

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi lentoliikenteen päästökaupasta annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lentoliikenteen päästökaupasta annettua lakia sen yhdenmukaistamiseksi Euroopan unionin lainsäädännön kanssa. Muutoksilla vahvistetaan lentoliikenteen päästökaupan säännöt käynnissä olevalle päästökaupakaudelle.

Lain soveltamisalaa muutettaisiin väliaikaisesti niin, että lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalan rajaus Euroopan talousalueen sisäisiin lentoihin jatkuisi vuoden 2023 loppuun saakka. Päästökauppajärjestelmän turvaamiseksi lakiin lisättäisiin määräykset tilanteesta, jossa Euroopan unionin jäsenvaltio eroaa unionista. Lakiin myös lisättäisiin uusi päästöoikeuksien lineaarinen vähennyskerroin, joka vuosittain vähentää maksutta jaettujen päästöoikeuksien määrää vuodesta 2021 lähtien. Lisäksi lakiehdotuksessa huomioidaan vuoden 2021 alusta voimaan astuva kielto kansainvälisten hankeyksiköiden käytölle päästökaupassa.

Euroopan unionin lainsäädännöstä johtuvien muutostarpeiden lisäksi lentoliikenteen päästökauppalakiin ehdotetaan eräitä teknisluontoisia lain ja sen nojalla annettujen asetusten selkeyttä ja johdonmukaisuutta edistäviä muutoksia.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

Johdanto

Päästökauppa on keskeinen Euroopan unionin (jäljempänä EU) ilmastopolitiikan ohjauskeino, jonka piiriin lentoliikenne tuli vuoden 2012 alusta. Päästökaupan tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä kustannustehokkaalla tavalla. Se antaa lentoyhtiöille mahdollisuuden käydä kauppaa päästöoikeuksilla sekä päättää miten ja ne aikovat vähentää päästöjään. Yksi päästöoikeus vastaa yhtä hiilidioksiditonna. missä

Lentoliikenteen päästökaupassa ilma-alusten käyttäjille myönnetään tietty EU:n lainsäädännössä määrätty osa päästöoikeuksista maksutta. Maksuttomien päästöoikeuksien lisäksi ilma-alusten käyttäjät voivat huutokaupan kautta hankkia lisää päästöoikeuksia, jos maksuttomat päästöoikeudet eivät riitä kattamaan toiminnasta kulloisenakin vuonna aiheutuneita päästöjä. Päästöoikeuksien kokonaismäärä on kuitenkin rajattu ja se on nykyisin 95 prosenttia vuosien 2004–2006 keskiarvopäästöistä kutakin päästökaupavuotta kohden. Kokonaismäärästä 82 prosenttia jaetaan ilma-alusten käyttäjille maksutta EU-tasolla tehtävän vertailun perusteella, joka perustuu ilma-alusten käyttäjien tonnikilometritietoihin vuodelta 2010. Niin sanotusta erityisvarannosta jaetaan lisäksi 3 prosenttia maksutta uusille ilma-alusten käyttäjille ja sellaisille ilma-alusten käyttäjille, joiden liikenne on kasvanut voimakkaasti. Loput 15 prosenttia lentoliikenteen päästöoikeuksista huutokaupataan. Ilma-alusten käyttäjien on palautettava edellisen kalenterivuoden päästöjään vastaava määrä päästöoikeuksia vuosittain huhtikuun loppuun mennessä.

EU:n päästökauppaan kuuluvat toimijat, joiden päästöt ovat suuremmat kuin niiden saamat maksuttomat päästöoikeudet, voivat ostaa päästöoikeuksia huutokaupoista, muilta ilma-alusten käyttäjiltä sekä yleisen päästökaupan piiriin kuuluvilta laitoksilta. Päästöoikeuksia ostamalla toimija voi varmistaa, että se pystyy palauttamaan riittävän määrän päästöoikeuksia. Mikäli toimijan päästöt ovat pienemmät kuin sille myönnetty päästöoikeudet, toimija voi myydä ylimääräiset päästöoikeutensa eteenpäin.

Lentoliikenteen päästökauppa käynnistyi vuonna 2012 nykyistä laajemmassa muodossa niin, että kaikki EU:n lentoasemilta lähtevät ja niille saapuvat lennot olivat järjestelmän piirissä. Päästökaupan alkuperäinen laajuus aiheutti huomattavia ongelmia unionin ulkopuolisten valtioiden kanssa, minkä vuoksi soveltamisala rajattiin väliaikaisesti vuosiksi 2013-2016 koskemaan Euroopan talousalueen (jäljempänä ETA) sisäisten lentojen hiilidioksidipäästöjä. Lisäksi päästökaupan piiristä rajattiin EU:n syrjäisimmillä alueilla sijaitsevien lentoasemien ja muualla ETA:n alueella sijaitsevien lentoasemien välisten lentojen hiilidioksidipäästöt. Samassa yhteydessä myös helpotettiin päästöjen todentamista koskevaa menettelyä niiden ilma-alusten käyttäjien osalta, joiden vuosittaiset kokonaispäästöt ovat alle 25 000 tonnia hiilidioksidia. Lisäksi päästökaupan ulkopuolelle suljettiin vuoden 2020 loppuun saakka ne ei-kaupallista mailuointia harjoittavat ilma-alusten käyttäjät, joiden kokonaispäästöt ovat vuodessa alle 1000 tonnia hiilidioksidia.

Liikenteen turvallisuusvirasto (virastouudistuksen johdosta vuoden 2019 alusta lukien Liikenne- ja viestintävirasto) vastaa lentoliikenteen päästökaupan toimeenpanosta Suomessa hyväksymällä ilma-alusten käyttäjien päästöjentarkkailusuunnitelmat ja päästöselvitykset sekä myöntämällä ilma-alusten käyttäjille maksuttomat päästöoikeudet. Vuonna 2017 suomalaiset lentoyhtiöt raportoivat Liikenteen turvallisuusvirastolle 1 051 722 tonnia hiilidioksidipäästöjä ja ulkomaiset lentoyhtiöt 76 tonnia. Energiavirasto kui-

tenkin huolehtii päästöoikeuksien huutokauppojen järjestämiseen liittyvistä viranomaistoimista ja huutokauppatulojen tulouttamisesta valtion talousarvioon. Energiavirasto vastaa lisäksi lentoliikenteen päästöoikeuksien vuosittaisesta kirjaamisesta ilma-aluksen käyttäjän päästöoikeustilille, palautettujen lentoliikenteen päästöoikeuksien sekä päästövähennysyksikköjen ja sertifioitujen päästövähennysten mitätöinnistä ja yksiköiden siirtämisestä valtion poistotilille.

