

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring och temporär ändring av lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart ska ändras för att den ska överensstämma med Europeiska unionens lagstiftning. Genom ändringen fastställs de regler för handeln med utsläppsrätter för luftfart som ska gälla under den pågående handelsperioden.

Lagens tillämpningsområde ändras temporärt för att den begränsning av tillämpningsområdet för handeln med utsläppsrätter för luftfart till enbart flygningar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som för närvarande gäller ska förlängas till utgången av 2023. För att trygga systemet för handel med utsläppsrätter införs i lagen bestämmelser om en situation där en medlemsstat i Europeiska unionen utträder ur unionen. En ny linjär reduktionsfaktor för utsläppsrätter ska också införas, och den minskar från och med 2021 det årliga antalet utsläppsrätter som tilldelas gratis. Dessutom beaktas det förbud mot att använda internationella projektenheter inom utsläppshandeln som träder i kraft 2021.

Utöver de ändringar som behöver göras i lagbestämmelserna på grund av Europeiska unionens lagstiftning föreslås det också vissa ändringar av teknisk natur i lagen och de förordningar som utfärdats med stöd av den för att göra bestämmelserna tydligare och mer konsekventa.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	5
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	5
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	7
DETALJMOTIVERING	8
1 LAGFÖRSLAG	8
2 IKRAFTTRÄDANDE	12
3 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	12
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	12
LAGFÖRSLAG	14
om ändring och temporär ändring av lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart	14
BILAGA	19
PARALLELLTEXT	19
om ändring och temporär ändring av lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart	19

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

Inledning

Utsläppshandeln används som ett centralt styrmedel av Europeiska unionen (nedan *EU*) när det gäller klimatpolitiken, som sedan ingången av 2012 omfattar också flygtrafiken. Målet för utsläppshandeln är att minska utsläppen av växthusgaser på ett kostnadseffektivt sätt. Det ger flygbolagen möjlighet att bedriva handel med utsläppsrätter och besluta på vilket sätt de tänker minska sina utsläpp. En utsläppsrätt motsvarar ett ton koldioxid.

Inom utsläppshandeln tilldelas luftfartygsoperatörerna en viss kvot utsläppsrätter gratis enligt vad som bestäms i EU-lagstiftningen. Utöver de avgiftsfria utsläppsrätterna kan luftfartygsoperatörerna skaffa fler utsläppsrätter på auktion, om de kostnadsfria utsläppsrätterna inte räcker till för att täcka de utsläpp flygverksamheten ger upphov till under ett visst år. Den totala mängden utsläppsrätter är trots det begränsad och den är numera 95 procent av de genomsnittliga utsläppen för vart och ett av handelsåren 2004–2006. Av den totala mängden tilldelas luftfartygsoperatörerna 82 procent av den avgiftsfritt enligt en jämförelse på EU-nivå som grundar sig på luftfartygsoperatörernas uppgifter om antalet tonkilometer 2010. Utöver detta tilldelas 3 procent av de kostnadsfria utsläppsrätterna nya luftfartygsoperatörer och sådana luftfartygsoperatörer vars trafikvolym har ökat kraftigt ur den s.k. särskilda reserven. Resterande 15 procent av utsläppsrätterna för luftfart auktioneras ut. Luftfartygsoperatörerna ska varje år överlämna en mängd utsläppsrätter som motsvarar den använda mängden utsläppsrätter för föregående kalenderår före utgången av april följande år.

De aktörer som omfattas av EU:s handel med utsläpp vars utsläppsmängder är större än den mängd de tilldelats gratis kan köpa utsläppsrätter på en auktion, av andra luftfartygsoperatörer eller av anläggningar som omfattas av den allmänna utsläppshandeln. Genom att köpa utsläppsrätter kan aktören försäkra sig om att kunna överlämna en tillräcklig mängd utsläppsrätter. Om de egna utsläppen är mindre än den mängd som aktören blivit tilldelad, är det tillåtet att sälja de extra utsläppsrätterna vidare.

Handeln med utsläppsrätter för luftfart i sin nuvarande och mer omfattande form inleddes 2012 på det sättet att alla flyg som avgick och anlände till flygplatserna i EU togs in i systemet. I sin ursprungliga omfattning föranledde utsläppshandeln stora problem med staterna utanför EU, och tillämpningsområdet begränsades temporärt till att åren 2013–2016 omfatta koldioxidutsläppen från de interna flygningarna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-området). Inte heller utsläppen från flygningar mellan flygplatser som är belägna i EU:s yttersta randområden och flygplatser någon annanstans i EES-området togs med i utsläppshandeln. I detta sammanhang underlättades också förfarandet för att verifiera utsläppen för de luftfartygsoperatörer var sammanlagda årliga utsläpp understeg 25 000 ton koldioxid. Därutöver uteslöts de luftfartygsoperatörer som bedriver sådan icke-kommersiell luftfartsverksamhet som årligen genererar mindre än 1 000 ton koldioxid från utsläppshandeln fram till utgången av 2020.

Trafiksäkerhetsverket (som på grund av ministeriets ämbetsverksreform blir Transport- och kommunikationsverket från och med ingången av 2019) svarar för genomförandet av handeln med utsläppsrätter för luftfart i Finland genom att godkänna operatörernas planer för övervakning av och rapporter om utsläppen och tilldela luftfartygsoperatörerna avgiftsfria utsläppsrätter. År 2017 rapporterade de finländska flygbolagen 1 051 722 ton och utländska flygbolag 76 ton koldioxidutsläpp till Trafiksäkerhetsverket. Det är dock Energimyndigheten som sköter organiseringen av myndighetsåtgärderna i samband med tilldelningen av utsläppsrätter genom

auktion och för redovisningen av intäkterna till staten. Energimyndigheten svarar dessutom för den årliga registreringen av utsläppsrätter för luftfart på operatörernas utsläppskonton, för annulleringen av överlämnade utsläppsrätter för luftfart och utsläppsminskningsenheter samt certifierade utsläppsminskningar och för överföringen av utsläppsminskningsenheterna till statens återlösenskonto.

Lagstiftning om utsläppshandel samt praxis

Bestämmelser om systemet för handel utsläppsrätter finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, nedan *utsläppshandelsdirektivet*. I direktivet finns utöver gemensamma bestämmelser också särskilda avsnitt med bestämmelser som gäller stationära industriella anläggningar och energiproduktionsanläggningar samt luftfart. Direktivet trädde i kraft den 25 oktober 2003 och det har senare ändrats ett flertal gånger. Den senaste ändringen, (EU) 2018/410, som i huvudsak gäller anläggningar, trädde i kraft den 8 april 2018 och genom den reviderades systemet för handeln med utsläppsrätter med tanke på de handelsperioder som inleds efter 2020. Bestämmelserna om anläggningar i utsläppshandelsdirektivet har genomförts nationellt genom lagen om utsläppshandel (311/2011) och bestämmelserna om luftfart genom lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart (34/2010).

Lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart trädde i kraft den 1 februari 2010 och den har kompletterats med kommunikationsministeriets förordning om utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis (gällande författning har författningsnummer 433/2015) och kommunikationsministeriets förordning om övervakning och kontroll av koldioxidutsläpp och antalet tonkilometer i luftfart (gällande författning har författningsnummer 432/2015). Genom lagen och förordningarna genomfördes Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen.

I fråga om luftfart ändrades utsläppshandelsdirektivet genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2392 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att förlänga nuvarande begränsningar i tillämpningsområdet för luftfartsverksamhet och förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021 (nedan *utsläppshandelsförordningen för luftfart*), som trädde i kraft den 29 december 2017. Förordningen innebär en överenskommelse om reglerna för utsläppshandeln för luftfart åren 2017–2020 och delvis också längre in på 2020-talet och om en fortsatt begränsning av tillämpningsområdet enligt vad som gällde redan åren 2013–2016. Genom begränsningen befrias flygningar till och från tredjeländer från skyldigheterna rörande övervakning och rapportering av utsläpp och överlämnande av utsläppsrätter. För att trygga systemet för handel med utsläppsrätter infördes också bestämmelser i förordningen för den eventualiteten att en medlemsstat i Europeiska unionen utträder ur unionen och unionen och den utträdande medlemsstaten inte kommer överens om villkoren för utträdet och utsläppshandeln. Från och med ingången av 2021 införs en likadan linjär reduktionsfaktor för utsläppsrätter som den som redan nu gäller anläggningar också inom handeln med utsläppsrätter för luftfart. Den linjära reduktionsfaktorn minskar antalet årliga utsläppsrätter som tilldelas luftfartygsoperatörerna gratis med ett fast antal som motsvarar 2,2 procent av antalet utsläppsrätter 2020. Genom förordningen befriades också de operatörer vars årliga utsläpp understeg 3 000 koldioxidton på flygningar inom EES-området från skyldigheten att verifiera utsläppen om uppgifterna om utsläppen meddelas med hjälp av systemen i Eurocontrol (Small Emitters Tool ja Support Facility). Dessutom förlängdes befrielsen från utsläppshandeln för icke-kommersiella operatörer vars årliga utsläpp understiger 1 000 koldioxidton fram till utgången av 2030 och utsläppsrätterna för luftfart får användas av anläggningar från och med 2021.

