lentojen hiilidioksidipäästöt 1 päivästä tammikuuta 2021 ovat yli 10 000 tonnia ilma-aluksista, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kilogrammaa, lukuun ottamatta lentoja, joiden lähtö- ja saapumisaikapaikka on samassa jäsenvaltiossa, sekä liitteessä II tarkoitettuja lentoja.

12 §

Rakennusten, tieliikenteen ja muiden toimialojen päästökaupparjestelmän soveltamisala

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

Edellä 1 momentissa polttoaineella tarkoitetaan energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehityksen uudistamisesta annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua energiatuotetta, mainitun direktiivin liitteessä I olevissa taulukoissa A ja C lueteltuja polttoaineita sekä mainitun direktiivin 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja tuotteita, jotka on tarkoitettu käytettäväksi tai joita tarjotaan myytäväksi tai käytetään moottoripolttoaineena, lämmityspolttoaineena tai sähkön tuotantoon.

3 luku

Yleiset velvoitteet

13 §

Laitoksia koskevat yleiset velvoitteet

Toiminnanharjoittajan on:

- 1) haettava laitokselle päästölupa sekä päästöjen tarkkailusuunnitelman tai 22 §:ssä tarkoitettun vakiomuotoisen ja yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntä;
- 2) tarkkailtava laitoksensa päästöjä, laadittava niistä vuosittain päästöselvitys ja huolehdittava selvityksen todentamisesta;

- 3) palautettava 69 §:ssä tarkoitettuun unionin rekisteriin vuosittain edellisenä kalenterivuotena aiheutuneita laitoksen kokonaispäästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia;
- 4) ilmoitettava Energiavirastolle laitoksen toiminnan muutoksista, päästöjen tarkkailua koskevista muutoksista ja toiminnanharjoittajan vaihtumisesta.

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 unionin rekisteriin vuosittain sen edellisenä kalenterivuonna aiheuttamia kokonaispäästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia;
- 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 ilma-aluksen päästöjä, laadittava vuosittain selvitys päästöistä ja huolehdittava selvityksen todentamisesta;
- 3) palautettava 69 §:ssä tarkoitettuun unionin rekisteriin vuosittain edellisenä kalenterivuotena aiheuttamia lentoliikenteen kokonaispäästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia;
- 4) mitätöitävä CORSIA-järjestelmän hyvitysvelvoitteita vastaava määrä hyväksytyjä ilmas-
toyksiköitä ja huolehdittava mitätöinnin todentamisesta;
- 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 säädettyt 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 tarkoitetun Euroopan unionin rekisterin kansallisista toiminnoista vastaavana rekisterinpitäjänä;
- 4) toimia komission todentamisasetuksen 70 artiklassa tarkoitettuna tietojenvaihdon ja yhteistyön koordinoinnin kansallisena keskuspiirteenä.

19 §

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on:

- 1) hyväksyä ilma-aluksen käyttäjien ja laivayhtiöiden tarkkailusuunnitelmat ja näihin tehtävät muutokset;
- 2) hyväksyä lentoliikenteen ja meriliikenteen todentajat Suomessa sekä tehdä muut mahdolliset lentoliikenteen ja meriliikenteen todentamiseen liittyvät päätökset;
- 3) myöntää lentoliikenteen maksutta jaettavat päästöoikeudet Suomen hallinnoimille ilma-aluksen käyttäjille;
- 4) valvoa lentoliikenteen ja meriliikenteen osalta tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista ja tämän lain nojalla annettujen päätösten noudattamista sekä hoitaa muut sille tässä laissa säädettyt 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;
- 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

Euroopan komissio vahvistaa päästökauppadirektiivin 3 g f artiklan nojalla annettavilla täytäntöönpanosäädöksillä luettelon laivayhtiöistä, jotka harjoittavat 8 §:n mukaiseen soveltamisalaan kuuluvaa meriliikennetoimintaa, 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 vastuun riippumatta myöhemmistä muutoksista laivayhtiön toiminnassa tai rekisteröinnissä, kunnes muutokset on merkitty päivitettyyn luetteloon.

5 luku

Päästöjen tarkkailusuunnitelma

21 §

Päästöjen 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 tarkkailuasetuksessa, MRV-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä sekä komission CORSIA-MRV-asetuksessa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä päästöjen tarkkailusuunnitelman sisällöstä.

22 §

Laitoksen vakiomuotoinen ja yksinkertaistettu tarkkailusuunnitelma

Toiminnanharjoittaja voi hakea komission 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 hyväksyy tai hylkää vakiomuotoisen ja yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman mainitun asetuksen 13 artiklan 2 kohdassa säädetyt yksinkertaistetun riskinarvioinnin perusteella.

Hyväksytty vakiomuotoinen ja yksinkertaistettu päästöjen tarkkailusuunnitelma katsotaan 21 §: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-aluksen käyttäjästä, laitoksen tai ilma-aluksen toiminnasta ja päästöjen lähteistä.

Laivayhtiön on liitettävä päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää koskevaan hakemukseen MRV-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission delegoitujen säädösten mukaiset tarpeelliset tiedot.

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

Laivayhtiön on toimitettava hakemus päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksynnästä Liikenne- ja viestintäviraston vahvistamalla tavalla 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 päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksynnästä Liikenne- ja viestintäviraston vahvistamalla lomakkeella vähintään neljä kuukautta ennen lentotoiminnan suunniteltua aloittamista.

Päästöjen tarkkailusuunnitelma voi koskea samalla sijaintipaikalla olevaa yhden laitoksen muodostamaa kokonaisuutta. Päästöjen tarkkailusuunnitelma voi kuitenkin 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 päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksymistä koskeva päätös 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 viimeistään 6 päivänä kesäkuuta 2025. 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 tarkkailuasetuksessa, komission CORSIA-MRV-asetuksessa, MRV-asetuksessa sekä komission MRV-asetuksen 6 artiklan nojalla hyväksymissä delegoiduissa säädöksissä.

25 §

Päästöjen tarkkailusuunnitelman muuttaminen

Toiminnanharjoittajan ja ilma-aluksen käyttäjän on ilmoitettava päästöjen tarkkailusuunnitelmaan vaikuttavasta muutoksesta ennakoon päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyneelle viranomaiselle. Ilmoitus tulee tehdä päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyneen viranomaisen vahvistamalla lomakkeella.

Jos toiminnanharjoittajan tai ilma-aluksen käyttäjän ilmoittama muutos on komission tarkkailuasetuksen mukaisesti merkittävä, on päästöjen 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 tarkkailuasetuksessa edellytetään päästöjen tarkkailusuunnitelman muuttamista, on tarkkailusuunnitelman hyväksyneen viranomaisen kehotettava tarkkailusuunnitelman toimittanutta toiminnanharjoittajaa tai ilma-aluksen käyttäjää hakemaan päästöjen tarkkailusuunnitelman muutosta.

Toiminnanharjoittajan ja ilma-aluksen käyttäjän on toimitettava päästöjen tarkkailusuunnitelman muutoshakemus tarkkailusuunnitelman hyväksyneen viranomaisen asettamassa määräajassa.

Laivayhtiön päästöjen tarkkailusuunnitelman muuttamisesta säädetään MRV-asetuksessa sekä komission MRV-asetuksen 7 artiklan nojalla hyväksymissä delegoiduissa säädöksissä.

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 edellytyksenä 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 kuitenkin 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 kokonaispolttoainetehosta.

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 §

Päästöjentarkkailua, raportointia ja todennuttamista koskeva velvoite

Toiminnanharjoittajan on tarkkailtava laitoksen, laivayhtiön aluksen ja ilma-aluksen käyttäjän lentotoiminnan päästöjä kattavasti, johdonmukaisesti, luotettavasti ja tarkasti sekä laadittava niistä päästöselvitys kultakin kalenterivuodelta tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten, komission tarkkailuasetuksen, MRV-asetuksen, komission CORSIA-MRV-asetuksen, hyväksytyn 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 loppuun mennessä.