Päästökauppaa koskeva lainsäädäntö ja käytäntö

Päästökauppajärjestelmästä säädetään kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/87/EY (jäljempänä yleinen päästökauppadirektiivi). Yleisessä päästökauppadirektiivissä on yhteisten määräysten lisäksi erityiset luvut teollisuuden ja energiantuotannon kiinteitä laitoksia koskeville määräyksille sekä lentoliikennettä koskeville määräyksille. Direktiivi astui voimaan 13 päivänä lokakuuta 2003 ja sitä on sittemmin muutettu useita kertoja. Viimeisin pääosin laitoksia koskenut yleisen päästökauppadirektiivin muutos (EU) 2018/410 astui voimaan 8 päivänä huhtikuuta 2018 ja sillä päästökauppajärjestelmää uudistettiin vuoden 2020 jälkeen alkavia päästökauppakausia varten. Laitoksia koskevat yleisen päästökauppadirektiivin määräykset on pantu kansallisesti täytäntöön päästökauppalailla (311/2011) ja lentoliikennettä koskevat määräykset lailla lentoliikenteen päästökaupasta (34/2010).

Laki lentoliikenteen päästökaupasta astui voimaan 1 päivänä helmikuuta 2010 ja sitä täydentävät liikenne- ja viestintäministeriön asetukset maksutta jaettavista lentoliikenteen päästöoikeuksista (nykyinen säädösnumero 433/2015) sekä lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen ja tonniki-lometrimäärien tarkkailusta ja todentamisesta (nykyinen säädösnumero 432/2015). Lailla ja asetuksilla pantiin täytäntöön päästökauppadirektiivin muuttamisesta ilmailutoiminnan sisällyttämiseksi yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/101/EY.

Lentoliikenteen osalta päästökauppadirektiiviä muutettiin 29 päivänä joulukuuta 2017 voimaan astuneella direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta voimassa olevan ilmailutoimintaa koskevan rajoitetun soveltamisen jatkamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen vuonna 2021 alkavan täytäntöönpanon valmistelemiseksi annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2017/2392 (jäljempänä lentoliikenteen päästökauppa-asetus). Asetuksella sovittiin lentoliikenteen päästökaupan säännöistä vuosiksi 2017-2020 ja osin myös pidemmälle 2020-luvulle sekä jo vuosina 2013-2016 voimassa olleen soveltamisalan rajauksen jatkosta vuosiksi 2017-2023. Rajauksella kolmansiin maihin suuntautuvat tai niistä saapuvat lennot vapautetaan päästöjen tarkkailua ja raportointia sekä päästöoikeuksien palauttamista koskevista velvoitteista. Päästökauppajärjestelmän turvaamiseksi lentoliikenteen päästökauppa-asetuksessa myös varauduttiin Euroopan unionin jäsenvaltion eroon ottamalla käyttöön tarvittavat määräykset sen tilanteen varalta, etteivät unioni ja eroava jäsenvaltio pääse sopuun eron ja päästökaupan ehdoista. Vuoden 2021 alusta lentoliikenteen päästökaupassa otetaan käyttöön laitospuolta jo koskenut päästöoikeuksien lineaarinen vähennyskerroin, joka vähentää ilma-alusten käyttäjille maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää vuosittain 2,2 prosenttia vastaavan kiinteän määrän laskettuna vuoden 2020 päästöoikeuksien määrästä. Asetuksella myös vapautettiin alle 3 000 hiilidioksiditonin vuosittaiset päästöt ETA:n sisäisillä lennoilla aiheuttavat toimijat päästöjen todentamisvelvoitteesta, jos päästötiedot ilmoitetaan Eurocontrolin järjestelmiä (Small Emitters Tool ja Support Facility) käyttäen. Lisäksi alle 1 000 hiilidioksiditonin vuosittaiset päästöt aiheuttavien ei-kaupallisten toimijoiden vapautusta päästökaupasta jatkettiin vuoden 2030 loppuun saakka ja lentoliikenteen päästöoikeudet avattiin laitosten käyttöön vuodesta 2021 lukien.

Lentoliikenteen päästökauppaa tullaan tarkastelemaan uudelleen sen jälkeen, kun Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n puitteissa sovittujen päästövähennystoimien toimeenpanosta on enemmän tietoa. ICAO:n yleiskokouksessa vuonna 2016 päätettiin ottaa vuoden 2021 alusta käyttöön kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjä koskeva maailmanlaajuinen hyvitysjärjestelmä (jäljempänä CORSIA), jonka jatkovalmistelun odotetaan päättyvän vuoden 2019 aikana. CORSIA:ssa on tarkoituksenaan hyvittää vuosien 2019-2020 keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ylimenevät päästöt järjestelmän piiriin kuuluvien maiden välisiltä lennoilta. Järjestelmään osallistuminen on ICAO:n jäsenvaltioille vapaaehtoista vuosina 2021-2026 ja pakollista vuosina 2027-2035. Suomi ja lähes kaikki muut Euroopan maat Venäjää lukuun ottamatta ovat ilmoittaneet liittyvänsä CORSIA:an heti vuoden 2021 alusta lukien. CORSIA on tarkoitus panna EU:n alueella täytäntöön päästökauppadirektiivin muutoksilla, joista ensimmäisten tulee astua voimaan vuoden 2019 alussa. Nämä CORSIA:n päästöjen vertailukauden määrittämiseen liittyvät päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevat päästökauppadirektiivin muutokset valmistellaan delegoituna asetuksena vuoden 2018 loppuun mennessä.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on saattaa lentoliikenteen päästökaupasta annettu laki linjaan Euroopan unionin lainsäädännön kanssa. Ehdotetut muutokset sisältyvät pääosin lentoliikenteen päästökauppa-asetukseen, mutta hankeoikeuksien vuodesta 2021 alkava käyttökielto päästökaupassa sisältyy huhtikuussa 2018 voimaan tulleeseen yleistä päästökauppaa (laitoksia) pääosin koskevaan direktiiviin (EU) 2018/410. Lisäksi lakiin ehdotetaan eräitä teknisluontoisia lain ja sen nojalla annettujen asetusten selkeyttä ja johdonmukaisuutta edistäviä muutoksia.

Esityksen keskeisiä ehdotuksia ovat lain soveltamisalan muuttaminen väliaikaisesti niin, että lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalan raja Euroopan talousalueen sisäisiin lentoihin jatkuisi vuoden 2023 loppuun saakka. Päästökaupparjestelmän turvaamiseksi lakiin lisättäisiin määräykset tilanteesta, jossa Euroopan unionin jäsenvaltio eroaa unionista niin, etteivät unioni ja eroava jäsenvaltio pääse sopuun eron ja päästökaupan ehdoista. Lakiin myös lisättäisiin uusi päästöoikeuksien lineaarinen vähennyskerroin, joka vuosittain vähentää maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää vuodesta 2021 lähtien. Lisäksi lakiehdotuksessa huomioidaan vuoden 2021 alusta voimaan astuva kielto kansainvälisten hankeyksiköiden käytölle päästökaupassa.