Utsläppshandeln inom luftfarten kommer visserligen att granskas på nytt efter att det finns mer information att tillgå om genomförandet av de utsläppsminskningssåtgärder som det avtalats om inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan *ICAO*). ICAO:s generalförsamling beslöt 2016 införa ett system för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp inom internationell luftfart (nedan *CORSIA*), vars fortsatta beredning förväntas bli slutförd under 2019. Avsikten är att man genom det styrmedel som CORSIA utgör ska kunna kompensera de utsläpp från flygningar mellan länder som omfattas av systemet som överstiger de genomsnittliga koldioxidutsläppen för åren 2019–2020. Det är frivilligt att delta i kompensationssystemet CORSIA för ICAO:s medlemsstater under åren 2021–2026 och obligatoriskt åren 2027–2035. Finland och nära nog samtliga länder i Europa utom Ryssland har meddelat att de ansluter sig till kompensationssystemet redan från ingången av 2021. Kompensationssystemet ska tas i bruk inom EU genom ändringar av utsläppshandelsdirektivet, varav den första ska träda i kraft från ingången av 2019. Dessa ändringar av utsläppshandelsdirektivets bestämmelser om övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp som hänför sig till bestämningen av jämförelseperioden för de utsläpp som omfattas av CORSIA bereds i form av delegerad förordning före utgången av 2018.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

Syftet med propositionen är att bringa lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart i överensstämmelse med Europeiska unionens lagstiftning. De föreslagna ändringarna ingår huvudsakligen i utsläppshandelsförordningen för luftfart. Dessutom föreslås vissa ändringar av teknisk natur i lagen och de förordningar som utfärdats med stöd av den för att öra bestämmelserna tydligare och mer konsekventa.

En av de viktigaste ändringarna i förslaget är att lagens tillämpningsområde ändras temporärt för att den gällande begränsningen av tillämpningsområdet för handeln med utsläppsrätter för luftfart till enbart flygningar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska förlängas till utgången av 2023. För att trygga utsläppshandelssystemet införs i lagen bestämmelser om en situation där en enskild medlemsstat i Europeiska unionen utträder ur unionen på ett sådant sätt att unionen och den utträdande medlemsstaten inte kommer överens om villkoren för utträdet och utsläppshandeln. Bestämmelser om en ny linjär reduktionsfaktor för utsläppsrätter fogas också till lagen, och faktorn minskar från och med 2021 det årliga antalet utsläppsrätter som tilldelas avgiftsfritt. Dessutom beaktas det förbud mot att använda internationella projekt-enheter inom utsläppshandeln som träder i kraft 2021.

3 Propositionens konsekvenser

Genom utsläppshandelsförordningen för luftfart förlängdes den begränsning av tillämpningsområdet för utsläppshandeln för luftfart som gällde åren 2013–2016 så att den gäller fram till utgången av 2023. Propositionen medför i detta avseende inte någon förändring i de senaste årens praxis och den har inte heller några betydande konsekvenser för operatörernas eller de offentliga aktörernas ekonomiska ställning eller behov av resurser. En förlängning av giltighetstiden för begränsningen är mycket viktigt för Finland, eftersom tredjeländer på basis av de erfarenheter som gjordes 2012 förhåller sig mycket negativt till en tillämpning utanför EES-området och risken är att betydande motåtgärder kommer att sättas in mot unionen, dess medlemsstater och medlemsstaternas operatörer. Motåtgärderna skulle sannolikt märkas t.ex. i form av att Ryssland begränsar överflygningstillstånden eller drar in dem och i form av handelspolitiska åtgärder som kunde ge upphov till betydande risker för Finnairs fortsatta verksamhetsutveckling och mer allmänt för vår exportdrivna nationella ekonomi. Finnair har under de senaste åren kraftigt utökat antalet flygningar till länder utanför EES-området, och den relativa nytta bolaget har av det begränsade tillämpningsområdet för utsläppshandeln ökar därmed. På grund av luftfartsverksamhetens utpräglat globala natur är det också viktigt att olika

operatörer som flyger på samma rutter behandlas likvärdigt när det beslutas om åtgärder för att minska utsläppen. Detta förverkligas såväl inom unionens utsläppshandel som inom ramen för det planerade kompensationsystemet CORSIA. Genom begränsningen av tillämpningsområdet för utsläppshandeln visar unionen också att den stöder beredningen av CORSIA i ICAO.

Reglerna för utsläppshandeln för luftfart fram till utgången av 2020 är i praktiken också i övrigt desamma som för åren 2013–2016. Den linjära reduktionsfaktor för utsläppsrätter som tilldelas gratis och som tas i bruk 2021 kommer att öka operatörernas utgifter för utsläppshandeln. Kostnadsökningen beror på utsläppsutvecklingen hos de enskilda operatörerna och förändringarna i marknadspriset för utsläppsrätter. I och med ibruktagandet av reduktionsfaktorn minskar årligen det antal gratis utsläppsrätter för luftfart som operatörerna tilldelas från och med 2021 med en fast procentsats på 2,2 procent av antalet utsläppsrätter som tilldelas gratis 2020. Detta innebär att den procentuella minskningen av utsläppsrätter ökar varje år i takt med att de utsläppsrätter som tilldelas gratis minskar. Antalet utsläppsrätter som tilldelas gratis åren 2021–2023 minskar också på grund av att antalet utsläppsrätter minskar i och med att sluttidpunkten för den gällande handelsperioden skjuts fram och utsläppsrätterna fortfarande beräknas utifrån antalet tonkilometer 2010 i stället för utifrån antalet tonkilometer 2018. Trafiksäkerhetsverket utfärdar årligen 493 033 avgiftsfria utsläppsrätter till finländska flygbolag. Ibruktagandet av den linjära reduktionsfaktorn minskar antalet avgiftsfria utsläppsrätter som följer: 2021 utfärdas 482 186 utsläppsrätter, 2022 utfärdas 471 340 utsläppsrätter och 2023 utfärdas 460 493 utsläppsrätter. Dessutom utfärdar Trafiksäkerhetsverket ett fåtal utsläppsrätter till utländska flygbolag varje år.

Den linjära reduktionsfaktorn, det högre priset på utsläppsrätter och anläggningarnas rätt att använda utsläppsrätter för luftfart från och med 2021 ökar utsläppshandelns styrande effekt. Luftfarten använder också allmänna utsläppsrätter för att uppfylla sina skyldigheter att överlämna utsläppsrätter och priserna för utsläppsrätter för luftfart har legat nära priserna för allmänna utsläppsrätter. Det genomsnittliga priset för de allmänna utsläppsrätter och de utsläppsrätter för luftfart som auktioneras ut i Finland var 5,91 euro 2014, 7,61 euro 2015, 5,25 euro 2016 och 5,77 euro 2017. Under innevarande år har priserna för utsläppsrätter uppvisat en tydlig ökning. Priset för de utsläppsrätter för luftfart som såldes på auktion i Finland steg i juli 2018 till 16 euro. Också priset för allmänna utsläppsrätter uppgick i genomsnitt till 16 euro på auktionerna i juli 2018. På auktionerna i slutet av augusti 2018 steg priserna på allmänna utsläppsrätter till något över 21 euro. Flera marknadsanalytiker förväntar sig att prisstegringen fortsätter fram till 2030. Inkomsterna av auktionerna för utsläppsrätter för luftfart i vårt land uppgick till 620 890 euro 2017. Under första halvåret 2018 var inkomsterna 825 500 euro, och de har därmed stigit märkbart på grund av prisökningen. Energimyndigheten redovisar intäkterna av auktionerna till staten.