Laivayhtiön on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kunkin sen vastuulla olevan aluksen osalta kalenterivuoden päästöistä laadittu päästöselvitys ja siitä annettu todentamisraportti sekä yhtiötason yhdistetyt päästötiedot. Mainitut asiakirjat ja tiedot on toimitettava kalenterivuotta seuraavan vuoden maaliskuun loppuun mennessä vuodesta 2025 alkaen.

Ilma-aluksen käyttäjän on vuoden 2025 alusta lukien tarkkailtava lentoliikenteen muiden päästöjen kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksia ja raportoitava niistä vuosittain Liikenne- ja viestintävirastolle päästökauppadirektiivin 14 artiklan 5 kohdan nojalla annetun komission täytäntönpäätöksen mukaisesti.

32 §

Lentoliikennettä koskevien tietojen julkaiseminen

Euroopan komissio julkaisee vuosittain päästökauppadirektiivin 14 artiklan 6 kohdassa säädetty 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 käyttäjäkohtaisesti, jos ilma-aluksen käyttäjä katsoo lentotoimintansa täyttävän päästökauppadirektiivin 14 artiklan 6 kohdassa tarkoitettut 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 tarkoitettut tiedot tai osa niistä julkaistaisiin yleisemmällä tasolla. Komissio tekee lopullisen päätöksen 1 momentissa tarkoitettujen tietojen julkaisemisesta.

33 §

Tieliikenteen, rakennusten ja muiden toimialojen päästökauppajärjestelmän raportointivoite

Säännellyn yhteisön tulee raportoida Energiavirastolle vuoden 2024 jaeltujen 12 §:ssä tarkoitettujen polttoaineiden päästötiedot vuoden 2025 huhtikuun loppuun mennessä komission 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 biopolttoaineiden tai biokaasujen 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 polttoaineen täytettävä biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetussa laissa säädetyt kestävyyskriteerit ja ilma-aluksen käyttäjän on osoitettava tämä mainitun lain mukaisesti.

35 §

Päästömäärän arviointi virhetilanteessa

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 antaa tarkempia säännöksiä 31 §:n 1 momentissa tarkoitusta päästöjen tarkkailusta ja päästöistä laadittavasta selvityksestä.

8 luku

Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän toiminnan muutos

37 §

Toiminnanharjoittajan vaihtuminen

Jos päästöluvan saaneen toiminnanharjoittajan tilalle tulee toinen toiminnanharjoittaja, on viimeksi mainitun ilmoitettava asiasta Energiavirastolle ennakoon 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 päästölupa sisältävästä laitoksen toiminnasta ainoastaan osa siirtyy 1 momentissa tarkoitettulle toiselle toiminnanharjoittajalle, sovelletaan 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 täyttämisestä siitä alkaen, kun päästölupa ja päästöjen tarkkailusuunnitelma on siirretty 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 alusten 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 säädettyistä 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 velvoitteista, laivayhtiön osalta 14 §:n 1 ja 3 kohdassa tarkoitetuista velvoitteista ja ilma-aluksen käyttäjän osalta 15 §:n 2 ja 3 kohdassa tarkoitetuista velvoitteista. Konkurssipesän on lisäksi toimitettava toiminnanharjoittajan osalta Energiavirastolle tai 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 katsotaan lopettaneen toimintansa komission ilmaisjakoasetuksessa säädettyissä tilanteissa. Toiminnanharjoittajan on ilmoitettava laitoksen toiminnan lopettamisesta Energiavirastolle välittömästi 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 kalenterivuoden loppuun mennessä, jolloin laitosten yhdistyminen on tapahtunut 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;
- 3) kyseinen päästölupa kahden tai useamman laitoksen yhdistyessä yhdistetään osaksi voimaan jäävää päästölupaa;
- 4) laitokseen ei sovelleta tätä lakia 6 §:n 1 momentin 4 kohdan perusteella.

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;
- 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 päästöjen 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.

Päästöoikeuksien kokonaismäärän vahvistamisesta ja julkaisemisesta säädetään päästökauppadirektiivin 9 artiklassa. Päästöoikeuksien kokonaismäärän tarkistamisesta säädetään päästökauppadirektiivin 9 a artiklassa.

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 jäälukitellun aluksen palauttamien 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.

43 §

Suomen osuus päästöoikeuksien kokonaismäärästä

Suomen osuus huutokaupattavien päästöoikeuksien kokonaismäärästä määräytyy päästökauppadirektiivin 3 d 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 Euroopan komission ja Euroopan unionin jäsenvaltioiden yhteisesti valitseman huutokauppapaikan kautta. Energiavirasto huutokauppaa Suomen osuuden huutokaupattavista päästöoikeuksista. Huutokauppapaikka vastaa huutokauppojen järjestämisestä. Huutokauppojen toteuttamisesta sekä luonnollisen ja oikeushenkilön osallistumisoikeudesta säädetään huutokauppa-asetuksessa.

Energiavirasto vastaanottaa Suomelle kuuluvat huutokauppatulot ja tulouttaa saadut tulot valtiolle.

45 §

Huutokauppatulojen käyttö

Suomelle kuuluvat huutokauppatulot tai niitä vastaava summa tulee käyttää liitteessä IV mainittuihin toimiin.

Tulojen tai niitä vastaavan summan käytöstä tulee raportoida vuosittain Euroopan komissiolle.

10 luku

Toiminnanharjoittajille päästökauppakaudella 2021–2030 maksutta jaettavat päästöoikeudet

46 §

Maksutta jaettavien päästöoikeuksien jakoperusteet

Päästöoikeuksia myönnetään maksutta laitosten toiminnanharjoittajille päästökauppadirektiivin 10 a artiklan mukaan lasketusta määrästä seuraavia toimialoja tai niiden osia koskevia jakoperusteita noudattaen:

1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY täydentämisestä niiden toimialojen ja toimialojen osien määrittämisen osalta, joiden katsotaan olevan alttiita hiilivuodon riskille vuosina 2021–2030 annetun komission delegoidun päätöksen (EU) 2019/708 mukaisilla hiilivuotoriskille alttiilla toimialoilla tai niiden osilla tapahtuvalle tuotannolle täysimääräisesti;

2) komission ilmaisjakoasetuksessa määritellylle kaukolämmön tuotannolle 30 prosenttia;

3) muille kuin 1 ja 2 kohdan mukaisilla toimialoilla tai niiden osilla tapahtuvalle tuotannolle 30 prosenttia vuosina 2021–2025; vuodesta 2026 alkaen osuutta vähennetään vuosittain tasasuuksin siten, että vuonna 2030 päästöoikeuksia ei myönnetä maksutta;

4) sähköntuotannolle ainoastaan vakiintuneessa laitoksessa prosessikaasuista tuotettuun sähköön;

5) hiilidioksidin talteenottolaitoksille, kuljetusputkistoille ja varastointilaitoksille ainoastaan komission ilmaisjakoasetuksessa määritellylle kaukolämmön tuotannolle 30 prosenttia 31 päivään joulukuuta 2025.

Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi hiilidioksidipäästöjen säätömekanismin perustamisesta rajalle annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/956 liitteessä 1 määriteltujen tuotteiden tuotannolle myönnetään 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.

Maksutta jaettavien päästöoikeuksien laskenta

Laitokselle maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrä lasketaan Euroopan komission kyseiselle jakokaudelle määrittämiä ja hyväksymiä vertailuarvoja käyttäen.

Jos laitoksille maksutta jaettavien päästöoikeuksien yhteen laskettu määrä saavuttaa jakokaudella sallitun enimmäismäärän, on laitoksille jaettavaa määrää mukautettava päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 5 kohdan mukaisesti monialaisella korjauskertoimella. Kullekin laitokselle maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää mukautetaan yhdenmukaisesti monialaisella korjauskertoimella, ellei laitosta ole mainitun lainkohdan mukaisesti vapautettu mukautuksesta.