3 Esityksen vaikutukset

Lentoliikenteen päästökauppa-asetuksella jatkettiin vuosina 2013-2016 käytössä ollutta lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalan rajausta vuoden 2023 loppuun saakka. Esitys ei siis tältä osin tuo muutosta viime vuosien käytäntöön, eikä sillä siten ole merkittäviä vaikutuksia operaattoreiden tai julkisten toimijoiden taloudelliseen asemaan taikka resurssitarpeisiin. Rajauksen jatko on Suomelle hyvin tärkeä, koska vuonna 2012 saatujen kokemusten mukaan kolmannet valtiot suhtautuvat ETA-alueen ulkopuoliseen soveltamisalaan hyvin kielteisesti ja riskinä on huomattavien vastatoimien kohdistaminen unioniin, sen jäsenvaltioihin sekä niiden operaattoreihin. Vastatoimet näkyisivät todennäköisesti esimerkiksi Venäjän ylilentolupien rajoituksen tai menetyksenä sekä laajamittaisina kauppapoliittisina toimenpiteinä, joista voisi aiheutua merkittäviä riskejä erityisesti Finnairin toiminnan kehittämiseksi ja yleisemmin vientivetoisen kansallisen talouden toimintaedellytyksille. Finnair on viime vuosina voimakkaasti lisännyt lentoja ETA-alueen ulkopuolelle, joten sen saama suhteellinen hyöty päästökaupan soveltamisalan rajauksesta lisääntyy. Lentoliiketoiminnan korostetun globaalin luonteen vuoksi on myös tärkeää, että päästövähennystoimista päätettäessä samoilla reiteillä lentäviä operaattoreita kohdel-

laan samalla tavalla. Tämä toteutuu niin unionin päästökaupassa, kuin myös valmisteilla olevassa CORSIA:ssa. Lisäksi päästökaupan soveltamisalan rajauksella unioni osoittaa tukevansa CORSIA:n valmistelua ICAO:ssa.

Lentoliikenteen päästökaupan säännöt vuoden 2020 loppuun saakka ovat myös muutoin käytännössä samat kuin vuosina 2013-2016. Vuonna 2021 käyttöön otettava maksutta jaettavien päästöoikeuksien lineaarinen vähennyskerroin tulee lisäämään operaattoreiden kustannuksia päästökaupassa. Kustannusten kasvu riippuu operaattorin päästöjen kehityksestä ja päästöoikeuden markkinahinnan muutoksista. Vähennyskertoimen käyttöönoton myötä maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrä vähenee kiinteällä vuoden 2020 maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrästä lasketulla 2,2 prosentin määrällä vuosittain vuodesta 2021 lähtien. Tämä tarkoittaa sitä, että prosentuaalinen päästöoikeuksien vähenemä lisääntyy vuosittain maksutta jaettujen päästöoikeuksien määrän vähetessä. Vuosina 2021-2023 maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrään vaikuttaa vähentävästi myös se, että nykyisen päästökauppakauden päättymisajankohdan siirtymisen vuoksi päästöoikeuksien määrät lasketaan edelleen vuoden 2010 eikä vuoden 2018 tonnakilometrien perusteella. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää vuosittain suomalaisille lentoyhtiöille 493 033 maksutonta päästöoikeutta. Lineaarisen vähennyskertoimen käyttöönotto vähentää määrää seuraavasti: vuonna 2021 myönnetään 482 186, vuonna 2022 myönnetään 471 340 ja vuonna 2023 myönnetään 460 493. Tämän lisäksi Trafi myöntää ulkomaalaisille lentoyhtiöille muutamia päästöoikeuksia vuosittain.

Lineaarinen vähennyskerroin, päästöoikeuksien kohonnut hinta sekä laitosten oikeus käyttää lentoliikenteen päästöoikeuksia vuodesta 2021 lähtien lisäävät päästökaupan ohjausvaikutusta. Lentoliikenne käyttää palautusvelvoitteensa täyttämiseen myös yleisiä päästöoikeuksia ja lentoliikenteen päästöoikeuksien hinnat ovat seuranneet läheisesti yleisten päästöoikeuksien hintoja. Suomen huutokauppaamien yleisten ja lentoliikenteen päästöoikeuksien keskimääräinen hinta oli 5,91 euroa vuonna 2014, 7,61 euroa vuonna 2015, 5,25 euroa vuonna 2016 ja 5,77 euroa vuonna 2017. Kuluvana vuonna päästöoikeuksien hinnat ovat lähteneet selkeään nousuun. Suomen myymien lentoliikenteen päästöoikeuksien hinta heinäkuun 2018 huutokaupassa nousi 16 euroon. Myös yleisten päästöoikeuksien hinta heinäkuun 2018 huutokaupoissa oli keskimäärin noin 16 euroa. Elokuun 2018 lopun huutokaupoissa yleisten päästöoikeuksien hinnat nousivat jo hieman yli 21 euroon. Useat markkina-analytytikit odottavat nousun jatkuvan kohti vuotta 2030. Suomen huutokauppatulot lentoliikenteen päästöoikeuksista olivat 620 890 euroa vuonna 2017. Vuoden 2018 ensimmäisen vuosipuoliskon tulot olivat 825 500 euroa, joten tulot nousevat selkeästi kohonneen hinnan vuoksi. Energiavirasto tulouttaa huutokauppatulot valtion talousarvioon.

Ehdotuksilla on myönteinen ympäristövaikutus. Lineaarisen vähennyskertoimen käyttöönotolla pyritään siihen, että myös ilmailusektori tuottaa päästövähennyksiä ja päästökauppasektori saavuttaa sille sovitun päästövähennystavoitteen, joka on 43 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Lentoliikenteen päästökauppa-asetus sisältää myös määräykset komission raportointivelvoitteista liittyen CORSIA:n valmisteluun, toimeenpanoon unionin alueella ja pyrkimykseen saavuttaa ilmailualan pitkän aikavälin päästövähennystavoite hiilidioksidipäästöjen puolittamisesta vuoden 2005 tasosta vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi päästökauppa-asetuksessa on määräys lentoliikenteen päästökaupan sääntöjen uudelleentarkastelusta edellä mainitut tekijät ja tavoitteet huomioon ottaen. Tarvittaessa lentoliikenteen päästökaupan ehtoja voidaan päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi kiristää. Kansallisten ja alueellisten päästövähennysjärjestelmien sijasta olisi pidemmällä aikavälillä globaalin kilpailun vääristymisen ja tarpeettoman hallinnollisen taakan ehkäisemiseksi kuitenkin toivottavaa, että CORSIA:n käyttöönotolla ja kehittämisellä ilmailusektori pystyisi tuottamaan unionin edellyttämät päästövähennykset sekä vastaamaan Pariisin ilmastopöytäkirjan kunnianhimon tasoon.