Propositionen har en positiv inverkan på miljön. Avsikten med att ta den linjära reduktionsfaktorn i bruk är att också luftfartssektorn ska minska sina utsläpp och att utsläppshandelssektorn ska uppnå det mål för utsläppsminskningar som överenskommits för den, vilket är 43 procent före 2030 jämfört med utsläppsnivån 2005. Utsläppshandelsförordningen för luftfart innehåller också bestämmelser om kommissionens rapporteringsskyldigheter när det gäller beredning och genomförandet av kompensationsystemet CORSIA inom unionen och för strävanden att uppnå det långsiktiga målet för utsläppsminskningar inom luftfartssektorn, dvs. att minska koldioxidutsläppen med hälften av nivån 2005 fram till 2050. Förordningen innehåller också en bestämmelse om en ny granskning av reglerna för utsläppshandeln för luftfart med beaktande av de faktorer och mål som nämns ovan. Vid behov kan villkoren för utsläppshandeln för luftfart skärpas för att målen för utsläppsminskningarna ska nås. I stället för nationella och regionala system för utsläppsminskningar vore det önskvärt att luftfartssektorn på lång sikt skulle nå de utsläppsminskningar som unionen förutsätter och att de skulle motsvara den ambitiösa nivån enligt klimatavtalet från Paris genom ibruktagandet och utvecklandet av

CORSIA och på så sätt minska snedvridningen när det gäller den globala konkurrensen och motverka uppkomsten av en onödig administrativ börda.

4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Yttranden om förslaget har begärts av arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Energimyndigheten, Trafiksäkerhetsverket, Finavia Abp, Finlands näringsliv rf och de registrerade luftfartygsoperatörer i Finland vilkas handel med utsläppsrätter administreras av Trafiksäkerhetsverket (Finnair och River Aviation). Därutöver har yttranden begärts av flygbolagen Jetflite och Nordic Regional Airlines. Yttranden inkom från arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Energimyndigheten, Trafiksäkerhetsverket och Finavia Abp. Remissinstanserna ställde sig positivt till att den nationella lagstiftningen bringas i överensstämmelse med gemenskapslagstiftningen. Arbets- och näringsministeriet och Energimyndigheten fäste uppmärksamhet vid vissa sådana detaljer i propositionsutkastet som har samband med bestämmelserna om utsläppshandel för anläggningar. Kommentarererna har beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

2 § Tillämpningsområde. Det föreslås att ett nytt 5 mom. temporärt fogas till paragrafen med bestämmelser om den ändring av den geografiska omfattningen av tillämpningsområdet för handeln med utsläppsrätter för luftfart till utgången av 2023 som ingår i de ändrade bestämmelserna i artikel 28a.1 a och b i utsläppshandelsdirektivet. Bestämmelserna om utsläppshandel tillämpas på koldioxidutsläpp från flygningar mellan flygplatser belägna i medlemsstater i EES. Utsläppshandel utövas inte i fråga om flygningar mellan EES-länder och tredjeländer och inte heller i fråga om koldioxidutsläpp från flygningar mellan flygplatser belägna EES-länder och flygplatser belägna i Europeiska unionens yttersta randområden. Enligt artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är dessa områden Guadeloupe, Franska Guyana, Martinique, Réunion, Saint Barthélemy, Saint Martin, Azorerna, Madeira och Kanarieöarna.

I enlighet med utsläppshandelsförordningen för luftfart tillämpades ändringen redan på de skyldigheter utsläppen under 2017 har gett upphov till. Sådana skyldigheter är övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp och överlämnande av utsläppsrätter.

3 § Definitioner. Enligt utsläppshandelsförordningen för luftfart ska definitionen av utsläppsrätter för luftfart preciseras så att dessa fram till utgången av 2020 endast ska användas för uppfyllande av den överlämnandeskyldighet som gäller utsläpp som luftfarten ger upphov till. Därefter ska utsläppsrätter för luftfart också kunna användas för att uppfylla skyldigheten i fråga om anläggningar, vilket i praktiken innebär att det inte längre görs någon åtskillnad mellan utsläppsrätterna.

Det föreslås att definitionen av handelsperiod ska ändras så att den överensstämmer med den definition som används i lagen om utsläppshandel.

4 § Luftfartygsoperatörens skyldigheter. Det föreslås en teknisk ändring i 2 punkten på grund av den ändring i 5 § som specificerar handelsperioden och som förklaras närmare i motiveringen till den paragrafen. Samtidigt beaktas det förslag till ämbetsverksreform enligt RP 61/2018 rd som är under behandling i riksdagen och som förväntas leda till att de uppgifter Trafiksäkerhetsverket har i samband med utsläppshandeln från och med ingången av 2019 övergår till Transport- och kommunikationsverket.

5 § Det totala antalet utsläppsrätter för luftfart under den handelsperiod som inleds 2013. Det föreslås att paragrafens rubrik ska ändras så att den motsvarar det faktum att handelsperiodens omfattning inte längre nämns i paragrafen, utan endast det totala antalet utsläppsrätter för luftfart under den handelsperiod som inleds 2013. Denna specificering av handelsperioden föreslås bli använt också senare i lagen och det grundar sig på att sluttidpunkten för den pågående handelsperioden för luftfart har lämnats öppen i utsläppshandelsförordningen för luftfart. Den handelsperiod för anläggningar (den tredje) som nu pågår gäller åren 2013–2020. Den handelsperiod för luftfart (den andra) som pågår har också den inletts 2013, men den begränsning av tillämpningsområdet som gjordes genom utsläppshandelsförordningen för luftfart gäller fram till utgången av 2023. I enlighet med förordningen och kommissionens anvisningar har Trafiksäkerhetsverket också delat ut utsläppsrätter fram till utgången av 2023. Genom förfarandet förbereder man sig för ibruktagandet av kompenstationssystemet CORSIA från ingången av 2021, vilket inom EU-området görs genom en ändring av utsläppshandelsdirektivet. Beslut om framtiden för handeln med utsläpp för luftfart och en eventuell parallell verksamhet vid sidan

om CORSIA fattas när innehållet i kompensationssystemet och dess genomslagskraft klarnar. Enligt uppgift från kommissionen kan detta ske först 2023, eftersom man önskar få klarhet i hur CORSIA fungerar i praktiken innan några beslut fattas om utsläppshandeln för luftfart.

Det föreslås att bestämmelserna i 1 mom. om den första handelsperiodens utsträckning till utgången av 2012 och det totala antalet utsläppsrätter upphävs som föråldrat. Därför blir 2 mom. 1 mom. och motsvarande ändring som den som förklaras i samband med ändringen av paragrafens rubrik görs i momentet. Dessutom blir 3 mom. 2 mom. och en teknisk ändring görs i den interna hänvisningen inom paragrafen med anledning av det upphävda 1 mom.

7 § *Hur de utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis ska ansökas.* Det föreslås att en närmare förklaring med anledning av den nya specificeringen av handelsperioden som anges i förslaget till ändring av 5 § ska införas i 1 och 2 mom.

Förslaget beaktar också det förslag till ämbetsverksreform enligt RP 61/2018 rd som är under behandling i riksdagen och som förväntas leda till att de uppgifter Trafiksäkerhetsverket har i samband med utsläppshandeln från och med ingången av 2019 övergår till Transport- och kommunikationsverket. Namnet på det nya ämbetsverket införs för tydlighetens skull också i 2 mom.

8 § *Antalet utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis och hur de ska utfärdas.* Det föreslås att paragrafen ska ändras eftersom den i sin nuvarande form inte tillräckligt tydligt beskriver uppdelningen av det totala antalet utsläppsrätter i sådana som ska fördelas genom auktion, ingå i den särskilda reserven och tilldelas gratis för perioden. Efter ändringen överensstämmer bestämmelserna med framställningssättet i 3e.2 i utsläppshandelsdirektivet.

Det föreslås att det till rubriken fogas ett omnämnande av antalet utsläppsrätter som tilldelas gratis utöver vad som tidigare stått om utfärdande av utsläppsrätter. Tillägget förtydligar rubriken och motsvarar det innehåll paragrafen har sedan tidigare, men behovet av ändringen understryks av det som enligt ändringsförslaget anges om bestämmandet av antalet utsläppsrätter.

Det föreslås att 1 mom. flyttas i oförändrad form och blir det nya 4 mom. och alltså fortsatt gäller tidsfrister som ska iakttas i fråga om utfärdandet av utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis. Den nya ordningen bildar en tydligare helhet som kronologiskt sett bättre motsvarar den praktiska verksamheten.