Yhteistuotannolla tapahtuvalle lämmön tai jäähdytyksen tuotannolle laskettavaa päästöoikeuksien määrää alennetaan 31 päivään joulukuuta 2025 lineaarisella vähennyskertoimella lukuun ottamatta vuosia, joina päästöoikeuksien määrää mukautetaan monialaisella korjauskertoimella.

Päästöoikeuksien määrän laskennasta säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä.

Maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän alentaminen jakokaudella 2026–2030

Vakiintuneelle laitokselle myönnettävien päästöoikeuksien määrää vähennetään 20 prosentilla, jos toiminnanharjoittaja, jota koskee energiatehokkuuslain (1429/2014) 6 §:n mukainen velvoite tehdä pakollinen yrityksen energiakatselmus tai jolla pakollisen energiakatselmuksen sijasta on käytössä mainitun lain 7 §:n 1 momentissa tarkoitettu sertifioitu energianhallintajärjestelmä, ei ole toteuttanut energiakatselmuksesta tehtävän raportin tai energianhallintajärjestelmän suosituksia. Päästöoikeuksien määrää ei kuitenkaan vähennetä, jos toiminnanharjoittaja osoittaa komission ilmaisjakoasetuksen 22 a artiklassa säädettyjen edellytysten täyttyvän.

Vakiintuneelle laitokselle myönnettävien päästöoikeuksien määrää vähennetään 20 prosentilla, jos toiminnanharjoittaja, jota koskee päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 1 kohdan viidennessä alakohdassa säädetty velvoite tehdä mainitun direktiivin 10 b artiklan 4 kohdassa tarkoitettu ilmastoneutraaliussuunnitelma, ei toimita ilmastoneutraaliussuunnitelmaa Energiavirastolle komission ilmaisjakoasetuksessa säädettyssä ajassa. Päästöoikeuksien määrää vähennetään myös, jos komission ilmaisjakoasetuksen 22 b artiklassa tai Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY soveltamissäännöistä päästöoikeuksien maksutta tapahtuvaan jakoon tarvittavien ilmastoneutraaliussuunnitelmien sisällön ja muodon osalta annetussa asetuksessa säädettyt muut edellytykset eivät täyty.

Edellä 1 ja 2 momentin perusteella tehtävä päästöoikeuksien määrän yhteenlaskettu vähennys on enintään 20 prosenttia.

Jos toiminnanharjoittaja osoittaa toteuttaneensa 1 momentissa tarkoitettut suositukset maksutta jaettavien päästöoikeuksien myöntämistä koskevan päätöksen antamisen jälkeen, päästöoikeuksien määrää ei vähennetä suositusten toteuttamista seuraavasta kalenterivuodesta alkaen.

Työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ilmastoneutraaliussuunnitelman toimittamisesta, hyväksymisen edellytyksistä ja hyväksymistä koskevasta päätöksestä.

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 päivään kesäkuuta 2024.

Vakiintuneen laitoksen, jolle on myönnetty päästölupa 30 päivän huhtikuuta 2024 jälkeen ja joka aloittaa toimintansa viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2024, on toimitettava jakokautta 2026–2030 koskeva hakemus viimeistään 28 päivänä kesäkuuta 2024.

Uutta osallistujaa koskevan hakemuksen toimittamisen määräajasta säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

Toiminnanharjoittajien, joilla on yhteinen päästölupa tai jotka ovat hakeneet päästölupaa yhdessä, on toimitettava yhteinen hakemus maksutta jaettavista päästöoikeuksista.

Hakemukseen liitettävistä asiakirjoista, tiedoista ja tietojen todentamisesta säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission todentamisasetuksessa. Hakemukseen liitettävät asiakirjat ja tiedot on toimitettava Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella.

Työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä asiakirjojen ja tietojen sisällöstä ja todentamisesta sekä uuden osallistujan hakemuksen toimittamisen määräajasta ja hakumenettelystä.

50 §

Päätös alustavasta päästöoikeusmäärästä

Energiavirasto tekee päätöksen vakiintuneen laitoksen toiminnanharjoittajalle maksutta myönnettävien päästöoikeuksien alustavasta määrästä. Päätöksen edellytyksenä on, että Euroopan komissio ei ole hylännyt laitoksen merkitsemistä niiden laitosten luetteloon, joille myönnetään päästöoikeuksia maksutta.

Energiavirasto tekee päätöksen sen jälkeen, kun komissio on hyväksynyt päästöoikeusmäärien laskennassa käytettävät vertailuarvot.

51 §

Päätös päästöoikeuksien myöntämisestä

Energiavirasto tekee päätöksen vakiintuneen laitoksen toiminnanharjoittajalle ja uudelle osallistujalle maksutta myönnettävien päästöoikeuksien määrästä.

Energiavirasto tekee päätöksen vakiintuneen laitoksen toiminnanharjoittajalle sen jälkeen, kun Euroopan 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 perusteena olevia tietoja. Tietojen tarkkailusta säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

Toiminnanharjoittajan on laadittava tarkkailumenetelmäsuunnitelma laitoksen toimintaa koskevasta tarkkailusta. Tarkkailumenetelmäsuunnitelman sisällöstä säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

Työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen tarkkailusta.

53 §

Tarkkailumenetelmäsuunnitelman hyväksyminen

Toiminnanharjoittajan on toimitettava tarkkailumenetelmäsuunnitelma Energiavirastolle hyväksyttäväksi. Tarkkailumenetelmäsuunnitelma on toimitettava Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella. Energiavirasto tekee päätöksen tarkkailumenetelmäsuunnitelman hyväksymisestä. Tarkkailumenetelmäsuunnitelman toimittamisen aikataulusta ja hyväksymisen edellytyksistä säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

54 §

Tarkkailumenetelmäsuunnitelman muuttaminen

Toiminnanharjoittajan on muutettava tarkkailumenetelmäsuunnitelmaa komission ilmaisjakoasetuksessa säädettyjen ehtojen täytyessä.

Toiminnanharjoittajan on ilmoitettava muutoksesta ennakoon 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 tarkoitettua tarkkailumenetelmäsuunnitelman muuttamisesta.

55 §

Raportointi ja toiminnan muutosten ilmoittaminen

Toiminnanharjoittajan on laadittava vuosittain raportti laitoksen tuotantoa koskevista tiedoista komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä edellytetyllä tavalla ja huolehdittava raportin todenmukaisuudesta.

Kutakin kalenterivuotta koskeva raportti on toimitettava Energiavirastolle seuraavan vuoden maaliskuun loppuun mennessä.

Toiminnanharjoittajan on ilmoitettava ennakoon Energiavirastolle myös muusta maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrään vaikuttavasta laitoksen toiminnan muutoksesta komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä edellytetyllä tavalla.

56 §

Maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän muuttaminen

Energiavirasto tekee päätöksen laitoksen toiminnanharjoittajalle maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän muuttamisesta, jos laitoksen tai sen osan tuotantotaso on muuttunut komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä tarkoitettulla tavalla tai jos laitoksen tai sen osan toiminnassa on tapahtunut jokin muu päästöoikeuksien määrään vaikuttava muutos.

57 §

Yhdistyminen ja jakautuminen

Toiminnanharjoittajan on viipymättä ilmoitettava tiedot laitosten yhdistymisestä ja laitoksen jakautumisesta Energiavirastolle. Tietojen ilmoittamisesta säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

Energiavirasto tekee päätöksen yhdistyneelle laitokselle tai jakautuneille laitoksille maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrästä.