4 Asian valmistelu

Esitys on laadittu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esityksestä on pyydetty lausunto seuraavilta tahoilta: työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, Energiavirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Finavia, Elinkeinoelämän keskusliitto EK sekä Suomeen rekisteröityneet ilma-alusten käyttäjät, joita Liikenteen turvallisuusvirasto hallinnoi lentoliikenteen päästökaupassa (Finnair ja River Aviation). Lausuntoa on lisäksi pyydetty Jetflite ja Nordic Regional Airlines lentoyhtiöiltä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

2 § *Soveltamisala.* Pykälään esitetään lisättäväksi väliaikaisesti uusi 5 momentti, joka sisältäisi lentoliikenteen päästökauppa-asetuksella muutetun yleisen päästökauppadirektiivin 28 a artiklan 1 kohdan a ja b kohdan sisältämän muutoksen lentoliikenteen päästökaupan maantieteelliseen soveltamisalaan vuoden 2023 loppuun saakka. Päästökauppaa koskevia määräyksiä sovelletaan ETA:n jäsenvaltioissa sijaitsevien lentopaikkojen välisten lentojen hiilidioksidipäästöihin. ETA:n jäsenmaiden ja kolmansien maiden välisten lentojen lisäksi päästökauppa ei myöskään sovelleta ETA:n jäsenvaltion ja Euroopan unionin syrjäisimmillä alueilla sijaitsevien lentopaikkojen välisten lentojen hiilidioksidipäästöihin. Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklan mukaisesti tällaisia alueita ovat Guadeloupe, Ranskan Guayana, Martinique, Réunion, Saint Barthélemy, Saint Martin, Azorit, Madeira ja Kanariansaaret.

Lentoliikenteen päästökauppa-asetuksen mukaisesti soveltamisalan muutosta sovellettiin jo vuonna 2017 aiheutuneita päästöjä koskeviin velvoitteisiin. Tällaisia velvoitteita ovat päästöjen tarkkailu, raportointi, päästöjen todentaminen ja päästöoikeuksien palauttaminen.

3 § *Määritelmät.* Lentoliikenteen päästökauppa-asetuksen mukaisesti lentoliikenteen päästöoikeuden määritelmää täsmennettäisiin niin, että se olisi vuoden 2020 loppuun saakka käytävissä ainoastaan lentoliikenteen päästöistä aiheutuvan palautusvelvollisuuden täyttämiseen. Tämän jälkeen lentoliikenteen päästöoikeudet olisivat käytävissä myös laitosten päästöistä aiheutuvan palautusvelvollisuuden täyttämiseen, mikä käytännössä tarkoittaa sitä, että päästöoikeuksien erottelu poistuu.

Päästökauppakauden määrittely ehdotetaan muutettavaksi yhdenmukaiseksi päästökauppalaissa käytetyn määritelmän kanssa.

4 § *Ilma-aluksen käyttäjän velvollisuudet.* Pykälän 2 kohtaan ehdotetaan teknistä muutosta, joka johtuu 5 §:n perusteluissa selitetystä muutoksesta päästökauppakauden yksilöintiin. Samalla huomioidaan eduskuntakäsittelyssä oleva virastouudistusta koskeva HE 61/2018 vp, jonka seurauksena on odotettavissa, että Liikenteen turvallisuusviraston päästökauppaan liittyviä tehtäviä jatkaa vuoden 2019 alusta lukien Liikenne- ja viestintävirasto.

5 § *Lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärä vuonna 2013 alkaneella päästökauppakaudella.* Pykälän otsikko ehdotetaan muutettavaksi niin, että siinä ei enää mainita päästökauppakauden pituutta, vaan ainoastaan päästöoikeuksien kokonaismäärä vuonna 2013 alkaneella päästökauppakaudella. Tätä päästökauppakauden yksilöintiä ehdotetaan käytettäväksi myös jäljempänä laissa ja se perustuu siihen, että lentoliikenteen päästökauppa-asetuksessa jätettiin käynnissä olevan lentoliikenteen päästökauppakauden päättymisajankohta avoimeksi. Laitospuolella käynnissä oleva (kolmas) päästökauppakausi on vuosille 2013-2020. Lentoliikenteen

käynnissä oleva (toinen) päästökauppakausi on samoin alkanut vuonna 2013, mutta soveltamisalan rajausta tehtiin lentoliikenteen päästökauppa-asetuksessa vuoden 2023 loppuun saakka. Lentoliikenteen päästökauppa-asetuksen ja komission ohjeistuksen mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto on myös jakanut päästöoikeudet vuoden 2023 loppuun saakka. Menettelyllä varaudutaan CORSIA:n käyttöönottoon vuoden 2021 alusta, mikä EU:n alueella tehdään päästökauppadirektiivin muutoksella. Lentoliikenteen päästökaupan tulevaisuudesta ja mahdollisesta rinnakkaisesta toiminnasta CORSIA:n ohella päätetään, kun CORSIA:n sisältö ja vaikuttavuus ovat selvillä. Komission antamien tietojen mukaan tämä voisi kuitenkin tapahtua vasta vuonna 2023, koska CORSIA:n käytännön toimivuudesta halutaan selvyys ennen lentoliikenteen päästökauppa koskevia päätöksiä.

Vuoden 2012 lopussa päättyneen ensimmäisen lentoliikenteen päästökauppakauden pituutta ja päästöoikeuksien kokonaismäärää koskeva 1 momentti ehdotetaan kumottavaksi vanhentuneena. Kumoamisen seurauksena pykälän 2 momentti siirtyisi 1 momentiksi ja siihen tehtäisiin pykälän otsikon muutoksen yhteydessä selitetty muutos päästökauppakauden yksilöintiin. Lisäksi pykälän 3 momentti siirtyisi 2 momentiksi ja siihen tehtäisiin vanhan 1 momentin kumoamiseen liittyvä tekninen muutos pykälän sisäisen viittauksen osalta.

7 § Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien haku. Pykälän 1 ja 2 momenttiin ehdotetaan edellä 5 §:n muutosehdotusten kohdalla tarkemmin selitettyä päästökauppakauden uutta yksilöintiä.