Av samma orsak föreslås det att 16 § 1 mom. blir det nya 8 § 3 mom., eftersom bestämmandet av den årliga tilldelningen av det antal utsläppsrätter som ska tilldelas operatörerna gratis mera naturligt passar in bland bestämmelser om antal och utfärdande än bland bestämmelser om registrering av utsläppsrätter. Samtidigt stryks den felaktiga hänvisningen till 6 § i det flyttade momentet och ersätts med en hänvisning till det föregående 2 mom. Det föreslås också att det fogas en bestämmelse till det nya 3 mom. med en omnämnande av den linjära reduktionsfaktorn enligt utsläppshandelsförordningen för luftfart som från och med 2021 ska användas för att bestämma antalet utsläppsrätter som tilldelas gratis. Reduktionsfaktorn är 2,2 procent och den tillämpas i praktiken så att procentandelen i fråga utgår från antalet gratis utsläppsrätter som tilldelats 2020 och detta fasta antal dras från och med 2021 varje år av från det antal utsläppsrätter som tilldelades gratis året innan. Det är alltså inte fråga om en procentuell minskning, utan om samma fasta antal utsläppsrätter som dras av varje år, vilket leder till en linjär minskning som är större än den procentuella minskningen av utsläppsrätterna.

Det föreslås att bemyndigandet i det föreslagna 5 mom. bibehålls oförändrat.

I den ändrade paragrafen beaktas också det förslag till ämbetsverksreformen enligt RP 61/2018 rd som är under behandling i riksdagen och som förväntas leda till att de uppgifter Trafiksäkerhetsverket har i samband med utsläppshandeln från och med ingången av 2019 övergår till Transport- och kommunikationsverket.

9 § *En särskild reserv för utsläppsrätter för luftfart.* Det föreslås att en ändring på grund av det föreslagna upphävandet av 5 § 1 mom. ska tas in i hänvisningen i början av 1 mom.

10 § *Utsläppsrätter för luftfart som tilldelas genom auktion.* Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom. och det nuvarande 3 mom. blir 4 mom. Genom det nya 2 mom. föreskrivs det om ett undantag från den bestämmelse i 1 mom. enligt vilket de utsläppsrätter som inte har tilldelats ur den särskilda reserven ska säljas på auktion. Förslaget grundar sig på utsläppshandelsförordningen för luftfart, enligt vilken utsläppsrätter som inte har tilldelats ur den särskilda reserven ska annulleras fram till dess att kompensationsystemet CORSIA genomförs. Enligt överenskommelse ska kompensationsystemet tas i bruk från och med den 1 januari 2021. Bestämmelsen i 4 § 5 mom. i kommunikationsministeriets förordning om utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis (433/2015), som delvis motsvarar innehållet i det nya 2 mom., ska upphävas. Dessutom föreslås det att hänvisningen till 16 § i 1 mom. korrigeras så att den motsvarar paragrafens nya momentindelning.

11 § *Övervakning, rapportering och kontroll av utsläpp och tonkilometer.* Det föreslås att 7 mom. ska upphävas som föråldrat.

14 § *Projektverksamhet.* Det föreslås att en närmare förklaring med anledning av den nya specificering av handelsperioden som anges i den ändrade 5 § ska införas i 1 och 2 mom.

Det föreslås också att ett förbud mot användningen av projektenheter enligt Kyotoprotokollet inom handeln med utsläppsrätter från luftfart från och med 2021 ska tas in i 1 och 2 mom. i enlighet med EU-bestämmelserna. Detta görs genom att en hänvisning till kommissionens förordning (EU) nr 389/2013 (nedan *registerförordningen*), där den anges när projektenheter senast får användas, tas in i momenten. Fram till den dagen får en luftfartygsoperatör årligen använda certifierade utsläppsminskningar och utsläppsminskningsenheter som härrör från projektverksamhet i en omfattning av högst 1,5 procent av de utsläppsrätter som operatören ska överlämna enligt 19 §. Den föreslagna ändringen grundar sig på artikel 11a.3 och 11a.4 i utsläppshandelsdirektivet, och begränsningen av utbytet av projektenheter regleras i artikel 60.1 i registerförordningen. I enlighet med gällande ordalydelse i registerförordningen är det inte längre möjligt att byta utsläppsrätter efter den 31 december 2020, även om motsvarande mängd utsläppsrätter för 2020 inte ska överlämnas förrän senast den 30 april 2021. Det föreslås inte att någon hänvisning till den dagen ska tas in i paragrafen, eftersom en ändring av registerförordningen är aktuell och kommissionen har meddelat att den bakre tidsgränsen ska skjutas fram till våren 2021, vilket bättre överensstämmer med de tidsmässiga skyldigheterna för luftfartygsoperatörer. I det förslag till ändring av lagen om utsläppshandel (RP 228/2018 rd) som är under beredning har frågan lösts på motsvarande sätt genom en hänvisning till registerförordningen.

Riktlinjerna för EU:s klimat- och energipolitik fram till 2030 drogs upp i slutsatserna från Europeiska rådets möte den 23 och 24 oktober 2014. Enligt dessa ska EU:s utsläpp av växthusgaser före utgången av 2030 minskas med minst 40 procent jämfört med 1990 års nivå, och minskningen ska genomföras genom EU:s interna åtgärder. De gällande EU-bestämmelserna möjliggör inte användning av internationella projektenheter i EU:s utsläppshandelssystem efter 2020.

16 § Registrering av utsläppsrätter för luftfart som tilldelats gratis. Det föreslås att paragrafens rubrik preciseras så att det framgår att den gäller registreringen av utsläppsrätter som tilldelats gratis. Också omnämnandet av en årlig tilldelning av utsläppsrätter stryks i rubriken, eftersom 1 mom. i paragrafen enligt lagförslaget ska flyttas till 8 §. Grunderna för att flytta momentet framgår närmare av motiveringen till 8 §.

Paragrafens nuvarande 2 mom. blir 1 mom. och nuvarande 3 mom. blir 2 mom. Det föreslås inte att någotdera av dessa moment ska ändras till sitt innehåll, men tempusformen ”tilldelas” i 1 mom. ändras till ”har tilldelats”, som bättre beskriver det faktum att tilldelningen av utsläppsrätter redan har skett när registreringen blir aktuell. Dessutom beaktas i 2 mom. det förslag till ämbetsverksreform enligt RP 61/2018 rd som är under behandling i riksdagen och som förväntas leda till att de uppgifter Trafiksäkerhetsverket har i samband med utsläppshandeln från och med ingången av 2019 övergår till Transport- och kommunikationsverket.

17 § Registrering av utsläppsrätter för luftfart som tilldelats gratis på ny luftfartygsoperatör. Det föreslås att paragrafens rubrik preciseras så att det framgår att den gäller utsläppsrätter som tilldelats gratis.

18 § Registrering av utsläppsrätter för luftfart som tilldelats gratis vid byte av luftfartygsoperatör. Det föreslås att paragrafens rubrik preciseras så att det framgår att den gäller utsläppsrätter som tilldelats gratis. Det föreslås dessutom att hänvisningen till 16 § ändras så att den överensstämmer med den paragrafens föreslagna nya formulering, samtidigt som texten görs tydligare för att det bättre ska framgå att ändringen också gäller de år som följer på det år då en luftfartygsoperatör byts.

19 § Skyldighet att överlämna utsläppsrätter, utsläppsrätter för luftfart och projektenheter samt återlösen av dessa. Det föreslås att det till 1 mom. fogas ett förbud mot användning av sådana utsläppsrätter för att fullgöra överlämningskyldigheten, vilkas överlämnande förhindrats med stöd av registerförordningen för att de skyldigheter som gäller verksamhetsutövarna eller luftfartygsoperatörerna i den medlemsstat som utfärdat de aktuella utsläppsrätterna i enlighet med artikel 12.3a i utsläppshandelsdirektivet håller på att förfalla. Begränsningen härrör från Förenade kungarikets utträdesanmälan med sikte på ett utträde ur EU den 29 mars 2019 (nedan *Brexit*). I och med EU-utträdet är utgångspunkten att de fasta anläggningarnas och luftfartens verksamhetsutövare inom den brittiska utsläppshandeln inte längre omfattas av skyldigheterna enligt utsläppshandelsdirektivet, med risk för att avgiftsfria utsläppsrätter som tilldelats dessa verksamhetsutövare hade hamnat på marknaden från och med våren 2018 trots att verksamhetsutövarna inte längre är skyldiga att använda dessa för överlämning av utsläppsrätter senast den 30 april 2019.