58 §

Maksutta jaettavista päästöoikeuksista luopuminen

Luopuakseen maksutta jaettavista päästöoikeuksista on toiminnanharjoittajan toimitettava hakemus Energiavirastolle. Oikeudesta osittain tai kokonaan luopua maksutta jaettavista päästöoikeuksista säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

Energiavirasto tekee päätöksen päästöoikeusmäärän muuttamisesta 1 momentissa tarkoitetun hakemuksen perusteella. Toiminnanharjoittajalla ei ole oikeutta perua hakemusta saman jakokauden aikana.

59 §

Maksutta jaettavien päästöoikeuksien kirjaaminen

Energiavirasto kirjaa vuosittain kesäkuun loppuun mennessä päästöoikeuksien myöntämispäätöksen mukaisen määrän päästöoikeuksia päästöluvan haltijan unionin rekisterissä olevalle laitoksen tilille.

Jos laitos on lopettanut toimintansa, ei laitoksen tilille saa kirjata päästöoikeuksia. Ehdoista, joiden täyttyessä laitoksen katsotaan lopettaneen toimintansa, ja päästöoikeuksien kirjaamisen lopettamisesta säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa. Energiavirasto tekee päätöksen päästöoikeuksien kirjaamisen lopettamisesta.

Jos laitos keskeyttää toimintansa toistaiseksi, voi Energiavirasto keskeyttää päästöoikeuksien myöntämispäätöksen mukaisen vuosittain kirjattavan päästöoikeusmäärän kirjaamisen. Keskeyttämisestä säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa. Energiavirasto tekee päätöksen päästöoikeuksien kirjaamisen keskeyttämisestä.

60 §

Muutetun päästöoikeusmäärän kirjaaminen

Jos laitokselle maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrä alenee 56 §:ssä tarkoitetun muutoksen seurauksena eikä mainitussa pykälässä tarkoitettua päätöstä alennetusta päästöoikeusmäärästä ole mahdollista tehdä kesäkuun loppuun mennessä, kirjaa Energiavirasto 59 §:ssä säädetyn 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 56 §:ssä tarkoitetun muutoksen seurauksena eikä mainitussa pykälässä tarkoitettua päätöstä kasvaneesta päästöoikeusmäärästä ole mahdollista tehdä kesäkuun loppuun mennessä, voi Energiavirasto, jos se komis-

sion ilmaisjaon mukautussäädöksen nojalla on mahdollista, kirjata laitoksen tilille voimassa olevan päätöksen mukaisen määrän maksutta jaettavia päästöoikeuksia kesäkuun loppuun 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.

62 §

Päästöoikeuksien takaisin luovuttaminen ja takaisinperintä

Toiminnanharjoittajan, jonka unionin rekisterissä olevalle tilille on kirjattu päästöoikeuksia enemmän kuin sille komission ilmaisjakopäätökseen komission ilmaisjakoasetuksen tai komission ilmaisjaon mukautussäädöksen mukaan kuuluu, tulee Energiaviraston kehotuksesta luovuttaa viipymättä takaisin liikaa jaettua päästöoikeusmäärää vastaava määrä päästöoikeuksia.

Energiaviraston on päätöksellään määrättävä liikaa jaetut päästöoikeudet takaisinperittäväksi, jos toiminnanharjoittaja on jättänyt luovuttamatta takaisin päästöoikeuksia. Energiavirasto voi kuitata takaisinperittäväksi määrättyt päästöoikeudet toiminnanharjoittajalle maksutta jaettavasta päästöoikeusmäärästä.

63 §

Takaisinperinnän määräaika ja vanhentumisaika

Energiaviraston on tehtävä maksutta jaettavien päästöoikeuksien takaisinperintää koskeva päätös viipymättä sen jälkeen, kun sen tietoon on tullut, että toiminnanharjoittajalle on jaettu liikaa päästöoikeuksia eikä toiminnanharjoittaja ole noudattanut kehotusta 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.

65 §

Kestävien lentopolttoaineiden käytöstä maksutta jaettavat päästöoikeudet

Ilma-aluksen käyttäjä voi päästökauppadirektiivin 3 c artiklan 6 kohdan mukaisesti vuoden 2030 loppuun saakka hakea vuosittain maksutta jaettavia lentoliikenteen päästöoikeuksia edeltävän vuoden kestävien lentopolttoaineiden käytön perusteella. Maksutta jaettavat päästöoikeudet vähennetään huutokaupattavien päästöoikeuksien määrästä.

Euroopan komissio julkaisee vuosittain edellisen vuoden tiedot fossiilisen lentopolttoaineen ja kestävien lentopolttoaineiden hintaerosta sekä antaa tarkemmat säännökset polttoaineiden hintaerojen laskennasta ja päästöoikeuksien jakamisesta.

66 §

Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien hakeminen

Maksutta jaettavia päästöoikeuksia koskeva 64 §:ssä tarkoitettu hakemus tehdään toimittamalla maaliskuun 2024 loppuun mennessä Liikenne- ja viestintävirastolle selvitys ilma-aluksen käyttäjän tämän lain soveltamisalaan kuuluvien edeltävän vuoden lentojen päästöistä.

Maksutta jaettavia lentoliikenteen päästöoikeuksia koskeva 65 §:ssä tarkoitettu hakemus tehdään toimittamalla kunkin vuoden maaliskuun loppuun mennessä Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettu päästöselvitys. Hakemuksessa on lisäksi huomioitava päästökauppadirektiivin 3 c artiklan 6 kohdan sekä sen nojalla annettujen säännösten tarkemmat kestävien lentopolttoaineiden käyttöön liittyvät määräykset.

67 §

Päätös maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien myöntämisestä

Liikenne- ja viestintävirasto tekee päätöksen ilma-aluksen käyttäjälle maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrästä viipymättä saatuaan tiedot Euroopan komission kullekin vuodelle vahvistamista huutokaupattavien sekä maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrästä.

Liikenne- ja viestintävirasto tekee päätöksen 65 §:n 1 momentissa tarkoitettujen maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrästä viipymättä saatuaan Euroopan komission julkaisemat tiedot edellisen vuoden fossiilisen lentopolttoaineen ja kestävien lentopolttoaineiden hintaerosta sekä muut 65 §:n 2 momentissa tarkoitettut päätöksenteossa tarvittavat tiedot.

68 §

Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien kirjaaminen

Energiavirasto kirjaa 64 §:n perusteella maksutta jaettujen lentoliikenteen päästöoikeuksien määrän ilma-aluksen käyttäjän päästöoikeustilille kunkin vuoden kesäkuun loppuun mennessä.

Energiavirasto kirjaa 65 §:n perusteella maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän ilma-aluksen käyttäjän päästöoikeustilille viipymättä saatuaan tiedon Liikenne- ja viestintäviraston 67 §:n 2 momentissa tarkoitetusta 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 kirjata päästöoikeuksia ilma-aluksen käyttäjän päästöoikeustilille. Liikenne- ja viestintäviraston on viipymättä ilmoitettava Energiavirastolle tässä momentissa tarkoitettusta esteestä päästöoikeuksien kirjaamiselle.

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

Unionin rekisteri

69 §

Unionin rekisterin ylläpito

Unionin rekisterissä päästöoikeuksien hallussapidosta, siirtämisestä ja mitätöinnistä pidetään tarkkaa tilinpitoa. Energiavirasto toimii komission rekisteriasetuksen mukaisena unionin rekisterin kansallisena valvojana ja vastaa maksutta jaettavien päästöoikeuksien vuosittaisesta kirjaamisesta. Energiavirasto voi antaa rekisterin kansallisten toimintojen hallinnointiin liittyviä tehtäviä ulkopuolisen hoidettavaksi.

Unionin rekisteri toimii myös Kioton pöytäkirjan mukaisista päästöyksiköistä kirjaa pitävänä kansallisena rekisterinä, ellei komission rekisteriasetuksessa toisin säädetä. Energiavirasto toimii Kioton pöytäkirjan mukaisen rekisterin valvojana.