Ehdotetussa pykälässä huomioidaan lisäksi eduskuntakäsittelyssä oleva virastouudistusta koskeva HE 61/2018 vp, jonka seurauksena on odotettavissa, että Liikenteen turvallisuusviraston päästökauppaan liittyviä tehtäviä jatkaa vuoden 2019 alusta lukien Liikenne- ja viestintävirasto. Uuden viraston nimi lisätään selvyden vuoksi myös 2 momenttiin.

8 § Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrä ja myöntäminen. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi, sillä nykyisessä muodossaan pykälä ei riittävästi kuvaa lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärän jakautumista huutokaupattaviin, erityisvarannossa oleviin ja maksutta jaettaviin päästöoikeuksiin. Muutoksen jälkeen pykälä noudattaa johdonmukaisesti yleisen päästökauppadirektiivin 3 e artiklan 2 kohdan esitystapaa.

Pykälän otsikkoon ehdotetaan lisättäväksi maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrä siinä aiemmin olleen päästöoikeuksien myöntämisen lisäksi. Lisäys on selventävä ja vastaa pykälässä jo aiemmin ollutta sisältöä, mutta muutoksen tarve korostuu päästöoikeuksien määrän määrittämiseen liittyvän uuden ehdotetun sisällön johdosta.

Pykälän 1 momentista ehdotetaan asiallisesti muuttamattomana siirrettäväksi uudeksi 4 momentiksi maksutta jaettavia lentoliikenteen päästöoikeuksia koskevan päätöksenteon määräaika. Siirron myötä pykälä muodostaa selkeämmän ja kronologisesti käytännön toimintaa paremmin vastaavan kokonaisuuden.

Samasta syystä ehdotetaan 16 §:n 1 momentti siirrettäväksi uudeksi 8 §:n 3 momentiksi, koska maksutta jaettavien vuosittaisten päästöoikeuksien määrän määrittäminen kuuluu luontevammin päästöoikeuksien määrää ja myöntämistä koskevaan kokonaisuuteen päästöoikeuksien rekisteröinnin sijasta. Samassa yhteydessä siirrettävästä momentista poistetaan virheellinen viittaus 6 §:ään ja korvataan se viittauksella edeltävään 2 momenttiin. Uuteen 3 momenttiin ehdotetaan myös lisättäväksi lentoliikenteen päästökauppa-asetuksessa määrätty maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää lineaarisesti vuodesta 2021 lähtien vähentävä kerroin. Kerroin on 2,2 prosenttia ja sitä sovelletaan käytännössä niin, että mainittu prosentiosuus lasketaan vuoden 2020 maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrästä ja tämä kiinteä lukumäärä päästöoikeuksia

vähennetään vuodesta 2021 lähtien joka vuosi edellisen vuoden maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrästä. Kyse ei siis ole prosentuaalisesta vähennyksestä, vaan saman kiinteän lukumäärän vähentämisestä joka vuosi, mikä johtaa prosentuaalista vähennystä suurempaan maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän lineaariseen vähenemään.

Ehdotetun pykälän 5 momentissa oleva valtuussäännös säilyy ennallaan.

Ehdotetussa pykälässä huomioidaan lisäksi eduskuntakäsittelyssä oleva virastouudistusta koskeva HE 61/2018 vp, jonka seurauksena on odotettavissa, että Liikenteen turvallisuusviraston päästökauppaan liittyviä tehtäviä jatkaa vuoden 2019 alusta lukien Liikenne- ja viestintävirasto.

9 § Lentoliikenteen päästöoikeuksien erityisvaranto. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan 5 §:n 1 momentin ehdotetun kumoamista huomioon ottaen viittaussäännöksen muutosta.

10 § Huutokaupalla myytävät lentoliikenteen päästöoikeudet. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti ja nykyinen 2 momentti siirrettäisiin 3 momentiksi sekä nykyinen 3 momentti siirrettäisiin 4 momentiksi. Uudella 2 momentilla säädettäisiin poikkeus 1 momentin määräyksestä, jonka mukaan erityisvarannosta jakamatta jääneet päästöoikeudet huutokaupattaisiin. Ehdotus perustuu lentoliikenteen päästökauppa-asetukseen, jonka mukaan kansainvälisen lentoliikenteen päästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIA:n täytäntöönpanoon saakka erityisvarannosta jakamatta jääneet päästöoikeudet on mitätöitävä. CORSIA:n on sovittu käynnistyvän 1 päivänä tammikuuta 2021. Uutta 2 momenttia sisällöllisesti osin vastaava määräys maksutta jaettavista lentoliikenteen päästöoikeuksista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (433/2015) 4 §:n 5 momentissa kumotaan.

11 § Päästöjen ja tonnikipometrien tarkkailu, raportointi ja todentaminen. Pykälän 7 momentti ehdotetaan kumottavaksi vanhentuneena.

14 § Hanketoiminta. Pykälän 1 ja 2 momenttiin ehdotetaan edellä 5 §:n muutosehdotusten kohdalla tarkemmin selitettyä päästökauppakauden uutta yksilöintiä.

Lisäksi pykälän 1 ja 2 momenttiin ehdotetaan EU-säännösten mukaisesti lisättäväksi kielto Kioton pöytäkirjan hankeyksiköiden käyttämiseen lentoliikenteen päästökaupassa vuodesta 2021 lähtien. Mainittuihin momentteihin lisättäisiin päivämäärä 31 joulukuuta 2020, johon saakka ilma-aluksen käyttäjä voi käyttää hanketoiminnasta saatuja sertifioituja päästövähennyksiä ja päästövähennysyksiköitä vuosittain enintään 1,5 prosenttia niiden päästöoikeuksien määrästä, jotka ilma-aluksen käyttäjän on palautettava 19 §:n mukaisesti. Muutosehdotus perustuu yleisen päästökauppadirektiivin 11 a artiklan 3 ja 4 kohtaan ja hankeyksiköiden vaihtoa koskevasta rajoituksesta on säädetty komission rekisteriasetuksen 60 artiklan 1 kohdassa. Rekisteriasetuksessa säädetyn mukaisesti hankeyksiköitä ei ole mahdollista vaihtaa päästöoikeuksiksi enää kyseisen ajankohdan jälkeen, vaikka vuoden 2020 päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia on palautettava vasta 30 päivään huhtikuuta 2021 mennessä.

EU:n ilmasto- ja energiapolitiikan puitteet vuoteen 2030 asti linjattiin lokakuun 23 ja 24 päivänä 2014 järjestetyn Eurooppa-neuvoston kokouksen päätelmissä. Niiden mukaisesti EU:n kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä, ja vähennys toteutetaan EU:n sisäisillä toimilla. Nykyiset EU-säännökset eivät mahdollista kansainvälisten hankeyksiköiden käyttöä EU:n päästökauppajärjestelmässä vuoden 2020 jälkeen.