Inför Brexit gjordes en ändring av registerförordningen genom kommissionens förordning (EU) 2018/208. Enligt ändringen av förordningen ska utsläppsrätter som från och med 2018 tilldelas, auktioneras ut eller byts ut mot projektenheter av en medlemsstat som utträder i enlighet med artikel 50 i fördraget om Europeiska unionen (FEU) identifieras med en landskod, och får inte användas för överlämnande av utsläppsrätter. Om det dock på ett tillfredsställande sätt säkerställs att överlämnandet av utsläppsrätter äger rum senast den 15 mars 2019 på ett sätt som är rättsligt tvingande ska utsläppsrätter som tilldelats för 2018 inte identifieras med en landskod. Förenade kungadömet har stiftat en motsvarande lag som trädde i kraft den 27 december 2017. Kommissionen meddelade den 8 januari 2018 att de utsläppsrätter som utfärdats av Förenade kungadömet för 2018 inte ska identifieras med en landskod och kan överlämnas på normalt sätt.

Det föreslås att en hänvisning till 14 § 1 och 2 mom. ska tas in i 2 mom. i paragrafen. Enligt hänvisningen är användningen av projektenheter begränsad och upphör den 31 december 2020.

Ett skrivfel har korrigerats i den första meningen i 3 mom. i den finskspråkiga lagtexten. Det föreslås dessutom att 4 mom. ska upphävas som föråldrat.

20 § *Hur annullerade utsläppsrätter ska ersättas.* Det föreslås att en närmare förklaring med anledning av den nya specificeringen av handelsperioden i den ändrade 5 § ska införas i paragrafen.

2 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen träder i kraft så snart som möjligt. Lagens 2 § 5 mom. ska gälla till och med den 31 december 2023.

Lagens 2 § 5 mom. tillämpas dock på de skyldigheter som utsläppen under 2017 har gett upphov till.

3 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Det föreslås inte några ändringar i de gällande bemyndiganden att utfärda förordning som finns i lagen. Utöver de föreslagna lagändringarna förutsätter konsekvensen med avseende på utsläppshandelsförordningen för luftfart och den nationella lagstiftningen små ändringar i kommunikationsministeriets förordning om utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis och kommunikationsministeriets förordning om övervakning och kontroll av koldioxidutsläpp och antalet tonkilometer i luftfart.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Det nationella genomförandet av utsläppshandelsdirektivet har med tanke på grundlagen och lagstiftningsordningen bedömts i regeringens proposition med förslag till lag om utsläppshandel (RP 49/2004 rd) och i grundlagsutskottets utlåtande om den (GrUU 14/2004 rd) samt i regeringens proposition med förslag till lag om utsläppshandel (RP 315/2010 rd). Grundlagsutskottet anförde i sitt utlåtande GrUU 14/2004 rd att förslaget till lag om utsläppshandel (RP 49/2004 rd) kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning. Lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart bygger i konstitutionellt hänseende på mycket likartade lösningar som de som tillämpas i lagen om utsläppshandel, och de konstitutionella synpunkter som framförts i samband med behandlingen av den lagen är av betydelse också när det gäller bedömningen av det aktuella lagförslaget.

Handeln med utsläppsrätter för luftfart har med tanke på grundlagen och lagstiftningsordningen bedömts i regeringens proposition med förslag till lag om handel med utsläppsrätter för luftfart (RP 209/2009 rd) och i grundlagsutskottets utlåtande om den (GrUU 36/2009 rd). I sitt utlåtande ansåg grundlagsutskottet att det finns acceptabla grunder för de föreslagna bestämmelserna i 20 § 1 mom. i grundlagen och bestämmelserna ansågs också vara tillräckligt noggrant avgränsade. Samtidigt ansågs de inte vara oskäligen för luftfartsoperatörerna ur grundlagssynvinkel. Sammantaget ansågs förslaget inte vara något problem med avseende på garantierna för egendomsskydd i 15 § 1 mom. och näringsfriheten i 18 § 1 mom. i grundlagen.

De nu föreslagna ändringarna i lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart ändrar inte de grundläggande strukturerna för handeln med utsläppsrätter för luftfart eller de centrala förfa-

RP 265/2018 rd

randena. På ovan anförda grunder anses det att lagförslaget kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lagförslag

LAG

om ändring och temporär ändring av lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart (34/2010) 11 § 7 mom., sådant det lyder i lag 37/2015,
ändras 3 § 3 och 4 punkten, 4 § 2 punkten, 5 §, 7 § 1 och 2 mom., 8 §, det inledande stycket i 9 § 1 mom., 10 §, 14 § 1 och 2 mom., 16 §, rubriken för 17 § samt 18–20 §,
av dem 5 och 10 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1319/2011, 8 och 16 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 37/2015, det inledande stycket i 9 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1319/2011 samt 14 § och 18–20 § sådana de lyder i lag 37/2015, samt
fogas temporärt till 2 §, sådant det lyder delvis i lag 37/2015, ett nytt 5 mom. som följer:

2 §

Tillämpningsområde

Med avvikelse från 1 mom. gäller denna lag åren 2013–2023 koldioxidutsläpp från flygningar mellan flygplatser i medlemsstater i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Till och med den 31 december 2023 gäller lagen dock inte koldioxidutsläpp från flygningar mellan en flygplats i ett av de yttersta randområdena som avses i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och en flygplats i en annan region i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

3) *utsläppsrätt för luftfart* en utsläppsrätt som enligt denna lag tilldelas eller säljs och som till utgången av 2020 endast får användas för att fullgöra skyldigheten att överlämna utsläppsrätter som gäller utsläpp från luftfart,

4) *handelsperiod* en period för vilken det avgiftsfritt har utfärdats eller kommer att utfärdas eller annars tilldelas utsläppsrätter,

4 §

Luftfartygsoperatörens skyldigheter

De luftfartygsoperatörer som avses i 2 § 2 mom ska

2) till Transport- och kommunikationsverket sända in en övervakningsplan för godkännande fyra månader före ingången av varje handelsperiod,

5 §

Det totala antalet utsläppsrätter för luftfart under den handelsperiod som inleddes 2013

Det totala antalet utsläppsrätter för luftfart som tilldelas luftfartygsoperatörerna för den handelsperiod som inleddes 2013 och efterföljande handelsperioder ska motsvara 95 procent av de historiska utsläppen från luftfart multiplicerat med det antal år handelsperioden omfattar.

Av det totala antalet utsläppsrätter för luftfart som tilldelas under de handelsperioder som avses i 1 mom. ska tre procent under varje handelsperiod avsättas till den särskilda reserv som avses i 9 §.

7 §

Hur de utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis ska ansökas

Luftfartygsoperatörerna kan särskilt för varje handelsperiod ansöka om de utsläppsrätter för luftfart som ska tilldelas gratis. Ansökan görs så att verifierade uppgifter om tonkilometer för övervakningsåret lämnas in till Transport- och kommunikationsverket. För den handelsperiod som inleddes 2013 ska övervakningsåret vara 2010. För efterföljande perioder ska övervakningsåret vara det kalenderår som löper ut 24 månader före ingången av den handelsperiod som ansökan avser.

Ansökan om de utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis för den handelsperiod som inleddes 2013 ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket minst 21 månader före ingången av den handelsperiod som ansökan avser.

8 §

Antal utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis och hur de ska utfärdas

Europeiska kommissionen fastställer det totala antalet utsläppsrätter för luftfart som ska tilldelas för varje handelsperiod, antalet utsläppsrätter som ska fördelas genom auktion, antalet utsläppsrätter i den särskilda reserven, antalet utsläppsrätter som ska tilldelas gratis under perioden och det riktmärke som ska användas för att tilldela luftfartygsoperatörerna kostnadsfria utsläppsrätter.

Den totala tilldelningen av kostnadsfria utsläppsrätter för en handelsperiod till varje luftfartygsoperatör som har lämnat in en ansökan beräknas genom att uppgiften om tonkilometer i ansökan multipliceras med Europeiska kommissionens riktmärke.

Transport- och kommunikationsverket fastställer antalet utsläppsrätter för luftfart som varje luftfartygsoperatör årligen ska tilldelas gratis genom att dividera det totala antalet utsläppsrätter enligt 2 mom. med det antal år i handelsperioden under vilka luftfartygsoperatören bedriver luftfartsverksamhet. Från och med 2021 tillämpas på antalet utsläppsrätter som tilldelas varje luftfartygsoperatör gratis en linjär reduktionsfaktor på 2,2 procent i enlighet med artikel 9 i utsläppshandelsdirektivet.

Transport- och kommunikationsverket ska till luftfartygsoperatörerna utfärda de utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis senast tre månader efter det beslut av kommissionen som avses i 1 mom.

Bestämmelser om användningen av riktmärket för kostnadsfria utsläppsrätter och vad som ska ingå i ansökan om kostnadsfria utsläppsrätter utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

9 §

En särskild reserv för utsläppsrätter för luftfart

Under varje handelsperiod som avses i 5 § 1 mom. ska tre procent av det totala antal utsläppsrätter för luftfart som avses i det momentet avsättas till en särskild reserv för luftfartygsoperatörer:

10 §

Utsläppsrätter för luftfart som tilldelas genom auktion

Genom auktion tilldelas de utsläppsrätter för luftfart som enligt 6 § inte fördelas gratis och de utsläppsrätter för luftfart som inte har tilldelats ur den särskilda reserven enligt 9 §, liksom de utsläppsrätter för luftfart som inte kan registreras på en luftfartygsoperatörs utsläppskonto enligt 16 § 2 mom.

Med avvikelse från 1 mom. ska de utsläppsrätter som inte har tilldelats ur den särskilda reserven annulleras tills systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp inom internationell luftfart, CORSIA, genomförs.

Auktionen ska genomföras på ett öppet, samordnat, icke diskriminerande och förutsebart sätt och så att alla aktörer kan delta på lika villkor. Auktionen ska genomföras kostnadseffektivt och den kan också genomföras elektroniskt.

På auktionering av utsläppsrätter för luftfart tillämpas bestämmelserna i 6 kap. i lagen om utsläppshandel (311/2011).

14 §

Projektverksamhet

En luftfartygsoperatör får under den handelsperiod som inleddes 2013 till och med den tidpunkt som anges i kommissionens förordning (EU) nr 389/2013 (nedan *registerförordningen*) använda certifierade utsläppsminskningar och utsläppsminskningsenheter som härrör från projektverksamhet till högst 1,5 procent av de utsläppsrätter som operatören ska överlämna enligt 19 §.

En luftfartygsoperatör får använda den från 2012 återstående nyttjanderätten till projektenheter även under den handelsperiod som inleddes 2013 till och med den tidpunkt som anges i registerförordningen till den del projektenheterna har blivit oanvända under perioden 2012 för fullgörande av den skyldighet som föreskrivs i 19 §.

16 §

Registrering av utsläppsrätter för luftfart som tilldelats gratis

Energimyndigheten ska senast den 28 februari varje år på en luftfartygsoperatörs utsläppskonto i det register som avses i 15 § registrera det antal gratis utsläppsrätter för luftfart som operatören tilldelats för det året.

Om det drifttillstånd eller den operativa licens som beviljats luftfartygsoperatörens organisation har upphört att gälla, om luftfartygsoperatören enligt 25 § 1 mom. genom beslut av Europeiska kommissionen har ålagts verksamhetsförbud eller om luftfartygsoperatören lägger ner luftfartsverksamhet som omfattas av denna lag, får Energimyndigheten efter återkallelsen eller verksamhetsnedläggningen inte längre registrera årliga utsläppsrätter på luftfartygsoperatörens utsläppskonto. Transport- och kommunikationsverket ska underrätta Energimyndigheten om återkallelse och åläggande som avses i detta moment.

17 §

Registrering av utsläppsrätter för luftfart som tilldelats gratis på ny luftfartygsoperatör

18 §

Registrering av utsläppsrätter för luftfart som tilldelats gratis vid byte av luftfartygsoperatör

När luftfartygets operatör byts ska den nya operatören anmäla bytet till Transport- och kommunikationsverket och dessutom till Energimyndigheten, som i enlighet med 16 § 1 mom. för in de årliga utsläppsrätterna på den nya luftfartygsoperatörens utsläppskonto i registret.

19 §

Skyldighet att överlämna utsläppsrätter, utsläppsrätter för luftfart och projektenheter samt återlösen av dessa

Varje luftfartygsoperatör ska senast den 30 april varje år till det register som avses i 15 § överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de totala utsläppen från varje luftfartyg det föregående kalenderåret och som kontrollerats i enlighet med 11 §. De utsläppsrätter som överlämnas får inte vara sådana utsläppsrätter vilkas överlämnande förhindrats i registerförordningen för att de skyldigheter som gäller verksamhetsutövarna eller luftfartygsoperatörerna i den medlemsstat som utfärdat de aktuella utsläppsrätterna håller på att förfalla i enlighet med artikel 12.3a i utsläppshandelsdirektivet. Bestämmelserna i 5 § i lagen om beräkning av laga tid (150/1930) tillämpas inte på tidsfristen.

En luftfartygsoperatör får för att fullgöra sin skyldighet enligt 1 mom. använda certifierade utsläppsminskningar och utsläppsminskningsenheter som härrör från projektverksamhet i enlighet med 14 § 1 och 2 mom.

De utsläppsrätter, certifierade utsläppsminskningar och utsläppsminskningsenheter som luftfartygsoperatörerna överlämnat återlöses i registret för den första åtagandeperioden enligt Kyotoprotokollet endast i den mån utsläppsrätterna, de certifierade utsläppsminskningarna och utsläppsminskningsenheterna motsvarat utsläpp som ingår i Finlands totala nationella utsläppsmängd.

20 §

Hur annullerade utsläppsrätter ska ersättas

Det register som avses i 15 § ska registrera utsläppsrätter på behörigt konto för den handelsperiod som inleddes 2013 och efterföljande handelsperioder för att ersätta de utsläppsrätter som finns på kontot från föregående handelsperiod och som inte använts för att fullgöra skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt 19 §.

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 2 § 5 mom. gäller till och med utgången av 2023. Lagens 2 § 5 mom. tillämpas dock på de skyldigheter som utsläppen under 2017 har gett upphov till.

Helsingfors den 29 november 2018

RP 265/2018 rd

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

Lag

om ändring och temporär ändring av lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart

I enlighet med riksdagens beslut upphävs i lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart (34/2010) 11 § 7 mom., sådant det lyder i lag 37/2015, ändras 3 § 3 och 4 punkten, 4 § 2 punkten, 5 §, 7 § 1 och 2 mom., 8 §, 9 § 1 mom., 10 §, 14 § 1 och 2 mom., 16 §, rubriken för 17 § samt 18–20 §, av dem 5 och 10 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1319/2011, 8 och 16 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 37/2015, 9 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1319/2011 samt 14 § och 18–20 § sådana de lyder i lag 37/2015, samt fogas temporärt till 2 §, sådant det lyder delvis i lag 37/2015, ett nytt 5 mom. som följer:

Gällande lydelse

2 §

Tillämpningsområde

Föreslagen lydelse

2 §

Tillämpningsområde

Med avvikelse från 1 mom. gäller denna lag åren 2013–2023 koldioxidutsläpp från flygningar mellan flygplatser i medlemsstater i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Till och med den 31 december 2023 gäller lagen dock inte koldioxidutsläpp från flygningar mellan en flygplats i ett av de yttersta randområdena som avses i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och en flygplats i en annan region i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

3) utsläppsrätt för luftfart utsläppsrätt som enligt denna lag tilldelas eller säljs till luftfartygsoperatörer och som är giltig endast i handeln med utsläppsrätter för luftfart;

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

3) utsläppsrätt för luftfart en utsläppsrätt som enligt denna lag tilldelas eller säljs och som till utgången av 2020 endast får användas för att fullgöra skyldigheten att överlämna utsläppsrätter som gäller utsläpp från

4) handelsperiod en period som anges i 5 §, _____	luftfart, 4) handelsperiod en period för vilken det avgiftsfritt har utfärdats eller kommer att utfärdas eller annars tilldelas utsläppsrätter; _____
--	--

4 §

Luftfartygsoperatörens skyldigheter

De luftfartygsoperatörer som avses i 2 § 2 mom ska

2) till Trafiksäkerhetsverket sända in en övervakningsplan för godkännande fyra månader före ingången av den andra handelsperioden och följande handelsperioder;

5 §

Handelsperioder och det totala antalet utsläppsrätter för luftfart

Den första handelsperioden börjar den 1 januari 2012 och slutar den 31 december 2012. Under denna handelsperiod ska det totala antalet utsläppsrätter som tilldelas luftfartygsoperatörer motsvara 97 procent av de historiska luftfartsutsläppen.