Unionin rekisterin perustamisesta ja ylläpidosta, rekisterin keskusvalvojan ja kansallisten valvojien tehtävistä sekä rekisterin toiminnoista säädetään komission rekisteriasetusta. Rikosten torjuntaan sekä rahanpesun ja terrorismin rahoituksen ehkäisyyn unionin rekisterissä sovelletaan komission rekisteriasetusta ja siinä viitattuja rahanpesudirektiivin (EU) 2015/849 säännöksiä.

70 §

Unionin rekisterin yhteys komission rekisterijärjestelmään

Unionin rekisterin kansalliset toiminnot ovat yhteydessä komission ylläpitämään rekisterijärjestelmään, joka tekee automaattisia tarkastuksia järjestelmän tapahtumista sen varmistamiseksi, että maksutta jaettavien päästöoikeuksien vuosittaisessa kirjaamisessa sekä päästöoikeuksien siirtämisessä ja mitätöinnissä toimitaan säännösten mukaisesti.

Komission ylläpitämä rekisterijärjestelmä koostuu sähköisistä tietokannoista, joiden yhteisten tietojen avulla seurataan maksutta jaettavien päästöoikeuksien vuosittaista kirjaamista sekä hallussapitoa, siirtämistä ja mitätöintiä. Lisäksi tietokantojen yhteisten tietojen avulla varmistetaan, että siirrot eivät ole Kioton pöytäkirjasta johtuvien velvoitteiden vastaisia.

71 §

Unionin rekisteriä ja päästöoikeustilinpitoa koskevat vaatimukset

Maksutta jaettavien päästöoikeuksien vuosittaisen kirjaamisesta sekä päästöoikeuksien ja hankeyksiköiden hallussapidon, siirtämisen ja mitätöinnin kirjaamisesta unionin rekisteriin,

yleisön oikeudesta tutustua rekisterissä oleviin tietoihin ja tietojen salassapidosta säädetään komission rekisteriasetuksessa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää komission rekisteriasetuksen mukaisen kaupan-
käyntitilin avaamisen tarkemmista edellytyksistä.

13 luku

Päästöoikeuksien hallussapito ja palautusvelvollisuus

72 §

Päästöoikeuksien hallussapito ja siirtäminen

Päästöoikeuksia voi pitää hallussaan luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö. Unionin 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 päästökauppadiirektiivin 25 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.

73 §

Päästöoikeuksien palautusvelvollisuus

Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän on palautettava 69 §:ssä tarkoitettuun unionin rekisteriin vuosittain syyskuun loppuun mennessä edellisenä kalenterivuonna kustakin toiminnanharjoittajan laitoksesta aiheutuneita tai laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän aiheuttamia, 10 luvun mukaisesti todennettuja päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja päästöoikeuksia palautetaan laivayhtiön alusten osalta seuraavasti:

- 1) 40 prosenttia niistä vuodelta 2024 raportoiduista todennetuista päästöistä, joihin sovelletaan 1 momentin mukaista palautusvaatimusta;
- 2) 70 prosenttia niistä vuodelta 2025 raportoiduista todennetuista päästöistä, joihin sovelletaan 1 momentin mukaista palautusvaatimusta;
- 3) 100 prosenttia niistä 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 kielletty sen vuoksi, että kyseiset päästöoikeudet liikkeelle laskeneen jäsenvaltion toiminnanharjoittajia, ilma-aluksen käyttäjiä ja laivayhtiöitä koskevat velvoitteet ovat päästökauppadiirektiivin 12 artiklan 3 -a kohdan mukaisesti päättymässä. Määräaikaan ei sovelleta säädettyjen määräaikain laskemisesta annetun lain (150/1930) 5 §:n säännöksiä.

Laitoksen toiminnanharjoittajan palauttavat 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 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 päästökauppadiirektiivin 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 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 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/31/EY mukainen voimassa oleva lupa.

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 eivätkä käyttöään jälkeen tapahtuvassa tavanomaisessa toiminnassa. Pysyvästä kemiallisesta sitoutumisesta tuotteeseen säädetään komission päästökauppadirektiivin 12 artiklan nojalla annetussa sääöksessä.

75 §

Laivayhtiön palautusvelvollisuutta koskevat poikkeukset

Päästöoikeuksien 73 §:n 1 momentin mukaista palauttamisvelvollisuutta ei muodostu niistä laivayhtiön päästöistä, jotka syntyvät vuoden 2030 loppuun mennessä:

1) sellaisista muilla matkustaja-aluksilla kuin risteilymatkustaja-aluksilla suoritetuista matkoista, jotka tehdään Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvan sataman ja Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvan, alle 200 000 asukkaan saaren sataman välillä, sekä tällaisiin matkoihin liittyvistä toimista satamassa, taikka komission päästökauppadirektiivin 12 artiklan 3 -d kohdan toisen alakohdan nojalla 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) 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;

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 matkat, 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 vuoden 2030 loppuun mennessä sellaisella aluksella, jolla on jääluokka I A tai I A Super Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämässä alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain (1121/2005) 7 §:n 1 momentin nojalla ylläpitämässä jääluokkaluettelossa tai jääluokkaa I A tai I A Super vastaava jääluokka Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämän, mainitun lain 4 §:n 2 momentin nojalla vahvistetun vastaavuusluettelon perusteella.

76 §

Kustannusten siirtäminen laivayhtiöltä toiselle taholle

Jos polttoaineen hankinnasta vastaa taikka aluksen kuljettamasta lastista tai aluksen reitistä tai nopeudesta päättää sopimusjärjestelyn mukaisesti muu taho kuin laivayhtiö, on laivayhtiöllä

oikeus saada kyseiseltä taholta korvaus kustannuksista, jotka aiheutuvat päästöoikeuksien palauttamisesta.

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

Palautetut päästöoikeudet mitätöidään palauttamisen jälkeen. Päästöoikeuksien mitätöinnistä säädetään komission rekisteriasetuksessa.

Luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, jonka rekisterissä olevalla tilillä päästöoikeudet ovat, voi mitätöidä päästöoikeuksia itse 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 koskevat säännökset, menettelyt, standardit ja ohjeet sekä todennettavia toimintoja koskevat lainsäädännölliset ja hallinnolliset vaatimukset. Todentajan on tunnettava laitoksen, aluksen ja ilma-aluksen päästölähdettä sekä tietojen keräämistä, mittaamista, laskentaa ja raportointia koskevien tietojen synty tapa.

Todentajaa koskevista vaatimuksista säädetään lisäksi komission todentamisasetuksessa ja MRV-asetuksessa.

80 §

Hakemus todentajan hyväksymisestä

Laitosten päästökaupan todentajan hyväksyntää tulee hakea Energiavirastolta. Hakemus on toimitettava Energiaviraston hyväksymällä lomakkeella. Hakemuksessa on ilmoitettava, mihin komission todentamisasetuksen liitteessä I säädettyyn pätevyysalueeseen hyväksyntää haetaan, sekä 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, tai, jos kyseessä on muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa akkreditoitu tai sertifioitu todentaja, tämän valtion akkreditointiyksikön antama akkreditointipäätös tai sertifiointitodistus. Akkreditointipäätöksestä tai sertifiointitodistuksesta on käytävä ilmi, että hakija täyttää 79 §:ssä säädetty edellytykset. Akkreditointipäätöksestä tai sertifiointitodistuksesta on lisäksi käytävä ilmi ne pätevyysalueet, joille todentaja on todettu päteväksi.

81 §

Todentajan hyväksyminen

Energiavirasto hyväksyy laitosten osalta ja Liikenne- ja viestintävirasto laivayhtiöiden ja ilma-alusten käyttäjien osalta suomalaisen yhteisön tai säätiön taikka tällaisen osan todentajaksi, jos 79 §:ssä säädettyjen edellytysten täyttyminen 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.

Laitosten ja lentoliikenteen päästökaupan todentajan hyväksymistä koskevasta päätöksestä on käytävä ilmi pätevyysalueet, joilla hakija voi toimia todentajana.

Todentajan hyväksymistä koskeva päätös on voimassa toistaiseksi. Energiaviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston on ylläpidettävä julkista luetteloa Suomessa sen hyväksymistä 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, toiminnanharjoittajan lisäksi perustietoselvitysten, uuden osallistujan tietoselvitysten ja vuotuisten tuotantotasoraporttien sekä ilma-aluksen käyttäjän lisäksi CORSIA-järjestelmän ilmas-
toyksiköiden mitätöinnin todennuttamiseen todentajaa, joka on hyväksytty tämän lain nojalla.

84 §

Todentajan tehtävät

Todentajan on suoritettava tehtävänsä noudattaen, mitä säädetään komission todentamisasetuksessa, komission päästöjen tarkkailuasetuksessa, komission ilmaisjakoasetuksessa, komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä, MRV-asetuksessa, tässä laissa ja tämän lain nojalla annetuissa säännöksissä.

Todentajan palveluksessa olevaan työntekijään sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä.

Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

85 §

Toimipaikkakäynnit

Toiminnanharjoittajan, ilma-aluksen käyttäjän ja laivayhtiön on järjestettävä todentajalle pääsy kaikkiin todentamisen kohteena oleviin toiminnanharjoittajan, ilma-aluksen käyttäjän tai laivayhtiön hallinnassa oleviin muihin kuin pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyihin tiloihin, sekä annettava todentajalle kaikki todentamisen kannalta tarpeelliset tiedot.

Todentajan toimipaikkakäynneistä todentamisen aikana säädetään komission todentamisasetuksen 21 artiklassa.

Komission todentamisasetuksessa säädetään päästöjen ja vuotuisten tuotantotasojen todentamisesta ilman toimipaikkakäyntiä. Energiavirasto arvioi hakemuksesta edellytykset todentamiselle ilman toimipaikkakäyntiä. Hakemus on toimitettava Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella todentamista edeltävän vuoden lokakuun loppuun mennessä.

Virtuaalisen toimipaikkakäynnin edellytyksistä ja toimivaltaisen viranomaisen luvasta säädetään komission todentamisasetuksessa.

86 §

Todentamisraportti

Todentajan tehtävänä on laatia todentamisraportti laitoksen ja ilma-aluksen käyttäjän päästöselvityksen, 39 §:ssä tarkoitetun selvityksen, perustietoselvityksen, uuden osallistujan tietoselvityksen ja vuotuisen tuotanto-tasoraportin todennuksesta.

Todentajan tehtävänä on laatia laivayhtiön todentamisraportti MRV-asetuksen 13 artiklan ja sen nojalla annettujen delegoitujen säädösten mukaisesti päästöselvityksen ja yhtiötason yhdistettyjen päästötietojen todentamisesta.

Laitoksen ja ilma-aluksen käyttäjän todentamisraportista tulee käydä ilmi todentamisen kannalta oleelliset seikat komission todentamisasetuksessa säädettyjen edellytysten mukaisesti ja se on annettava laitosten osalta Energiaviraston ja ilma-alusten osalta Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymällä lomakkeella.

Laivayhtiön todentamisraportista ja lausunnosta tulee käydä ilmi todentamisen kannalta oleelliset seikat MRV-asetuksessa säädettyjen edellytysten mukaisesti ja se on annettava Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymällä lomakkeella.

Todentajan on säilytettävä komission todentamisasetuksen 42 artiklassa tarkoitettut 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 edellytyksiä 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 on asetettava määräaika puutteiden tai laiminlyöntien korjaamiseksi.

15 luku

Hiilidioksidipäästöjen hyvittämistä koskevat velvoitteet CORSIA-järjestelmässä

88 §

Hiilidioksidipäästöjen hyvittämistä koskevien velvoitteiden määrä

Liikenne- ja viestintäviraston tulee vuosittain laskea ilma-alusten käyttäjien edeltävän vuoden hiilidioksidipäästöjen hyvittämistä koskevien velvoitteiden määrä CORSIA-järjestelmässä päästökauppadirektiivin 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa komission asetuksessa säädettyiltä lennoilta ja ilmoittaa määrä kullekin ilma-aluksen käyttäjälle marraskuun loppuun mennessä. Liikenne- ja viestintäviraston tulee myös laskea hyvittämistä koskevien velvoitteiden kokonaismäärä CORSIA-järjestelmän kolmivuotiskaudelta ja ilmoittaa se kullekin ilma-aluksen käyttäjälle kolmivuotiskauden päättymistä seuraavan vuoden marraskuun loppuun mennessä.

Hyvittämistä koskevien velvoitteiden laskennassa Liikenne- ja viestintäviraston tulee noudattaa päästökauppadirektiivin 25 a artiklan 7 ja 8 kohdan nojalla annettuja säännöksiä velvoitteiden laskentatavasta.

89 §

Hiilidioksidipäästöjen hyvittämistä koskevien velvoitteiden toteuttaminen

CORSIA-järjestelmän soveltamisalaan kuuluvan ilma-alusten käyttäjän on mitätöitävä 88 §:ssä tarkoitettuja hyvitysvelvoitteita vastaava määrä CORSIA-järjestelmän ilmastoyksiköitä. Mitätöinti tulee tehdä CORSIA-järjestelmän kolmivuotiskauden päättymistä seuraavan toisen vuoden tammikuun loppuun mennessä.

Hyvittämistä koskevien velvoitteiden täyttämisessä käytettävien CORSIA-järjestelmän ilmastoyksiköiden tulee täyttää päästökauppadirektiivin 11 a artiklassa ja sen nojalla säädetty edellytykset.

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 tässä pykälässä säädetty edellytykset.

16 luku

Valvonta ja seuraamukset

90 §

Tiedonsaanti ja tarkastusoikeus

Energiavirastolla ja Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä tämän lain noudattamisen valvontaa ja täytäntöönpanoa varten 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 oikeus saada 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 aiheutonta 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 muissa kuin pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa. Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän on vaadittaessa esitettävä tarkastusta toimittavalle viranomaiselle tarkastusta varten ne asiakirjat ja tietojärjestelmässään olevat tallenteet, joilla voi olla merkitystä tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen valvonnassa, sekä järjestettävä pääsy tällaisiin laitteisiin ja laitteistoihin. Tarkastusta toimittavalla virkamiehellä on oikeus ottaa maksutta jäljennöksiä tarkastettavista asiakirjoista ja tulosteita tietojärjestelmissä olevista tallenteista.

Todentajat ovat salassapitosäännösten estämättä velvollisia antamaan todentajien yhteistoiminnan kannalta välttämättömiä tietoja toisilleen sekä lain noudattamisen valvonnan kannalta välttämättömiä 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:

1) Finanssivalvonnalle huutokauppa-asetuksessa tarkoitettujen tehtävien hoitamista sekä päästöoikeuksien johdannaismarkkinoiden valvomista varten välttämättömiä tietoja;

2) keskusrikospoliisille ja rahanpesun selvittelykeskukselle niiden tehtävien hoitamista varten välttämättömiä tietoja;

3) Tilastokeskukselle ja Suomen ympäristökeskukselle niiden tehtävien hoitamista varten välttämättömiä tietoja;

4) veroviranomaisille niiden tehtävien hoitamista varten välttämättömiä tietoja.

92 §

Päästöoikeuden ylitysmaksu

Energiaviraston on määrättävä toiminnanharjoittaja maksamaan valtiolle päästöoikeuden ylitysmaksu, jos toiminnanharjoittaja ei palauta syyskuun loppuun 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 loppuun mennessä edellisen kalenterivuoden päästöjään vastaavaa määrää päästöoikeuksia.

Ylitysmaksu on 100 euroa kultakin hiilidioksidiekvivalenttitonnilta, jolta päästöoikeuksia ei ole palautettu. Vuonna 2013 alkaneesta päästökauppakaudesta lukien ylitysmaksua korotetaan 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.

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 päästöoikeuksia 73 ja 75 §:n 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 loppuun 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 tai ilma-aluksen käyttäjää luovuttamasta päästöoikeuksia, jos toiminnanharjoittaja, laivayhtiö tai ilma-aluksen käyttäjä ei ole toimittanut tyydyttäväksi todennettua selvitystä maaliskuun loppuun edeltävän vuoden päästöistä. Toiminnanharjoittajan kielto on laitoskohtainen. Kielto on voimassa, kunnes edeltävän vuoden päästö määrä on arvioitu.

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 kuluvan kalenterivuoden aikana syntyneitä todennettuja päästöjä ja Energiaviraston tai Liikenne- ja viestintäviraston arvioimia kuluvan kalenterivuoden aikana syntyviä päästöjä vastaavaan määrään päästöoikeuksia.

Energiavirasto voi määrätä päästöoikeuksien luovutuskiellon myös 62 §:ssä säädetyn 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 törkeästä huolimattomuudesta

1) laiminlyö hakea 26 §:ssä tarkoitettua päästölupaa taikka 21 §:ssä tarkoitetun päästöjen tarkkailusuunnitelman tai 22 §:ssä tarkoitetun vakiovuotoisen ja yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää,

2) laiminlyö 25, 30, 37, 38 tai 40 §:n mukaisen ilmoituksen tekemisen tai ilmoittaa vääriä tietoja,

3) toimittaa 50 ja 51 §:ssä tarkoitettua maksutta jaettavien päästöoikeuksien myöntämispäätöstä varten vääriä tietoja,

4) laiminlyö 55 §:ssä tarkoitetun raportin tai ilmoituksen toimittamisen päästöoikeusmäärän alentamista varten,

5) laiminlyö 31 tai 39 §:ssä tarkoitetun selvityksen laatimisen tai ilmoittaa niissä vääriä tietoja taikka laiminlyö toimittaa mainittujen pykälien mukaisesti selvityksen ja sitä koskevan 86 §:ssä tarkoitetun todentamisraportin,

6) laiminlyö esittää 90 §:n 5 momentissa tarkoitettut asiakirjat ja tallenteet taikka

7) laiminlyö toimittaa 57 §:ssä tarkoitettuja tietoja laitosten yhdistymisestä tai laitoksen jakautumisesta taikka toimittaa vääriä tietoja,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *päästökaupparikkomuksesta* sakkoon.

MRV-asetuksen 8–11, 11 a ja 12 artiklan mukaisten meriliikenteen tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksien laiminlyöntien seuraamuksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 13 luvun 3 §:ssä.

Energiaviraston tulee tehdä ilmoitus esitutkintaa varten havaitsemastaan 1 momentissa tarkoitettua teosta tai laiminlyönnistä, kun teko tai laiminlyönti liittyy toiminnanharjoittajan tämän lain mukaisiin velvoitteisiin. Liikenne- ja viestintäviraston tulee tehdä ilmoitus esitutkintaa varten havaitsemastaan 1 momentissa tarkoitettua 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 §:ssä säädettyä velvoitetta palauttaa päästöoikeuksia kahdella tai useammalla perättäisellä raportointikaudella ja jos velvoitteen noudattamista ei ole onnistuttu varmistamaan muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä. Karkotusmääräys on annettava tiedoksi Euroopan komissiolle, Euroopan meriturvallisuusvirastolle, 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 pätevän syyn 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 Suomen satamiin. 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 §:ssä säädettyä velvoitetta palauttaa päästöoikeuksia kahdella tai useammalla perättäisellä raportointikaudella ja jos velvoitteen noudattamista ei ole onnistuttu varmistamaan muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä. Pysäyttämismääräys on annettava tiedoksi Euroopan komissiolle, Euroopan meriturvallisuusvirastolle 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 Suomen satamiin.

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 §:ssä säädettyjä 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;
- 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 69 §:ssä tarkoitetun unionin rekisterin tilien hallinnointia.

Energiaviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston maksullisista suoritteista ja niistä perittävistä maksuista säädetään valtion maksuperustelaissa (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 kuitenkin valtion maksuperustelaissa.

103 §

Päätöksen täytäntöönpano

Tämän lain 22, 24, 25, 29, 30, 37, 38, 51, 53, 54, 56, 59, 67, 81, 82 ja 95 §:n ja komission tarkkailuasetuksen 69 artiklan nojalla tehtyä päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, ellei päätöksen tehnyt viranomainen tai hallintotuomioistuin toisin määrää. Komission 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

Voimaantulo

104 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan päästökauppalaki (311/2011), jäljempänä *kumottu laki*, ja laki lentoliikenteen päästökaupasta (34/2010), jäljempänä *kumottu laki*.

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 4, 5 ja 7 luvun nojalla annettuun päätökseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta lakia.

106 §

Vireillä olevat asiat

Ennen tämän lain voimaantuloa päästökaupan soveltamisalaan kuuluneen laitoksen tekemään hakemukseen, joka on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta lakia. Ennen tämän lain voimaantuloa vireille tulleet hakemukseen, joka koskee tämän lain mukaisten velvoitteiden täyttämistä, sovelletaan kuitenkin tätä lakia.

Hallintoviranomaisessa tai tuomioistuimessa tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat asiat käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti.

Jos muutoksenhakutuomioistuin kumoo päätöksen, johon on sovellettava tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä, ja palauttaa asian kokonaisuudessaan uudelleen käsiteltäväksi, asia käsitellään ja ratkaistaan tämän lain säännösten mukaisesti.

107 §

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);

4) valtioneuvoston asetus päästökaupan vakiintuneille laitoksille maksutta jaettavien päästöoikeuksien hakemisesta päästökauppakaudelle 2021–2030 (359/2019).

Liite I

Toiminnot ja toimintojen hiilidioksidipäästöt:

- 1) polttoaineiden poltto laitoksissa, joiden kokonaispolttoaineteho on yli 20 MW;
- 2) öljyn jalostus polttoyksiköissä, joiden kokonaispolttoaineteho on yli 20 MW;
- 3) koksen tuotanto;
- 4) metallimalmien, mukaan lukien sulfidimalmit, pasutus, sintraus ja pelletointi;
- 5) raudan tai teräksen tuotanto (primääri tai sekundäärisulatus), 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 MW;
- 7) muiden kuin rautametallien, mukaan luettuna seokset, tuotanto tai jalostus polttoyksiköissä, joiden kokonaispolttoaineteho pelkistiminä käytetyt polttoaineet mukaan luettuina on yli 20 MW;
- 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 kuten öljyn ja tervan sekä krakkaus- ja tislusjäännösten karbonointi polttoyksiköissä, jos tuotantokapasiteetti on yli 50 tonnia päivässä;
- 17) ammoniakin 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 direktiivin 2009/31/EY 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 kokonaispolttoteho on yli 20 MW;

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) glyksaali- ja glyksyylihapon tuotanto, sekä lisäksi tuotannon typpioksiduulipäästöt.

Liite II

Päästökauppalaan 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 sotilasilma-aluksilla, tulli- ja poliisilennot, etsintä- ja pelastustoimintaan liittyvät lennot, palonsammutuslennot, humanitaariset avustuslennot ja kiireelliset sairaankuljetuslennot;
- 3) lennot, jotka suoritetaan Chicagon yleissopimuksen liitteessä 2 määriteltyjen näkölentösääntöjen mukaisesti;
- 4) lennot, jotka päättyvät ilma-aluksen lähtölentopaikalle ja joiden aikana ei ole tehty välilaskua;

- 5) 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;
- 6) yksinomaan tieteellistä tutkimusta varten tai ilma-alusten, ilma-aluksen laitteiden tai maalaitteiden tarkastamista, testaamista tai hyväksyntää varten suoritettut lennot;
- 7) lennot sellaisilla ilma-aluksilla, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 5 700 kilogrammaa;
- 8) 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;
- 9) 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;
- 10) 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 9 kohdassa tarkoitettut 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.

Liite III

Rakennusten ja tieliikenteen alojen on vastattava seuraavia hiilidioksidi päästölähteitä, jotka on määritelty IPCC:n vuonna 2006 antamissa kansallisia kasvihuonekaasuinventaarioria koskevissa ohjeissa, ja näihin määritelmiin on tehtävä tarvittavat muutokset seuraavasti:

- 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) Tieliikenne (päästölähdeluokan koodi 1A3b), lukuun ottamatta maatalousajoneuvojen käyttöä päällystetyillä teillä;
- c) kaupallinen / julkinen (päästölähdeluokan koodi 1A4a);
- d) asuinrakennukset (päästölähdeluokan koodi 1A4b).

Muiden alojen on vastattava seuraavia hiilidioksidi päästölähteitä, jotka on määritelty IPCC:n vuonna 2006 antamissa kansallisia kasvihuonekaasuinventaarioria koskevissa ohjeissa:

- a) energiateollisuus (päästölähdeluokan koodi 1A1), lukuun ottamatta tämän liitteen toisen kohdan a alakohdassa määriteltyjä luokkia;
- b) teollisuus ja rakentaminen (päästölähdeluokan koodi 1A2).

Liite IV

Päästökauppadirektiivin artiklan 10 mukaiset huutokauppatulojen käyttökohteet

- a) kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen, myös osallistumalla 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 demonstroitihankkeiden, 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 energiatehok-

kuuden tehostamista asiaan kuuluvissa säädöksissä sovitulla tasoilla 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 ilmastasta ja varastointi;
- f) sellaisiin liikennemuotoihin investointi ja niihin siirtymisen nopeuttaminen, jotka edistävät merkittävästi alan vähähiilistämistä, mukaan lukien ilmastoystävällisten rautateiden matkustaja- ja rahtiliikenteen sekä linja-autoliikenteen 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 vaihteittain 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 sosiaaliin 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 todistusti 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 ilmastomuutoksen 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. Myös päästökauppadirektiivin 10a (6) artiklan mukaiset tukiohjelmat, joilla korvataan päästökaupan sähkön hintaan aiheuttamia välillisiä kustannuksia, katsotaan huutokauppatulojen käyttökohteeksi.

2.

Laki

biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain (393/2013) 2 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 604/2021, ja 33 §, sellaisena kuin se on laissa 952/2018, seuraavasti:

2 §

Lain suhde muuhun lainsäädäntöön

Tätä lakia sovelletaan biopolttoaineisiin, bionesteisiin ja biomassapolttoaineisiin sen mukaan kuin uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetussa laissa (446/2007), jäljempänä *jakeluvelvoitelaki*, nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa (1472/1994), päästökauppalaissa (/), eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetussa laissa (170/2018) ja biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetussa laissa (418/2019) säädetään.

Salassa pidettävien tietojen luovuttaminen toiselle viranomaiselle

Sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään, Energia-
virasto saa laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä luovuttaa tässä laissa tarkoitet-
tuja tehtäviä hoidettaessa saatuja tietoja:

- 1) syyttäjälle ja poliisille rikoksen ehkäisemiseksi ja selvittämiseksi;
- 2) Verohallinnolle verotuksen toimittamista ja valvontaa sekä biopolttoaineiden käytön edis-
tämistä liikenteessä annetussa laissa tarkoitettuja tehtäviä varten;
- 3) Liikenne- ja viestintävirastolle lentoliikenteen päästökauppalaissa säädettyjä valvontateh-
töjä varten;
- 4) valtionapuviranomaiselle 2 §:n 2 momentissa tarkoitetun valtionavustuksen valvontaa var-
ten;
- 5) työ- ja elinkeinoministeriölle energia- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden valmistelua ja toi-
meenpanoa varten sekä toimitettavaksi edelleen toimivaltaiselle Euroopan unionin toimieli-
melle tai unionin muulle elimelle, jos Euroopan unionin lainsäädännössä tai muussa Suomen
jäsenyyteen Euroopan unionissa liittyvässä velvoitteessa sitä edellytetään.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____.

Helsingissä 12.10.2023

Pääministeri

Petteri Orpo

Ympäristö- ja ilmastoministeri Kai Mykkänen

2.

Laki

biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain (393/2013) 2 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 604/2021, ja 33 §, sellaisena kuin se on laissa 952/2018, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Lain suhde muuhun lainsäädäntöön

Lain suhde muuhun lainsäädäntöön

Tätä lakia sovelletaan biopolttoaineisiin, bionesteisiin ja biomassapolttoaineisiin sen mukaan kuin uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetussa laissa (446/2007), jäljempänä *jakeluvelvoitelaki*, nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa (1472/1994), päästökauppalaissa (311/2011), lentoliikenteen päästökaupasta annetussa laissa (34/2010), eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetussa laissa (170/2018) ja biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetussa laissa (418/2019) säädetään.

Tätä lakia sovelletaan biopolttoaineisiin, bionesteisiin ja biomassapolttoaineisiin sen mukaan kuin uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetussa laissa (446/2007), jäljempänä *jakeluvelvoitelaki*, nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa (1472/1994), *päästökauppalaissa* (/), eräiden polttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetussa laissa (170/2018) ja biopolttoöljyn käytön edistämisestä annetussa laissa (418/2019) säädetään.

33 §

33 §

Salassa pidettävien tietojen luovuttaminen toiselle viranomaiselle

Salassa pidettävien tietojen luovuttaminen toiselle viranomaiselle

Sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään, Energiavirasto saa laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä luovuttaa tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä hoidettaessa saatuja tietoja:

1) syyttäjälle ja poliisille rikoksen ehkäisemiseksi ja selvittämiseksi;

Sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään, Energiavirasto saa laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä luovuttaa tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä hoidettaessa saatuja tietoja:

1) syyttäjälle ja poliisille rikoksen ehkäisemiseksi ja selvittämiseksi;

Voimassa oleva laki

2) Verohallinnolle verotuksen toimittamista ja valvontaa sekä biopolttoaineiden käytön edistämistä liikenteessä annetussa laissa tarkoitettuja tehtäviä varten;

3) Liikenne- ja viestintävirastolle lentoliikenteen päästökaupasta annetussa laissa säädettyjä valvontatehtäviä varten;

4) valtionapuviranomaiselle 2 §:n 2 momentissa tarkoitetun valtionavustuksen valvontaa varten;

5) työ- ja elinkeinoministeriölle energia- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden valmistelua ja toimeenpanoa varten sekä toimitettavaksi edelleen toimivaltaiselle Euroopan unionin toimielimelle tai unionin muulle elimelle, jos Euroopan unionin lainsäädännössä tai muussa Suomen jäsenyyteen Euroopan unionissa liittyvässä velvoitteessa sitä edellytetään.

Ehdotus

2) Verohallinnolle verotuksen toimittamista ja valvontaa sekä biopolttoaineiden käytön edistämistä liikenteessä annetussa laissa tarkoitettuja tehtäviä varten;

3) Liikenne- ja viestintävirastolle lentoliikenteen *päästökauppalaissa* säädettyjä valvontatehtäviä varten;

4) valtionapuviranomaiselle 2 §:n 2 momentissa tarkoitetun valtionavustuksen valvontaa varten;

5) työ- ja elinkeinoministeriölle energia- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden valmistelua ja toimeenpanoa varten sekä toimitettavaksi edelleen toimivaltaiselle Euroopan unionin toimielimelle tai unionin muulle elimelle, jos Euroopan unionin lainsäädännössä tai muussa Suomen jäsenyyteen Euroopan unionissa liittyvässä velvoitteessa sitä edellytetään.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta
20 .