16 § *Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien kirjaaminen.* Pykälän otsikkoa ehdotetaan täsmennettäväksi niin, että siitä käy ilmi pykälän koskevan maksutta jaettavien päästöoikeuksien kirjaamista. Otsikosta myös poistetaan maininta päästöoikeuksien vuosittaisesta määräämisestä, koska pykälän 1 momentti ehdotetaan siirrettäväksi 8 §:ään. Siirron perusteita on selitetty tarkemmin 8 §:n perusteluissa.

Pykälän nykyinen 2 momentti siirtyisi uudeksi 1 momentiksi ja nykyinen 3 momentti uudeksi 2 momentiksi. Kumpaankaan näistä momenteista ei ehdoteta varsinaisia sisällöllisiä muutoksia, mutta 2 momentissa huomioidaan eduskuntakäsittelyssä oleva virastouudistusta koskeva HE 61/2018 vp, jonka seurauksena on odotettavissa, että Liikenteen turvallisuusviraston päästökauppaan liittyviä tehtäviä jatkaa vuoden 2019 alusta lukien Liikenne- ja viestintävirasto.

17 § *Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien kirjaaminen uudelle ilma-aluksen käyttäjälle.* Pykälän otsikkoa ehdotetaan täsmennettäväksi niin, että siitä käy ilmi pykälän koskevan maksutta jaettavia päästöoikeuksia.

18 § *Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien kirjaaminen ilma-aluksen käyttäjän vaihtuessa.* Pykälän otsikkoa ehdotetaan täsmennettäväksi niin, että siitä käy ilmi pykälän koskevan maksutta jaettavia päästöoikeuksia. Lisäksi pykälän tekstiin ehdotetaan muutettavaksi 16 §:ään kohdistuva viittaus vastaamaan pykälän uutta ehdotettua muotoa.

19 § *Velvoite palauttaa päästöoikeuksia, lentoliikenteen päästöoikeuksia ja hankeyksiköitä sekä näiden poistaminen.* Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi kieltä käyttää palautusveloitteeseen sellaisia päästöoikeuksia, joiden käyttö on komission rekisteriasetuksen nojalla estetty siksi, että oikeudet myöntäneen jäsenmaan toiminnanharjoittajia tai ilma-aluksen käyttäjiä koskevat velvoitteet ovat yleisen päästökauppadirektiivin 12 artiklan 3 a kohdan mukaisesti päätymässä. Rajoitus johtuu Yhdistyneen kuningaskunnan jättämästä EU-jäsenyyden eroanomuksesta, joka tähtää EU:sta eroamiseen 29 maaliskuuta 2019 (jäljempänä Brexit). EU:sta eroamisen myötä päästökauppadirektiivin mukaiset velvoitteet eivät lähtökohtaisesti enää olisi koskeneet brittiläisiä päästökaupan piiriin kuuluvia kiinteiden laitosten ja lentoliikenteen toiminnanharjoittajia ja uhkana oli, että markkinoille olisi sen seurauksena päätynyt kevästä 2018 eteenpäin näille maksutta jaettuja päästöoikeuksia, joita toiminnanharjoittajat eivät kuitenkaan olisi enää olleet velvollista käyttämään päästöoikeuksien palautuksiin 30 huhtikuuta 2019 mennessä.

Brexitin varalle säädettiin muutos rekisteriasetukseen komission asetuksella (EU) 2018/208. Asetusmuutoksen mukaan Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEU) 50 artiklan nojalla eroamassa olevan jäsenmaan vuodesta 2018 alkaen jakamiin, huutokauppaamiin tai hankeyksiköistä vaihtamiin oikeuksiin lisätään maatunnus, eikä niitä ole sallittua käyttää päästöoikeuksien palautuksiin. Kuitenkin mikäli varmistetaan riittävällä tavalla, että päästöoikeuksien palauttaminen tapahtuu viimeistään 15 päivänä maaliskuuta 2019 oikeudellisesti täytäntöönpanokelpoisella tavalla, ei maatunnusta lisätä kyseisiin vuotta 2018 varten jaettuihin oikeuksiin. Yhdistynyt kuningaskunta säätöi vastaavan lain, joka astui voimaan 27 joulukuuta 2017. Komissio ilmoitti 8 päivänä tammikuuta 2018, että Yhdistyneen kuningaskunnan vuodelle 2018 myöntämiä päästöoikeuksia ei merkitä maakoodilla ja niitä voi palauttaa normaalisti.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi viittaus 14 §:n 1 ja 2 momenttiin, joissa hankeyksiköiden käyttö on rajattu päättymään 31.12.2020.

Pykälän 3 momenttia ei ehdoteta muutettavaksi, mutta 4 momentti ehdotetaan kumottavaksi vanhentuneena.

20 § Mitätöityjen päästöoikeuksien korvaaminen. Pykälään ehdotetaan edellä 5 §:n muutosehdotusten kohdalla tarkemmin selitettyä päästökauppakauden uutta yksilöintiä.

2 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Lain 2 §:n 5 momentti olisi voimassa 31 joulukuuta 2023 saakka.

Lain 2 §:n 5 momenttia sovellettaisiin kuitenkin jo vuonna 2017 aiheutuneita päästöjä koskeviin velvoitteisiin.

3 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Lain voimassa oleviin asetuksenantovaltuuksiin ei esitetä muutoksia.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Yleisen päästökauppadirektiivin kansallista täytäntöönpanoa on arvioitu perustuslain ja säätämisyjärjestyksen kannalta hallituksen esityksessä päästökauppalaiksi (HE 49/2004) ja perustuslakivaliokunnan siitä antamassa lausunnossa (PeVL 14/2004), sekä hallituksen esityksessä päästökauppalaiksi (HE 315/2010). Perustuslakivaliokunta esitti lausunnossaan PeVL 14/2004, että päästökauppalakiesitys (HE 49 /2004) voidaan käsitellä tavallisessa lain säätämisyjärjestyksessä. Lentoliikenteen päästökauppalaki rakentuu valtiosäännön näkökulmasta hyvin samankaltaisten ratkaisujen varaan kuin päästökauppalaki, joten sen käsittelyn yhteydessä esitetyt valtiosääntöoikeudelliset näkökannat ovat merkityksellisiä myös arvioitaessa lentoliikenteen päästökauppalakia.