Den andra handelsperioden börjar den 1 januari 2013 och slutar den 31 december 2020. Under denna handelsperiod och senare handelsperioder ska det totala antalet utsläppsrätter som tilldelas luftfartygsoperatörer motsvara 95 procent av de historiska luftfartsutsläppen multiplicerat med det antal år som perioden omfattar.

Av det totala antalet utsläppsrätter för luftfart som beviljas under de handelsperioder som avses i 2 mom. ska tre procent under varje handelsperiod avsättas till den särskilda reserv som avses i 9 §.

7 §

4 §

Luftfartygsoperatörens skyldigheter

De luftfartygsoperatörer som avses i 2 § 2 mom ska

2) till Transport- och kommunikationsverket sända in en övervakningsplan för godkännande fyra månader före ingången av varje handelsperiod;

5 §

Det totala antalet utsläppsrätter för luftfart under den handelsperiod som inleddes 2013

Det totala antalet utsläppsrätter för luftfart som tilldelas luftfartygsoperatörerna för den handelsperiod som inleddes 2013 och efterföljande handelsperioder ska motsvara 95 procent av de historiska utsläppen från luftfart multiplicerat med det antal år handelsperioden omfattar.

Av det totala antalet utsläppsrätter för luftfart som tilldelas under de handelsperioder som avses i 1 mom. ska tre procent under varje handelsperiod avsättas till den särskilda reserv som avses i 9 §.

7 §

Hur de utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis ska ansökas

Luftfartygsoperatörerna kan särskilt för varje handelsperiod ansöka om de utsläppsrätter för luftfart som ska tilldelas gratis. Ansökan görs så att verifierade uppgifter om tonkilometer för övervakningsåret lämnas in till Trafiksäkerhetsverket. För den första och den andra handelsperioden ska övervakningsåret vara 2010. För efterföljande perioder ska övervakningsåret vara det kalenderår som löper ut 24 månader före starten av den handelsperiod som ansökan avser.

Ansökan om de utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis ska lämnas in senast den 31 mars 2011 när den gäller den första och den andra handelsperioden. Ansökan för de efterföljande perioderna ska lämnas in minst 21 månader före starten av den handelsperiod som ansökan avser.

8 §

Hur de utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis ska utfärdas

Europeiska kommissionen fastställer det totala antalet utsläppsrätter som ska tilldelas och fördelas genom auktion för varje handelsperiod, antalet utsläppsrätter i den särskilda reserven, antalet utsläppsrätter som ska tilldelas gratis under perioden och det riktmärke som ska användas för att tilldela luftfartygsoperatörerna kostnadsfria utsläppsrätter. *Trafiksäkerhetsverket ska till luftfartygsoperatörerna utfärda de utsläppsrätter för luftfart som under handelsperioden tilldelas gratis senast tre månader efter kommissionens beslut.*

Den totala tilldelningen av kostnadsfria utsläppsrätter för en handelsperiod till varje

Hur de utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis ska ansökas

Luftfartygsoperatörerna kan särskilt för varje handelsperiod ansöka om de utsläppsrätter för luftfart som ska tilldelas gratis. Ansökan görs så att verifierade uppgifter om tonkilometer för övervakningsåret lämnas in till *Transport- och kommunikationsverket*. För den handelsperiod som *inleds 2013* ska övervakningsåret vara 2010. För efterföljande perioder ska övervakningsåret vara det kalenderår som löper ut 24 månader före ingången av den handelsperiod som ansökan avser.

Ansökan om de utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis *för den handelsperiod som inleddes 2013* ska lämnas till *Transport- och kommunikationsverket* minst 21 månader före ingången av den handelsperiod som ansökan avser.

8 §

Antal utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis och hur de ska utfärdas

Europeiska kommissionen fastställer det totala antalet utsläppsrätter för luftfart som ska tilldelas för varje handelsperiod, *antalet utsläppsrätter som ska fördelas genom auktion*, antalet utsläppsrätter i den särskilda reserven, antalet utsläppsrätter som ska tilldelas gratis under perioden och det riktmärke som ska användas för att tilldela luftfartygsoperatörerna kostnadsfria utsläppsrätter.

Den totala tilldelningen av kostnadsfria ut-

luftfartygsoperatör som har lämnat in en ansökan beräknas genom att uppgiften om tonkilometer i ansökan multipliceras med Europeiska kommissionens riktmärke.

släppsätter för en handelsperiod till varje luftfartygsoperatör som har lämnat in en ansökan beräknas genom att uppgiften om tonkilometer i ansökan multipliceras med Europeiska kommissionens riktmärke.

Transport- och kommunikationsverket fastställer antalet utsläppsätter för luftfart som varje luftfartygsoperatör årligen ska tilldelas gratis genom att dividera det totala antalet utsläppsätter enligt 2 mom. med det antal år i handelsperioden under vilka luftfartygsoperatören bedriver luftfartsverksamhet. Från och med 2021 tillämpas på antalet utsläppsätter som tilldelas varje luftfartygsoperatör gratis en linjär reduktionsfaktor på 2,2 pro-cent i enlighet med artikel 9 i utsläppshandelsdirektivet.

Transport- och kommunikationsverket ska till luftfartygsoperatörerna utfärda de utsläppsätter för luftfart som tilldelas gratis senast tre månader efter det beslut av kommissionen som avses i 1 mom.

Bestämmelser om användningen av riktmärket för kostnadsfria utsläppsätter och vad som ska ingå i ansökan om kostnadsfria utsläppsätter utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Bestämmelser om användningen av riktmärket för kostnadsfria utsläppsätter och vad som ska ingå i ansökan om kostnadsfria utsläppsätter utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

9 §

En särskild reserv för utsläppsätter för luftfart

Under varje handelsperiod som avses i 5 § 2 mom. ska tre procent av det totala antal utsläppsätter för luftfart som avses i det momentet avsättas till en särskild reserv för luftfartygsoperatörer

9 §

En särskild reserv för utsläppsätter för luftfart

Under varje handelsperiod som avses i 5 § 1 mom. ska tre procent av det totala antal utsläppsätter för luftfart som avses i det momentet avsättas till en särskild reserv för luftfartygsoperatörer

10 §

Utsläppsätter för luftfart som tilldelas genom auktion

Genom auktion tilldelas de utsläppsätter för luftfart som enligt 6 § inte fördelas gratis och de utsläppsätter för luftfart som inte har tilldelats ur den särskilda reserven enligt 9 §,

10 §

Utsläppsätter för luftfart som tilldelas genom auktion

Genom auktion tilldelas de utsläppsätter för luftfart som enligt 6 § inte fördelas gratis och de utsläppsätter för luftfart som inte har tilldelats ur den särskilda reserven enligt 9 §,

liksom de utsläppsrätter för luftfart som inte kan registreras på en luftfartygsoperatörs utsläppskonto enligt 16 § 3 mom.

liksom de utsläppsrätter för luftfart som inte kan registreras på en luftfartygsoperatörs utsläppskonto enligt 16 § 2 mom.

Med avvikelse från 1 mom. ska de utsläppsrätter som inte har tilldelats ur den särskilda reserven annulleras tills systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp inom internationell luftfart, CORSIA, genomförts.

Auktionen ska genomföras på ett öppet, samordnat, icke diskriminerande och förutsebart sätt och så att alla aktörer kan delta på lika villkor. Auktionen ska genomföras kostnadseffektivt och den kan också genomföras elektroniskt.

Auktionen ska genomföras på ett öppet, samordnat, icke diskriminerande och förutsebart sätt och så att alla aktörer kan delta på lika villkor. Auktionen ska genomföras kostnadseffektivt och den kan också genomföras elektroniskt.

På auktionering av utsläppsrätter för luftfart tillämpas bestämmelserna i 6 kap. i lagen om utsläppshandel (311/2011). (16.12.2011/1319)

På auktionering av utsläppsrätter för luftfart tillämpas bestämmelserna i 6 kap. i lagen om utsläppshandel (311/2011).

11 §

Övervakning, rapportering och kontroll av utsläpp och tonkilometer

11 §

Övervakning, rapportering och kontroll av utsläpp och tonkilometer

Med avvikelse från 4 § 1 punkten och 2 och 4 mom. i denna paragraf om en årlig rapport ska rapporten om de kontrollerade utsläppen 2013 från flygningar mellan flygplatser i stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet lämnas in senast den 31 mars 2015.

(upphävs)

14 §

Projektverksamhet

En luftfartygsoperatör får under handelsperioden 2013–2020 årligen använda certifierade utsläppsminskningar och utsläppsminskningsenheter som härrör från projektverksamhet till högst 1,5 procent av de utsläppsrätter som operatören ska överlämna enligt 19 §.

14 §

Projektverksamhet

En luftfartygsoperatör får under den handelsperiod som inleddes 2013 till och med den tidpunkt som anges i kommissionens förordning (EU) nr 389/2013 (nedan registerförordningen) använda certifierade utsläppsminskningar och utsläppsminskningsenheter som härrör från projektverksamhet till högst 1,5 procent av de utsläppsrätter

som operatören ska överlämna enligt 19 §.

En luftfartygsoperatör får använda den från 2012 återstående nyttjanderätten till projektenheter även under handelsperioden 2013–2020 till den del projektenheterna har blivit oanvända under perioden 2012, för fullgörande av den skyldighet som föreskrivs i 19 §.

En luftfartygsoperatör får använda den från 2012 återstående nyttjanderätten till projektenheter även under den handelsperiod som *inleddes 2013 till och med den tidpunkt som anges i registerförordningen* till den del projektenheterna har blivit oanvända under perioden 2012 för fullgörande av den skyldighet som föreskrivs i 19 §.

16 §

Årlig tilldelning och registrering av utsläppsrätter för luftfart

Trafiksäkerhetsverket fastställer antalet utsläppsrätter för luftfart som varje luftfartygsoperatör årligen ska tilldelas gratis under handelsperioden genom att dividera det totala antalet utsläppsrätter enligt 6 § med det antal år i perioden under vilka luftfartygsoperatören bedriver luftfartsverksamhet.

Energimyndigheten ska senast den 28 februari varje år på en luftfartygsoperatörs utsläppskonto i det register som avses i 15 § registrera det antal gratis utsläppsrätter för luftfart som operatören tilldelas för det året. (23.1.2015/37)

Om det drifttillstånd eller den operativa licens som beviljats luftfartygsoperatörens organisation har upphört att gälla, om luftfartygsoperatören enligt 25 § 1 mom. genom beslut av Europeiska kommissionen har ålagts verksamhetsförbud eller om luftfartygsoperatören lägger ner luftfartsverksamhet som omfattas av denna lag, får Energimyndigheten efter återkallelsen eller verksamhetsnedläggningen inte längre registrera årliga utsläppsrätter på luftfartygsoperatörens utsläppskonto. Trafiksäkerhetsverket ska underrätta Energimyndigheten om återkallelse och åläggande som avses i detta moment. (23.1.2015/37)

16 §

Registrering av utsläppsrätter för luftfart som tilldelats gratis

Energimyndigheten ska senast den 28 februari varje år på en luftfartygsoperatörs utsläppskonto i det register som avses i 15 § registrera det antal gratis utsläppsrätter för luftfart som operatören *tilldelats* för det året.

Om det drifttillstånd eller den operativa licens som beviljats luftfartygsoperatörens organisation har upphört att gälla, om luftfartygsoperatören enligt 25 § 1 mom. genom beslut av Europeiska kommissionen har ålagts verksamhetsförbud eller om luftfartygsoperatören lägger ner luftfartsverksamhet som omfattas av denna lag, får Energimyndigheten efter återkallelsen eller verksamhetsnedläggningen inte längre registrera årliga utsläppsrätter på luftfartygsoperatörens utsläppskonto. *Transport- och kommunikationsverket* ska underrätta Energimyndigheten om återkallelse och åläggande som avses i detta moment.

17 §

Registrering av utsläppsrätter för luftfart på ny luftfartygsoperatör

17 §

Registrering av utsläppsrätter för luftfart som tilldelats gratis på ny luftfartygsoperatör

18 §

Registrering av utsläppsrätter för luftfart vid byte av luftfartygsoperatör

18 §

Registrering av utsläppsrätter för luftfart som tilldelats gratis vid byte av luftfartygsoperatör

När luftfartygets operatör byts ska den nya operatören anmäla bytet till Trafiksäkerhetsverket och dessutom till Energimyndigheten, som i enlighet med 16 § 2 mom. registrerar utsläppsrätterna för året i fråga på den nya luftfartygsoperatörens utsläppskonto i registret.

När luftfartygets operatör byts ska den nya operatören anmäla bytet till Transport- och kommunikationsverket och dessutom till Energimyndigheten, som i enlighet med 16 § 1 mom. för in de årliga utsläppsrätterna på den nya luftfartygsoperatörens utsläppskonto i registret.

19 §

Skyldighet att överlämna utsläppsrätter, utsläppsrätter för luftfart och projektenheter samt återlösen av dessa

19 §

Skyldighet att överlämna utsläppsrätter, utsläppsrätter för luftfart och projektenheter samt återlösen av dessa

Varje luftfartygsoperatör ska senast den 30 april varje år till det register som avses i 15 § överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de totala utsläppen från varje luftfartyg det föregående kalenderåret och som kontrollerats i enlighet med 11 §. Bestämmelserna i 5 § i lagen om beräkning av laga tid (150/1930) tillämpas inte på tidsfristen.

Varje luftfartygsoperatör ska senast den 30 april varje år till det register som avses i 15 § överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de totala utsläppen från varje luftfartyg det föregående kalenderåret och som kontrollerats i enlighet med 11 §. De utsläppsrätter som överlämnas får inte vara sådana utsläppsrätter vilkas överlämnande förhindrats i den med stöd av artikel 19.3 i utsläppshandelsdirektivet antagna registerförordningen för att de skyldigheter som gäller verksamhetsutövarna eller luftfartygsoperatörerna i den medlemsstat som utfärdar de aktuella utsläppsrätterna håller på att förfalla i enlighet med artikel 12.3a i utsläppshandelsdirektivet. Bestämmelserna i 5 § i lagen om beräkning av laga tid (150/1930) tillämpas inte på tidsfristen.

En luftfartygsoperatör får använda certifi-

En luftfartygsoperatör får för att fullgöra sin skyldighet enligt 1 mom. använda certi-

erade utsläppsminskningar och utsläppsminskningenheter som härrör från projektverksamhet för att fullgöra sin skyldighet enligt 1 mom.

De utsläppsrätter, certifierade utsläppsminskningar och utsläppsminskningenheter som luftfartygsoperatörerna överlämnat återlöses i registret för den första åtagandeperioden enligt Kyotoprotokollet endast i den mån utsläppsrätterna, de certifierade utsläppsminskningarna och utsläppsminskningenhetererna motsvarat utsläpp som ingår i Finlands totala nationella utsläppsmängd.

Med avvikelse från 1 mom. ska det antal utsläppsrätter som motsvarar de totala kontrollerade utsläppen 2013 från flygningar mellan flygplatser i stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområde överlämnas senast den 30 april 2015.

20 §

Hur annullerade utsläppsrätter ska ersättas

Det register som avses i 15 § ska registrera utsläppsrätter på behörigt konto för handelsperioden 2013–2020 och efterföljande handelsperioder för att ersätta de utsläppsrätter som finns på kontot från föregående handelsperiod och som inte använts för att fullgöra skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt 19 §.

fierade utsläppsminskningar och utsläppsminskningenheter som härrör från projektverksamhet *i enlighet med 14 § 1 och 2 mom.*

De utsläppsrätter, certifierade utsläppsminskningar och utsläppsminskningenheter som luftfartygsoperatörerna överlämnat återlöses i registret för den första åtagandeperioden enligt Kyotoprotokollet endast i den mån utsläppsrätterna, de certifierade utsläppsminskningarna och utsläppsminskningenhetererna motsvarat utsläpp som ingår i Finlands totala nationella utsläppsmängd.

20 §

Hur annullerade utsläppsrätter ska ersättas

Det register som avses i 15 § ska registrera utsläppsrätter på behörigt konto för den handelsperiod *som inleddes 2013* och efterföljande handelsperioder för att ersätta de utsläppsrätter som finns på kontot från föregående handelsperiod och som inte använts för att fullgöra skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt 19 §.

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 2 § 5 mom. gäller till och med utgången av 2023.

Lagens 2 § 5 mom. tillämpas dock på de skyldigheter som utsläppen under 2017 har gett upphov till.