Lentoliikenteen päästökauppaa on arvioitu perustuslain ja säätämisyjärjestyksen kannalta hallituksen esityksessä lentoliikenteen päästökauppalaiksi (HE 209/2009) ja perustuslakivaliokunnan siitä antamassa lausunnossa (PeVL 36/2009 vp). Lausunnossaan perustuslakivaliokunta katsoi sääntelylle olevan perustuslain 20 §:n 1 momenttiin tukeutuvat hyväksyttävät perusteet ja sääntelyn olevan riittävän tarkkarajaista eikä se muodostu perustuslain näkökulmasta lentoliikenteen harjoittajia kohtaan suhteettomaksi. Ehdotusta ei kokonaisuutena pidetty perustuslain 15 §:n 1 momentissa turvatun omaisuuden suojan tai 18 §:n 1 momentissa vahvistetun elinkeinonvapauden kannalta ongelmallisena.

Lentoliikenteen päästökauppalakiin nyt ehdotetut muutokset eivät muuta lentoliikenteen päästökaupan perusrakenteita tai keskeisiä menettelytapoja.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

lentoliikenteen päästökaupasta annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan lentoliikenteen päästökaupasta annetun lain (34/2010) 5 §:n 1 momentti, 11 §:n 7 momentti ja 19 §:n 4 momentti,
muutetaan 3 §:n 3 ja 4 kohta, 4 §:n 2 kohta, 5 §, 7 §:n 1 ja 2 momentti, 8 §, 9 §:n 1 momentti, 10 §, 14 §:n 1 ja 2 momentti, 16 §, 17 §:n otsikko sekä 18-20 §, sellaisina kuin niistä ovat 5 ja 10 § osaksi laissa 1319/2011, 8 ja 16 § osaksi laissa 37/2015, 9 §:n 1 momentti laissa 1319/2011 sekä 14 § ja 18-20 § laissa 37/2015, sekä
lisätään 2 §:ään väliaikaisesti uusi 5 momentti seuraavasti:

2 §

Soveltamisala

Edellä 1 momentissa säädetystä poiketen tämä laki koskee vuosina 2013–2023 Euroopan talousalueen jäsenvaltioissa sijaitsevien lentopaikkojen välisten lentojen hiilidioksidipäästöjä. Laki ei kuitenkaan 31 päivään joulukuuta 2023 saakka koske Euroopan unionin toiminnasta tehdyssä sopimuksessa tarkoitettulla syrjäisimmällä alueella sijaitsevan lentopaikan ja muulla Euroopan talousalueen alueella sijaitsevan lentopaikan välisten lentojen hiilidioksidipäästöjä.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

-
- 3) lentoliikenteen päästöoikeudella tämän lain mukaisesti jaettavaa tai myytävää päästöoikeutta, joka on vuoden 2020 loppuun saakka käytettävissä ainoastaan lentoliikenteen päästöistä aiheutuvan palautusvelvollisuuden täyttämiseen;
 - 4) Päästökauppakaudella ajanjaksoa, jota varten on maksutta myönnetty tai myönnetään, taikka muuten jaetaan päästöoikeuksia;

4 §

Ilma-aluksen käyttäjän velvollisuudet

-
- 2) toimitettava tarkkailusuunnitelma Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyttäväksi neljä kuukautta ennen kunkin päästökauppakauden alkua;

5 §

Lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärä vuonna 2013 alkaneella päästökauppa- *della*

Vuonna 2013 alkaneella päästökauppaudella ja sen jälkeisillä päästökauppausilla ilma-alusten käyttäjille myönnettävien lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärä on 95 prosenttia lentoliikenteen aiemmista päästöistä kerrottuna kauteen kuuluvien vuosien määrällä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulla päästökauppaudella myönnettävien lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärästä siirretään kullakin päästökauppaudella kolme prosenttia 9 §:ssä tarkoitettuun erityisvarantoon.

7 §

Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien haku

Ilma-alusten käyttäjät voivat hakea maksutta jaettavia lentoliikenteen päästöoikeuksia kullekin päästökauppaudelle erikseen. Hakemus tehdään toimittamalla Liikenne- ja viestintävirastolle kyseisen ilma-aluksen käyttäjän todennetut tonnikilometritiedot kyseiseltä tarkkailuvuodelta. Vuonna 2013 alkaneen päästökauppauden tarkkailuvuosi on vuosi 2010. Myöhempien päästökauppausien tarkkailuvuodella tarkoitetaan kalenterivuotta, joka päättyy 24 kuukautta ennen hakemuksen kohteena olevan päästökauppauden alkua.

Vuonna 2013 alkanutta päästökauppausta seuraavien päästökauppausien osalta hakemus maksutta jaettavista lentoliikenteen päästöoikeuksista on jätettävä Liikenne- ja viestintävirastolle vähintään 21 kuukautta ennen hakemuksen kohteena olevan kauden alkua.

8 §

Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrä ja myöntäminen

Euroopan komissio vahvistaa kullekin päästökauppaudelle jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärän, huutokaupattavien päästöoikeuksien määrän, erityisvarannossa olevien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrän, maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrän sekä vertailuluvun, jolla lentoliikenteen maksuttomat päästöoikeudet jaetaan ilma-alusten käyttäjille.

Kullekin hakemuksen jättäneelle ilma-aluksen käyttäjälle kyseisellä päästökauppaudella maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärä määritetään kertomalla ilma-aluksen käyttäjän ilmoittama tonnikilometrimäärä Euroopan komission ilmoittamalla vertailuluvulla.

Liikenne- ja viestintävirasto määrää kullekin ilma-aluksen käyttäjälle vuosittain maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrän jakamalla 2 momentissa tarkoitettujen päästöoikeuksien kokonaismäärän niiden vuosien määrällä, joiden aikana ilma-aluksen käyttäjä harjoittaa ilmailutoimintaa kyseessä olevalla päästökauppaudella. Kullekin ilma-aluksen käyttäjälle maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrään sovelletaan vuodesta 2021 lähtien yleisen päästökauppadirektiivin 9 artiklassa tarkoitettua lineaarista 2,2 prosentin vähennyskerrointa.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää ilma-aluksen käyttäjälle maksutta jaettavat lentoliikenteen päästöoikeudet kolmen kuukauden kuluessa komission 1 momentissa tarkoitetusta päätöksestä.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään maksutta jaettavien päästöoikeuksien perusteena olevan vertailun toteutuksesta sekä hakemuksen sisällöstä.

9 §

Lentoliikenteen päästöoikeuksien erityisvaranto

Kullakin 5 §:n 1 momentissa tarkoitetulla päästökauppakaudella siirretään kolme prosenttia mainitussa lainkohdassa tarkoitetusta lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärästä erityisvarantoon sellaisia ilma-alusten käyttäjiä varten:

- 1) jotka aloittavat päästökaupan soveltamisalaan kuuluvan ilmailutoiminnan sen tarkkailuvuoden jälkeen, jota koskevat tonnikipometritiedot on toimitettu 7 §:n 2 momentin nojalla; tai
- 2) joiden tonnikipometritiedoissa on tapahtunut keskimäärin yli 18 prosentin vuotuinen kasvu sen tarkkailuvuoden, jota koskevat tonnikipometritiedot on toimitettu 7 §:n 2 momentin nojalla, ja kyseisen kauden toisen kalenterivuoden välillä.

10 §

Huutokaupalla myytävät lentoliikenteen päästöoikeudet

Huutokaupassa myydään ne 6 §:ssä mainitut lentoliikenteen päästöoikeudet, joita ei jaeta maksutta, 9 §:ssä tarkoitetusta erityisvarannosta jakamatta jääneet lentoliikenteen päästöoikeudet ja 16 §:n 3 momentissa tarkoitetut päästöoikeudet, joita ei voida kirjata ilma-aluksen käyttäjän päästöoikeustilille.

Edellä 1 momentissa säädetystä poiketen erityisvarannosta jakamatta jääneet päästöoikeudet on mitätöitävä kansainvälisen lentoliikenteen päästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIA:n täytäntöönpanoon saakka.

Huutokauppa on toteutettava avoimella, yhdenmukaistetulla ja syrjimättömällä sekä ennakoitavissa olevalla tavalla siten, että kaikilla toimijoilla on yhdenmukaiset edellytykset osallistua huutokauppaan. Huutokauppa toteutetaan kustannustehokkaalla tavalla ja se voidaan toteuttaa sähköisiä järjestelmiä hyväksi käyttäen.

Lentoliikenteen päästöoikeuksien huutokauppaan sovelletaan päästökauppalain (311/2011) 6 luvun säännöksiä.

14 §

Hanketoiminta

Ilma-aluksen käyttäjä voi vuonna 2013 alkaneella päästökauppakaudella 31 joulukuuta 2020 saakka käyttää hanketoiminnasta saatuja sertifioituja päästövähennyksiä ja päästövähennysyksiköitä vuosittain enintään 1,5 prosenttia niistä päästöoikeuksista, jotka ilma-aluksen käyttäjän on palautettava 19 §:n mukaisesti.

Ilma-aluksen käyttäjä voi käyttää päästökauppakaudelta 2012 jäljellä olevaa hankeyksiköiden käyttöoikeutta myös vuonna 2013 alkaneella päästökauppakaudella 31 joulukuuta 2020 saakka siltä osin kuin hankeyksiköitä on jäänyt kaudella 2012 käyttämättä 19 §:ssä säädetyn veloitteen täyttämiseen.

16 §

Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien kirjaaminen

Energiavirasto kirjaa viimeistään kunkin vuoden helmikuun 28 päivänä 15 §:ssä tarkoitetussa rekisterissä olevalle ilma-aluksen käyttäjän päästöoikeustilille tälle kyseisenä vuonna maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrän.

Jos ilma-aluksen käyttäjän organisaatiolle myönnetty lentotoimintalupa tai liikennelupa ei ole enää voimassa tai jos ilma-aluksen käyttäjä on 25 §:n 1 momentin mukaisesti Euroopan komission päätöksellä määrätty toimintakieltoon taikka jos ilma-aluksen käyttäjä lopettaa tämän lain soveltamisalaan kuuluvan ilmailutoiminnan, Energiavirasto ei saa luvan peruuttamisen tai toiminnan lopettamisen jälkeen kirjata ilma-aluksen käyttäjän päästöoikeustilille vuosittain kirjattavia lentoliikenteen päästöoikeuksia. Liikenne- ja viestintävirasto ilmoittaa Energiavirastolle tässä momentissa mainituista peruutuksista ja määräyksistä.

17 §

Maksutta jaettujen lentoliikenteen päästöjen kirjaaminen uudelle ilma-aluksen käyttäjälle

18 §

Maksutta jaettujen lentoliikenteen päästöoikeuksien kirjaaminen ilma-aluksen käyttäjän vaihtuessa

Ilma-aluksen käyttäjän vaihtuessa uuden ilma-aluksen käyttäjän on ilmoitettava vaihdoksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle ja Energiavirastolle, joka kirjaa 16 §:n 1 momentin mukaisesti kyseistä vuotta koskevat päästöoikeudet uuden ilma-aluksen käyttäjän rekisterissä olevalle päästöoikeustilille.

19 §

Velvoite palauttaa päästöoikeuksia, lentoliikenteen päästöoikeuksia ja hankeyksiköitä sekä näiden poistaminen

Viimeistään kunkin vuoden huhtikuun 30 päivänä kukin ilma-aluksen käyttäjä palauttaa 15 §:ssä tarkoitettuun rekisteriin kustakin ilma-aluksesta edellisenä kalenterivuonna aiheutuneita ja 11 §:n mukaisesti todennettuja kokonaispäästöjä vastaavan määrän päästöoikeuksia. Palautettavat päästöoikeudet eivät saa olla sellaisia, joiden palauttaminen on yleisen päästökauppadiirektiivin 19 artiklan 3 kohdan nojalla annetussa komission rekisteriasetuksessa estetty siksi, että kyseiset päästöoikeudet myöntäneen jäsenvaltion toiminnanharjoittajia tai ilma-aluksen käyttäjiä koskevat velvoitteet ovat päästökauppadiirektiivin 12 artiklan 3 a kohdan mukaisesti päätyneissä. Määräaikaan ei sovelleta säädettyjen määräaikain laskemisesta annetun lain (150/1930) 5 §:n säännöksiä.

Ilma-aluksen käyttäjä voi käyttää 1 momentissa säädetyn velvoitteensa täyttämiseen hanke-toiminnoista saatuja sertifioituja päästövähennyksiä ja päästövähennysyksiköitä 14 §:n 1 ja 2 momentin mukaisesti.

Ilma-alusten käyttäjien palauttavat päästöoikeudet, sertifioidut päästövähennykset ja päästövähennysyksiköt poistetaan rekisterissä Kioton pöytäkirjan ensimmäisen velvoitekauden osalta

ainoastaan siltä osin kuin nämä päästöoikeudet, sertifioidut päästövähennykset ja päästövähennysyksiköt vastaavat Suomen kansallisiin kokonaispäästömääriin sisältyviä päästöjä.

20 §

Mitätöityjen päästöoikeuksien korvaaminen

Edellä 15 §:ssä tarkoitettu rekisteri kirjaa päästöoikeuksia asianomaiselle tilille vuonna 2013 alkanutta päästökauppakautta ja sitä seuraavia päästökauppakausia varten korvaamaan tilillä edelliseltä päästökauppakaudelta olevat päästöoikeudet, joita ei ole käytetty 19 §:n mukaisen palauttamisvelvollisuuden täyttämiseksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .