

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om utsläppshandel samt till lag om ändring av 2 och 33 § i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassa-bränslen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att det stiftas en ny lag om utsläppshandel och ändras lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassa-bränslen. Samtidigt föreslås det att den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsätter för luftfart upphävs. Genom den föreslagna lagen genomförs det ändrade utsläppshandelsdirektivet till den del som gäller handeln med utsläppsätter för anläggningar, sjötransporter och luftfart. Dessutom genomförs genom den föreslagna lagen de bestämmelser i utsläppshandelsdirektivet som gäller systemet för kompensation för koldioxidutsläpp från internationell luftfart som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen. Vidare införs genom förslaget en skyldighet att rapportera utsläppen för 2024 inom den nya, separata handeln med utsläppsätter inom byggnads- och vägtransportsektorerna och de ytterligare sektorerna, som ska gälla bränsledistributörer.

Jämfört med den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsätter för luftfart förblir flera paragrafer till sitt innehåll i stor utsträckning oförändrade, men lagen kompletteras i överensstämmelse med ändringarna i direktivet, föråldrad reglering stryks och lagens struktur förtydligas. Genom reformen uppdateras dessutom bestämmelserna och uppmärksammas de ändringar som behövs i förvaltningen och styrningen med anledning av det utvidgade tillämpningsområdet för utsläppshandelsdirektivet.

I propositionen föreslås det att tillämpningsområdet för lagen om utsläppshandel utvidgas och förtydligas så att det motsvarar ändringarna i utsläppshandelsdirektivet. I enlighet med det ändrade utsläppshandelsdirektivet utvidgas lagens tillämpningsområde till att omfatta sjötransporterna. Enligt förslaget ska rederierna överlämna utsläppsätter för sådana utsläpp från fartyg som uppkommit under resor i kommersiellt syfte eller under den tid då fartygen befunnit sig i hamn. I enlighet med regeringsprogrammet föreslås det i propositionen att man inför ett tidsbegränsat undantag i fråga om öar som innebär att passagerarfartygen före år 2031 inte ska ha skyldighet att överlämna utsläppsätter för resor mellan Åland och fastlandet. Jämfört med den gällande lagen förutsätter de viktigaste ändringarna i direktivet för anläggningarnas del att villkoren för begränsning av tillämpningsområdet i fråga om anläggningar som nästan uteslutande använder biomassa som bränsle ändras, att utsläppsfria anläggningar vars verksamhet omfattas av tillämpningsområdet tas in i utsläppshandeln samt att avfallsförbränning inkluderas i tillämpningsområdet till den del som gäller övervakning och rapportering av utsläpp.

Det föreslås att i lagen tas in de i direktivet föreskrivna ändringar som gäller gratis tilldelning av utsläppsätter. Mängden gratis tilldelning till anläggningar föreslås bli minskad inom de sektorer som avses i förordningen om mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna, och det föreslås att villkoren för gratistilldelningen skärps från och med 2026 så att en verksamhetsutövare i fortsättningen för att få en full mängd gratis utsläppsätter ska visa att den har vidtagit de åtgärder för förbättrad energieffektivitet som anges i direktivet. Gratistilldelningen av utsläppsätter till luftfarten föreslås bli avvecklad stegvis fram till 2026, med undantag för incitamentsmekanismen för hållbara flygbränslen, som genom de gratis tilldelade utsläppsätterna syftar till att minska prisskillnaden mellan hållbara och fossila flygbränslen och på så sätt främja användningen av miljövänligare bränslen och främja utsläppsminskningar. För sjötransporter ska det inte utfärdas några gratis utsläppsätter.

I propositionen föreslås ändringar i myndigheternas uppgifter med anledning av utvidgningen av tillämpningsområdet. Energimyndigheten ska svara för tillsynen över anläggningarna och vara registermyndighet och auktionsförrättare. Transport- och kommunikationsverket ska svara för tillsynen över flyg- och sjötrafiken. Påföljderna enligt den gällande lagen förblir oförändrade, och dessutom föreslås påföljder enligt direktivet i fråga om sjötrafiken. I propositionen föreslås det ändringssökande i enlighet med gällande allmän lag, dvs. lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

I lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen föreslås en teknisk ändring till följd av den nya lagen om utsläppshandel.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2024 och avses bli behandlad i samband med den.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2024.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	5
1 Bakgrund och beredning.....	5
1.1 Bakgrund.....	5
1.2 Beredning.....	6
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll	8
2.1 Tillämpningsområde	9
2.2 Gratis tilldelning av utsläppsrätter	10
2.2.1 Anläggningar.....	10
2.2.2 Sjötransporter.....	13
2.2.3 Luftfarten	14
2.3 Ändringar som berör alla sektorer.....	16
3 Nuläge och bedömning av nuläget.....	19
3.1 Anläggningar.....	19
3.2 Sjötransporter.....	23
3.3 Luftfarten	24
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	25
4.1 De viktigaste förslagen.....	25
4.1.1 Inkludering av sjötransporter i tillämpningsområdet	26
4.1.2 Ändringar i tillämpningsområdet för anläggningar.....	27
4.1.3 Ändringar i tillämpningsområdet i fråga om luftfart.....	28
4.1.4 Ändringar i gratistilldelningen av utsläppsrätter.....	28
4.1.5 Rapportering och övervakning av utsläpp från luftfart	30
4.1.6 Övriga förslag	30
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	30
4.2.1 Konsekvenser för miljön.....	30
4.2.2 Konsekvenser för företagen	33
4.2.2.1 Anläggningar.....	33
4.2.2.2 Sjötransporter	36
4.2.2.3 Luftfarten	40
4.2.3 Konsekvenser för konsumenterna	42
4.2.4 Konsekvenser för samhällsekonomin	44
4.2.5 Konsekvenser för statsfinanserna.....	45
4.2.6 Konsekvenser för myndigheterna	47
5 Alternativa handlingsvägar	48
5.1 Att låta bli att tillämpa undantaget för öar för sjötransporter.....	48
5.2 Att fullt ut inkludera avfallsförbränning i utsläppshandeln.....	49
6 Remissvar	54
6.1 Anläggningar.....	55
6.2 Luftfarten	58
6.3 Sjötransporter	59
6.4 Övriga.....	62
7 Specialmotivering.....	64
7.1 Lag om utsläppshandel.....	64

7.2 Lag om ändring av 2 § i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen	123
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	124
9 Ikraftträdande.....	124
10 Förhållande till andra propositioner.....	124
10.1 Förhållande till budgetpropositionen	124
11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	124
LAGFÖRSLAG	134
1. Lag om utsläppshandel.....	134
BILAGA I.....	171
BILAGA II.....	173
BILAGA III	175
BILAGA IV	175
2. Lag om ändring av 2 och 33 § i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen	177
BILAGA	179
PARALLELLTEXT	179
2. Lag om ändring av 2 och 33 § i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen	179

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

EU:s utsläppshandelssystem är den viktigaste unionsomfattande politiska åtgärden för att nå utsläppsminskningarna. Till tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandel hör för närvarande stora industri- och energiproduktionsanläggningar samt luftfarten inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-området). Målet med utsläppshandeln är att styra samhällena till att minska sina utsläpp på ett kostnadseffektivt sätt. Utsläppshandeln har på EU-nivå i hög grad bidragit till att minska utsläppen.

Europeiska kommissionen antog den 14 juli 2021 det så kallade Fit for 55-paketet (nedan 55 %-paketet). Genom förslagen i paketet genomförs åtagandena enligt EU:s klimatlag om att fram till 2030 minska EU:s nettoutsläpp av växthusgaser med minst 55 procent från 1990 års nivå och uppnå klimatneutralitet på unionsnivå senast 2050. Som en del av 55 %-paketet lade kommissionen fram ett förslag till direktiv om ändring av EU:s utsläppshandelsdirektiv (COM(2021) 551 final) och ett förslag till direktiv om ändring av utsläppshandelsdirektivet vad gäller luftfarten (COM(2021) 552 final). Dessutom lade kommissionen fram ett förslag om ändring av beslutet om reserven för marknadsstabilitet inom utsläppshandeln (COM(2021) 571 final). De förslag som nämns ovan syftar till uppnåendet av de mål som anges i EU:s klimatlag. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem (nedan *omarbetningen av utsläppshandelsdirektivet*) publicerades i EU:s officiella tidning den 10 maj 2023.

Omarbetningen av utsläppshandelsdirektivet syftar till att tillgodose de skärpta minskningarna och utsträcka utsläppshandelns genomslag till nya sektorer. Tillämpningsområdet för utsläppshandelsdirektivet har utvidgats genom att utsläppen från sjötransporterna har inkluderats i utsläppshandeln. På grund av sjötransporternas internationella karaktär fattades, innan kommissionen lade fram 55 %-paketet, besluten om åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från sjötransporterna i huvudsak av Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO). Enligt kommissionens åsikt framskrider dock avtalsförhandlingarna om globala utsläppsminskningar långsamt, och i de internationella sjötransporterna har därför tills vidare inga sådana åtgärder genomförts som i tillräcklig mån stöder uppnåendet av EU:s skärpta mål för utsläppsminskning.

I och med uppdateringen av utsläppshandelsdirektivet utsträcks utsläppshandelns styrande verkan också till att omfatta ansvarsfördelningssektorn genom att det inrättas en separat utsläppshandel som gäller distributionen av fossila bränslen.

Genom direktivet genomförs också skyldigheterna enligt Corsia-systemet (The Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Vid ICAO:s generalförsamling 2016 beslöt medlemsstaterna om genomförandet av kompensationsystemet Corsia för koldioxidutsläpp från luftfarten. Inom det kompenserar flygbolagen sina ökade utsläpp jämfört med 2019 på rutter mellan stater som ingår i systemet genom köp av utsläppsminskningenheter, i huvudsak från projekt i andra branscher. Corsia startade den 1 januari 2021 med en frivillig pilotperiod på tre år. På pilotperioden följer en frivillig period, också den på tre år, efter vilken systemet med små undantag blir obligatoriskt på global nivå från den 1 januari 2027. Inom Europeiska unionen genomförs Corsia genom utsläppshandelsdirektivet.

I samband med omarbetningen inkluderades i utsläppshandelsdirektivet också andra ändringar i de nuvarande kraven på anläggningar, som starkare styr utsläppsminskningarna. Enligt det omarbetade direktivet ska ändringarna i den allmänna utsläppshandeln (inbegripet luftfarten och sjötransporterna), genomförandet av Corsia-systemet samt rapporteringsskyldigheten för distributörer 2024 införlivas i den nationella lagstiftningen senast den 31 december 2023. Enligt utsläppshandelsdirektivet ska den särskilda nya utsläppshandeln för distributörer införas senast den 30 juni 2024.

1.2 Beredning

Beredningen av EU-rättsakten

Kommissionens förslag till ändring av utsläppshandelsdirektivet (COM(2021) 551 final) antogs den 14 juli 2021. Statsrådet har gett en U-skrivelse U 60/2021 rd och en fortsatt skrivelse om förslaget och Finlands ståndpunkt. Behandlingen av ärendet i riksdagen kopplades till ärendet E 97/2021 rd "Meddelande om 55 %-paketet ("Fit for 55"): nå EU:s klimatmål 2030 för klimatneutralitet". U-skrivelserna behandlades i de relevanta ministerutskotten inom systemet för samordning av EU-ärenden innan de gavs till riksdagen.

I U-skrivelsen 60/2021 rd. förhöll sig statsrådet i huvudsak positivt till kommissionens förslag till omarbetning av utsläppshandelsdirektivet. Statsrådet ansåg att det för att stärka EU:s utsläppshandel och för att uppnå den av kommissionen föreslagna utsläppsminskningarnivån på -61 procent är ändamålsenligt att skärpa den linjära minskningsfaktorn, göra en engångsminskning av utsläppstaket och stärka reserven för marknadsstabilitet. I den fortsatta skrivelsen stödde Finland kommissionens förslag att Den intagsprocenten för reserven för marknadsstabilitet ligger kvar på 24 % under perioden 2023–2030. Förhandlingsresultatet motsvarar de målsättningarna.

I fråga om anläggningar ansåg statsrådet i U-skrivelsen att om mekanismen för koldioxidjustering införs bör gratis tilldelningen av utsläppsrätter för tillverkning av importerade produkter som omfattas av mekanismen slopas i samma takt som mekanismen införs. Statsrådet förhöll sig också positivt till främjandet av åtgärder för att minska utsläppen från stationära anläggningar som omfattas av gratis tilldelningen och införandet av ny koldioxidsnål teknik. I den fortsatta U-skrivelsen förhöll sig Finland preliminärt positivt till förslaget att inkludera avfallsförbränning i tillämpningsområdet för utsläppshandeln. Förhandlingsresultatet motsvarar de målsättningarna.

I U-skrivelserna förhöll sig Finland kritiskt till ändring av regeln om avgränsning av tillämpningsområdet för anläggningar som nästan enbart använder biomassa som bränsle samt till energieffektivitetskriteriet som berör gratis tilldelade utsläppsrätter.

I enlighet med Finlands förhandlingsmål riktas stödet från innovationsfonden också framöver i huvudsak på ett teknologineutralt sätt till de bästa projekten.

Under förhandlingarna hördes regelbundet den inofficiella arbetsgruppen för lagen om utsläppshandel, som består av intresseorganisationer för anläggningsbranscherna.

I fråga om sjöfarten har statsrådet utöver U-skrivelserna gett en E-skrivelse E 2/2022 rd, som berör effekter på sjötransporterna av förslagen i kommissionens paket Fit for 55, till riksdagen (E 2/2022 rd). I E-skrivelsen kompletterades konsekvensbedömningarna i U-skrivelserna. Under beredningen av utsläppshandeln för sjöfarten hörde kommunikationsministeriet regelbundet

intressegrupper. Innan kommissionen antog direktivförslaget inrättades en inofficiell grupp för uppföljning av utsläppshandeln inom sjötransporter, som fortsatte sin verksamhet under förhandlingarna.

I U-skrivelsen 60/2021 rd drogs riktlinjer upp för sjöfartens del, enligt vilka utsläppshandeln bör tillämpas på sjötransporter på ett verkningsfullt och kostnadseffektivt sätt ur utsläppsminskningarnas perspektiv, som beaktar medlemsstaternas konkurrenskraft. Statsrådet stödde att sjötransporterna innefattas i EU:s utsläppshandel, men betonade att särskild vikt under förhandlingarna bör fästas vid effekterna på det finländska marinklustret och den nationella konkurrenskraften. Till den delen är det viktigt att beakta Finlands specifika förhållanden. Vintersjöfartens särskilda omständigheter samt avståndet till andra EU-länder och oceanrutter ökar kostnaderna för maritima transporter i den finländska utrikeshandeln. Detta beaktades i det omarbetade direktivet genom en lättnad för fartyg i isklasserna I A och I AS till och med den 31 december 2030. Statsrådet stödde en geografisk utsträckning för utsläppshandeln enligt kommissionens förslag och enligt det slutliga direktivet, liksom också förslaget att skyldigheterna inom utsläppshandeln successivt ska omfatta sjötransporter.

I fråga om flygtrafiken antog Kommissionen ett förslag till direktiv om ändring av utsläppshandelsdirektivet vad gäller luftfarten (OCM (2021) 552 final). Direktivets konsekvenser behandlades i kommissionens konsekvensbedömning SWD(2021) 603 final. Statsrådet har gett en U-skrivelse U 58/2021 rd och en fortsatt skrivelse om förslaget och Finlands ståndpunkt. I U-skrivelsen om flygtrafiken stöder statsrådet att utsläppshandeln inom luftfarten effektivteras genom att gratis tilldelning av utsläppsätter successivt avskaffas och den linjära minskningsfaktorn höjs. Finlands mål i förhandlingarna var att stöda en effektivisering av utsläppshandeln för luftfarten. Målet uppnåddes. Statsrådet ansåg att kommissionens förslag om genomförandet av Corsia är en möjlig kompromiss mellan konsekvenser för klimatet och konkurrenskraften.

Enhällighet uppnåddes i förhandlingarna vid ett trepartsmöte i december, och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem publicerades i EU:s officiella tidning den 10 maj 2023.

Beredningen av propositionen

Beredningen av denna regeringsproposition inleddes hösten 2021. För genomförandet av utsläppshandelsdirektivet tillsattes en styrgrupp samt fyra arbetsgrupper (anläggningar, sjötransporter, luftfart och ett nytt system för utsläppshandel). Centrala branschvisa intresseorganisationer, andra ministerier samt myndigheter är företrädare i arbetsgrupperna för anläggningar, sjötransporter och luftfart. I samband med beredningen har i synnerhet Ålands företrädare hörts regelbundet, till följd av undantaget för öar gällande sjötransporter. Under beredningen har det dessutom ordnats möten för olika intressentgrupper. I första fasen av genomförandet av utsläppshandelsdirektivet utarbetades separata bedömningspromemorior om anläggningar, sjötransporter och luftfart. I bedömningspromemoriorna presenterades de viktigaste ändringarna i direktivet, alternativa handlingsvägar för att genomföra dem samt konsekvensbedömningar. Bedömningspromemoriorna var ute på remiss i tjänsten utlåtande.fi från den 22 mars till den 30 april 2023. Bedömningspromemoriorna, inkomna remissvar och ett sammandrag över remissvarerna är tillgängliga i projektfönstret (<https://tem.fi/sv/projekt?tunnus=TEM078:00/2022>). För beredningen av förslaget har dessutom en utredning beställts om effekterna av utsläppshandel inom sjötransporter, samt en utredning om effekter av tidigarelagd inkludering av avfallsförbränning i tillämpningsområdet.

Ett utkast till regeringsproposition har behandlats i arbetsgrupperna och i styrgruppen under våren 2023, före remissrundan. Ett utkast till proposition har varit ute på remiss från den 30 juni till den 11 augusti 2023. Det svenskspråkiga materialet kompletterades för begäran om utlåtande den 16 augusti 2023, och tidsfristen för svenskspråkiga remissvar löpte ut sex veckor efter att begäran om utlåtande kompletterades, det vill säga den 27 september 2023.

Utlåtanden begärdes av följande instanser: Ab Lillgaard, AFRY AB, Ålands landskapsregering, Arctia Ab, DNV, Eckerö Line Ab Oy, Finlands Näringsliv EK rf, Enemi Oy, FINAS, Finnlines Abp, Gasum Ab, Försörjningsberedskapscentralen, Centralhandelskammaren, Konkurrens- och konsumentverket, Kiwa Inspecta Oy, Konkursombudsmannen, kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, jord- och skogsbruksministeriet, Sjömanspensionskassan (SPK), Sjömansservicebyrån, Meriteollisuus ry, Skogsindustrin rf, Neste Abp, North European Oil Trade Oy (NEOT), justitieministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, Oy Teboil Ab, försvarsministeriet, Hamnoperatörerna rf, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, St1 Oy, Stena Line, Finlands Skeppsmäklare r.f., Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Suomen Luonnonsuojeluliitto, Passagerarfartygsföreningen i Finland ry, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Rederierna i Finland rf, Företagarna i Finland rf, Tallink Silja Ab, Teknologiindustrin rf, utrikesministeriet, statsrådets kansli, finansministeriet, Wasaline Nlc Ferry Ab Oy, Viking Line Abp, WWF Finland, Trafikledsverket och miljöministeriet.

Rådet för bedömning av lagstiftningen lämnade utlåtande om utkastet till proposition den 20 september 2023 (<https://vnk.fi/-/paastokauppala-in-merkitavvytta-suomelle-pitkalla-aikavallilla-tarkennettava>). Utifrån utlåtandet från Rådet för bedömning av lagstiftningen har propositionens betydelse i fråga om Finlands utsläppsminskningssmål och konsekvenserna för företagen kompletterats.

2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

I det omarbetade utsläppshandelsdirektivet har ambitionsnivån för utsläppshandeln höjts så att den ligger i linje med EU:s mål att minska utsläppen med minst 55 procent till 2030 och unionens mål om klimatneutralitet senast 2050, vilka regleras i EU:s klimatlag. Det har också gjorts betydande ändringar i utsläppshandelns tillämpningsområde. Inom utsläppshandeln har man genomfört sådana regeländringar som sporrar verksamhetsutövarna till att minska utsläppen från produktionen.

I enlighet med det ändrade utsläppshandelsdirektivet är utsläppsminskningssmålet inom den allmänna utsläppshandeln samt handeln med utsläppsrätter för anläggningar, sjötransporter och luftfart 62 % fram till 2030 jämfört med 2005 års nivå. För att målet ska nås höjs den tidigare linjära årliga minskningsfaktorn på 2,2 % för beräkning av utsläppstaket till 4,3 % för perioden 2024–2027, och ytterligare till 4,4 % för perioden 2028–2030. Dessutom minskas antalet utsläppsrätter som utfärdas med 90 Mt år 2024 och med 27 Mt år 2026 som en engångsåtgärd. Med hjälp av dessa minskningar kan man kalkylmässigt tillämpa minskningsfaktorn på 4,2 % redan från och med ingången av utsläppshandelsperioden, dvs. från och med 2021. Motsvarande minskningsfaktorer tillämpas för det totala antalet utsläppsrätter för luftfart. Den lineära minskningsfaktorn för luftfart tillämpas på det totala antalet utsläppsrätter, såväl de som tilldelas gratis som de som auktioneras ut. De gällande bestämmelserna i utsläppshandelsdirektivet har genomförts nationellt genom lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart. I detta kapitel beskrivs ändringarna i direktivet; till övriga delar beskrivs inte de gällande artiklarna i direktivet.

I och med omarbetningen av utsläppshandelsdirektivet inrättas det också en ny, från övrig utsläppshandel separat utsläppshandel som gäller distributionen av fossila bränslen. Den nya utsläppshandeln gäller bränslen som distribueras för vägtrafik, separat uppvärmning av byggnader samt vissa andra sektorer. Regleringen i den nya utsläppshandeln riktar sig till bränsledistributören, som typiskt sett är punktskattepliktig för bränslet. Distributörer av fossila bränslen ska börjande med utsläppen för 2024 rapportera uppgifter om utsläpp för distribuerade bränslen i enlighet med kommissionens övervakningsförordning. Eftersom inga ändringar i övervakningsförordningen ännu har antagits för rapportering inom det nya systemet för utsläppshandel, är inga närmare uppgifter tillgängliga om vilka krav som ställs på rapportering av utsläpp. Det nya systemet för utsläppshandel genomförs i sin helhet genom en särskild regeringsproposition i ett senare skede. Bestämmelserna om den nya utsläppshandeln kommer att ingå i den utsläppslag som föreslås i denna proposition.

2.1 Tillämpningsområde

Anläggningar

Enligt det omarbetade utsläppshandelsdirektivet ingår avfallsförbränning i tillämpningsområdet i fråga om kraven på övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp från och med 2024. Utanför tillämpningsområdet faller fortfarande hantering av farligt avfall. Ändringen innebär att anläggningarna årligen ska övervaka, verifiera och rapportera sina koldioxidutsläpp. Kommissionen kommer år 2026 att göra en utvärdering och eventuellt utarbeta ett lagstiftningsförslag om att från och med 2028 inkludera sektorn i systemet fullt ut, inbegripet en möjlighet för medlemsstaterna att fram till 2030 tillämpa ett så kallat opt out-förfarande, dvs. de får besluta att skjuta upp den fulla integreringen av avfallsförbränningsanläggningar i systemet fram till utgången av den pågående handelsperioden.

Anläggningar som uteslutande använder biomassa som bränsle lämnas i nuläget utanför tillämpningsområdet för utsläppshandeln. I enlighet med det ändrade direktivet ska anläggningar där mer än 95 procent av utsläppen uppkommer vid förbränning av sådan biomassa som uppfyller hållbarhetskriterierna vara undantagna från tillämpningsområdet för utsläppshandeln. Andelen utsläpp från förbränning av biomassa beräknas på basis av de utsläppsdata som gäller åren 2019–2023, och bedömningen görs i samband med att det ansöks om gratis tilldelning av utsläppsrätter för dessa anläggningar för åren 2026–2030. Anläggningar som uppfyller villkoret fasas ut från tillämpningsområdet från och med 2026.

I nuläget tillämpas utsläppshandeln på utsläpp från de verksamheter som förtecknas i direktivet. I samband med ändringen har direktivets tillämpningsområde ändrats så att utsläppshandeln i fortsättningen ska tillämpas på de verksamheter som förtecknas i direktivet oberoende av om de orsakar utsläpp eller inte. Det innebär att utsläppshandeln framöver också kan omfatta helt utsläppsfria produktionsformer, såsom produktion av förnybar vätgas.

I och med ändringarna ska tillämpningsområdet också innefatta transport av växthusgaser för geologisk lagring till en tillåten lagringsplats enligt direktivet om geologisk lagring av koldioxid (nedan *CCS-direktivet*). Hittills har tillämpningsområdet endast omfattat transport av växthusgaser i rör, och genom den ändring som nu gjorts har också andra transportmetoder inkluderats i tillämpningsområdet.

Enligt det ändrade direktivet ska i fortsättningen, när man bedömer huruvida en anläggning uppnår tröskelvärdet 20 MW för tillämpningsområdet, dvs. när man fastställer anläggningens sammanlagda tillförda bränsleeffekt, även sådana enheter som uteslutande använder biomassa

beaktas. Enligt den tidigare regeln omfattades de inte av utsläppsberäkningen. Ändringen träder i kraft från ingången av 2026. I enlighet med det ändrade direktivet ska medlemsstaten, i det fall att en utsläppsminskningsåtgärd i en anläggning vars verksamhet består av förbränning av bränsle medför att anläggningens sammanlagda tillförda bränsleeffekt faller under tröskelvärdet 20 MW för tillämpningen av direktivet, ge verksamhetsutövaren möjlighet att fortsätta att omfattas av tillämpningsområdet under den innevarande och nästföljande femårsperioden för gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Den nedre gränsen för produktionskapaciteten för vätgas och syntesgas sänks från gränsen 25 ton per dag till gränsen 5 ton per dag, vilket innebär att i fortsättningen även betydligt mindre produktionsenheter än tidigare kommer att omfattas av tillämpningsområdet för utsläppshandeln. I fråga om produktionen av gips och kimrök är det i fortsättningen inte längre den sammanlagda installerade tillförda effekten utan den nedre gränsen för produktionskapaciteten som avgör om produktionen omfattas av tillämpningsområdet. Den nedre gränsen i fråga om gips är 20 ton per dag och i fråga om kimrök 50 ton per dag.

Definitionen av raffinering av olja har ändrats så att tillämpningsområdet i fortsättningen omfattar sådan raffinering av olja där förbränningsenheter med en sammanlagd tillförd bränsleeffekt på mer än 20 MW används. Tidigare har definitionen omfattat mineraloljeraffinaderier.

2.2 Gratis tilldelning av utsläppsrätter

2.2.1 Anläggningar

Ändringar i samband med införandet av mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna

EU inför från och med 2023 stegvis en mekanism för koldioxidjustering vid gränserna (CBAM), som för produkter som importeras från tredjeländer påför en avgift som motsvarar kostnaden av EU:s utsläppshandel. Bestämmelser om koldioxidjustering vid gränserna finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/956. Mekanismen för koldioxidjustering CBAM införs i fråga om de produkter som närmare anges i förslaget till förordning om inrättande av en mekanism för koldioxidjustering vid gränserna och som anknyter till järn och stål, aluminium, cement, gödselmedel och väte, vissa prekursorer för dessa produkter samt importerad el. Avgifter enligt CBAM kommer att tas ut för importprodukter vid EU:s yttre gränser stegvis från och med 2026. Från och med 2034 tas avgiften ut till fullt belopp. I takt med att CBAM-avgifterna börjar tas ut i bredare omfattning kommer tilldelningen av gratis utsläppsrätter att minska inom de berörda sektorerna. Mekanismen för koldioxidjustering kommer att ersätta den gratis tilldelning av utsläppsrätter inom de berörda sektorerna som syftar till att förhindra koldioxidläckage och gäller sådana produkter som när de importeras till EU skulle omfattas av tillämpningsområdet för mekanismen.

I tabellen nedan beskrivs det stegvisa införandet av CBAM-avgiften och motsvarande gradvisa minskning av mängden gratis tilldelning, dvs. den s.k. CBAM-faktorn, om vilken det föreskrivs i det ändrade utsläppshandelsdirektivet.

Tabell 1. CBAM-faktor som tillämpas på gratistilldelningen under perioden 2026-2034

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

De utsläppsrätter som inte blivit tilldelade på grund av införandet av mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna kommer att dras av från andelen utsläppsrätter för gratis tilldelning och utfärdas genom auktion. Intäkterna av andelen överförs till innovationsfonden. Kommissionen kommer före den 31 december 2025 att utreda en eventuell utvidgning av mekanismen för koldioxidjustering och kan på basis av slutsatserna i utredningen före utgången av 2025 lägga fram ett lagstiftningsförslag om en utvidgning av tillämpningsområdet för mekanismen. Om kommissionen lägger fram ett lagstiftningsförslag ska den också utarbeta en detaljerad konsekvensbedömning. Kommissionen kommer dessutom senast den 31 december 2027 att utreda hur mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna fungerar som åtgärd för att förebygga koldioxidläckage. Om det konstateras att exportprodukter utgör en risk för koldioxidläckage, bör kommissionen utarbeta ett med WTO-reglerna förenligt lagstiftningsförslag för att undanröja risken för koldioxidläckage.

Minskning av gratis tilldelning under tilldelningsperioden 2026–2030

I enlighet med det ändrade direktivet ska de anläggningar som omfattas av skyldigheten att genomföra en energibesiktning enligt artikel 8.4 i energieffektivitetsdirektivet (2012/27/EU) eller skyldigheten enligt det direktivet att införa ett certifierat energiledningssystem i fortsättningen, som villkor för att tilldelas en full mängd gratis utsläppsrätter, genomföra rekommendationerna i revisionsrapporten eller energiledningssystemet, såvida inte återbetalningstiden för de relevanta investeringarna överstiger tre år eller såvida inte kostnaderna för dessa investeringar är oproportionerliga. I annat fall minskas mängden gratis utsläppsrätter som beviljas verksamhetsutövaren för anläggningen i fråga med 20 %. En full mängd gratis utsläppsrätter tilldelas också i det fall att verksamhetsutövaren visar att den har genomfört andra åtgärder som leder till minskade växthusgasutsläpp och som motsvarar dem som rekommenderas i revisionsrapporten. Huruvida villkoret om att iaktta rekommendationerna i revisionsrapporten eller energiledningssystemet uppfylls kommer att bedömas för varje period för gratis tilldelning vart femte år, och de relevanta uppgifterna ska lämnas till myndigheten i samband med ansökan om gratis tilldelning. Uppgifterna ska vara verifierade. Kommissionen kommer att föreskriva harmoniserade regler om detta villkor i de rättsakter som gäller gratis tilldelning av utsläppsrätter. Genom reglerna bör det säkerställas att tillämpningen av villkoret inte äventyrar konkurrensen eller likabehandlingen av anläggningar och att den är förenlig med det miljömål som uppställts för åtgärderna.

Framöver kommer ett villkor för full gratis tilldelning för verksamhetsutövarna för de mest utsläppsintensiva anläggningarna att vara att de upprättar en plan för klimatneutralitet. Som mest utsläppsintensiva ska betraktas anläggningar med utsläpp som överstiger utsläppen från 80 % av de anläggningar på vilka ett motsvarande riktmärke tillämpas. Planen ska enligt det ändrade direktivet lämnas in senast den 1 maj 2024. Om planen inte har upprättats på behörigt sätt inom utsatt tid, minskas antalet gratis utsläppsrätter som beviljas verksamhetsutövaren för anläggningen i fråga med 20 %. Gratistilldelningen minskas dock med högst 20 % under förutsättning att både den skyldighet som gäller energieffektivitetsåtgärderna och skyldigheten att upprätta en plan för klimatneutralitet uppfylls.

I planen för klimatneutralitet iakttas det förfarande i fråga om planens mål och innehåll som nämns i direktivet. Planen ska vara i linje med det klimatneutralitetsmål som anges i EU:s klimatlag och innehålla en beskrivning av de metoder och investeringar som behövs för att anläggningen ska uppnå klimatneutralitet. I planen ska det beskrivas hur varje åtgärd och investering bidrar till en minskning av växthusgasutsläppen. Planen ska dessutom innehålla delmål med vars hjälp framstegen för att uppnå klimatneutralitet mäts. Tidsfristen för det första delmålet är

enligt direktivet utgången av 2025 och för de därpå följande delmålen vart femte år. De uppgifter och åtgärder som avser uppnåendet av delmålen ska verifieras av en kontrollör. Om delmålen inte nås, beviljas verksamhetsutövaren för anläggningen högst 80 % av den mängd gratis utsläppsrätter som annars skulle beviljas.

De utsläppsrätter som inte blivit tilldelade på grund av att de villkor som gäller energieffektivitetsåtgärderna och planen för klimatneutralitet inte har uppfyllts används i första hand till förmån för andra anläggningar, för att den sektorsövergripande korrigeringen inte ska behöva tillämpas. Om utsläppsrätter blir över efter att detta behov har fyllts auktioneras de ut, och 50 % av intäkterna överförs till innovationsfonden. Resterande 50 % överförs till medlemsländerna för bekämpning av risken för koldioxidläckage inom de sektorer som omfattas av mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna.

Enligt det ändrade direktivet ska man även i fortsättningen se till att utsläppsrätter sätts i omlopp genom auktion och gratis tilldelning i den proportion som direktivet förutsätter, dvs. till 53 % genom auktion och till 47 % genom gratis tilldelning. För att bevara denna proportion tillämpas vid behov en sektorsövergripande korrigeringsfaktor genom vilken antalet gratis tilldelade utsläppsrätter minskas med samma koefficient i fråga om samtliga anläggningar som tilldelas gratis utsläppsrätter, utan att anläggningarnas utsläppsintensitet beaktas. Enligt de ändrade reglerna tillämpas den sektorsövergripande korrigeringsfaktorn dock i fortsättningen inte på anläggningar vars utsläppsintensitet ligger under genomsnittet för de 10 % mest effektiva anläggningarna under ett visst riktmärke.

Andra ändringar som gäller gratis tilldelning av utsläppsrätter

De riktmärken som ska tillämpas vid beräkningen av gratis tilldelning av utsläppsrätter uppdateras följande gång för perioden 2026–2030 genom en genomförandeakt. Genom uppdateringen vill man skapa ytterligare incitament för utsläppsminskningar och öka energieffektiviteten. Enligt det ändrade direktivet beaktas i uppdateringen i syfte att trygga anläggningarnas konkurrenskraft även anläggningarnas nya och befintliga tekniska lösningar för att minska utsläpp. Dessutom ska enligt direktivet materialens potential i den cirkulära ekonomin beaktas vid justeringen av riktmärkesvärdena. Uppdateringen kommer att genomföras så att riktmärket inte är beroende av produktionsprocessen eller av den råvara eller det bränsle som används för processen i fråga utan är neutral i förhållande till dessa.

De produktspecifika riktmärkena uttrycks i ton CO₂e/producerad enhet. Nivån på riktmärket bestäms i princip som ett medelvärde av uppgifterna för de 10 procent av anläggningarna som är mest effektiva med hänsyn till utsläppsintensiteten. I direktivet fastställs dock både en lägsta och högsta nivå för hur mycket ett riktmärke åtminstone, eller maximalt, måste förändras i samband med uppdateringen, oberoende av hur mycket riktmärket skulle förändras på basis av de data som samlats in från anläggningarna. Enligt det ändrade direktivet ska i samband med att riktmärkena beräknas på nytt för tilldelningsperioden 2026–2030 det fastställda riktmärket minska med minst 0,3 % varje år under den tillämpliga referensperioden. På motsvarande sätt kan varje riktmärke skärpas med högst 2,5 % varje år. Ett undantag från detta är riktmärket för råjärn, vid vars uppdatering man inte kommer att beakta sådana anläggningar som var i drift 2021–2022 och på vilka riktmärket för råjärn kommer att tillämpas framöver när definitionen av riktmärket ändras. Ett undantag tillämpas även på riktmärkena för aromatiska ämnen och syntesgaser, och de riktmärkena kommer att justeras med samma procent som riktmärket för raffinaderiprodukter.

I vissa medlemsstater som fastställs utifrån bruttonationalprodukten och utsläppen från fjärrvärmeproduktionen kan det åren 2026–2030 beviljas 30 % fler gratis utsläppsrätter för fjärrvärmeproduktion än vad produktionen annars skulle vara berättigad till. Ett villkor för gratis tilldelning är att anläggningarna genomför en motsvarande plan för klimatneutralitet som den som de mest utsläppsintensiva anläggningarna åläggs att genomföra för att få full gratis tilldelning. Dessutom måste anläggningarna investera ett belopp som motsvarar värdet av den extra tilldelningen av gratis utsläppsrätter på åtgärder som avsevärt minskar utsläppen från anläggningarna fram till 2030. Bulgarien, Lettland, Polen och Tjeckien har rätt att bevilja extra tilldelning av gratis utsläppsrätter för fjärrvärmeproduktion.

Enligt den tidigare regeln kunde medlemsstater vars BNP per capita år 2013 var under 60 % av EU-genomsnittet bevilja gratis utsläppsrätter för elproduktion inom ramen för reglerna om statligt stöd fram till utgången av 2030 i syfte att modernisera och diversifiera energisektorn. I det ändrade direktivet begränsas denna rätt så att gratis tilldelning av utsläppsrätter för elproduktion kan beviljas endast till utgången av 2024. Utsläppsrätter som blivit oanvända styrs antingen till auktionskvoterna för de medlemsstater som omfattas av villkoret, eller till moderniseringsfonden.

2.2.2 Sjötransporter

Sjötransporterna fasas in i EU:s nuvarande utsläppshandelssystem stegvis från och med den 1 januari 2024. Utsläppshandeln kommer att omfatta resor med fartyg med en bruttodräktighet av minst 5 000 som transporterar frakt eller passagerare i kommersiellt syfte samt utsläppen när fartygen ligger i hamn inom EU. Off shore-fartyg med en bruttodräktighet av minst 5 000 kommer att omfattas av utsläppshandeln från och med den 1 januari 2027. Utsläppshandeln tillämpas fullt ut på sådana utsläpp från fartyg som uppkommer när fartygen ligger i hamn i en medlemsstat och på resor mellan hamnar som hör till medlemsstaterna. Dessutom gäller skyldigheten att överlämna utsläppsrätter 50 procent av de utsläpp som uppkommer vid resor mellan hamnar i medlemsstaterna och tredjeländer. Utsläppshandeln gäller från och med den 1 januari 2024 koldioxidutsläpp och från och med 2026 dessutom metan- och dikväveoxidutsläpp.

Skyldigheten att lämna in ett antal utsläppsrätter som motsvarar utsläppen gäller rederierna. Med rederi avses fartygets ägare eller en annan organisation eller person som enligt bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 har övertagit ansvaret för fartygets drift och för att IMO:s internationella organisationsregler följs. Rederiet ska för 2024 lämna in utsläppsrätter motsvarande 40 procent av de rapporterade utsläppen och för 2025 utsläppsrätter motsvarande 70 procent av de rapporterade utsläppen. Från och med 2026 ska utsläppsrätterna överlämnas i sin helhet.

Eftersom sjötransporterna inkluderas i den allmänna utsläppshandeln och det inte skapas några egna utsläppsrätter för dem, tillämpas på sjötransporterna i stor utsträckning samma förfaranden som på de övriga sektorer som omfattas av utsläppshandeln. Hanteringen av utsläppsrätterna, handeln med utsläppsrätter och kontoöverföringarna sker i Europeiska unionens register, som är ett gemensamt kontosystem för utsläppsrätter. Enhetliga förfaranden tillämpas också på auktioneringen av utsläppsrätter. Rederierna behöver dock inget utsläppstillstånd, och förfarandet för gratis tilldelning av utsläppsrätter tillämpas inte på sjötransporter.

Direktivet innehåller undantag för tillämpningen av utsläppshandeln fram till utgången av 2030. Undantagen gäller EU:s perifera områden, sådana resor mellan två medlemsstater som anskaffats genom offentliga tjänstekontrakt eller som genomförs med passagerarfartyg som fullgör allmän trafikplikt samt resor med andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg till öar med färre än 200 000 invånare inom en och samma medlemsstat. Tillämpningen av undantaget faller inom

den nationella prövningsrätten. För att utnyttja undantaget krävs inte kommissionens godkännande. Enligt direktivet ska kommissionen genom en genomförandeförordning på begäran av en medlemsstat som inför ett undantag för öar föreskriva att medlemsstaterna ska anse att rederiernas skyldighet att överlämna utsläppsrätter uppfylls och att medlemsstaterna inte ska vidta några åtgärder mot rederierna. Kommissionen offentliggör en förteckning över de öar som omfattas av undantaget och de relevanta hamnarna, och håller förteckningen uppdaterad.

Direktivet innehåller också en lättnad som gäller isklassade fartyg. Rederierna får välja om de i fråga om isklassade fartyg vill utnyttja en lättnad på 5 procent vid överlämnande av utsläppsrätter i fråga om fartyg i isklasserna IA och I A Super. Isbrytare som sköter isbrytaruppgifter omfattas inte av utsläppshandeln eftersom de inte bedriver kommersiell transport av gods eller passagerare.

Den administrativa myndighet som ansvarar för ett rederi ska övervaka att rederiet kontrollerar och rapporterar sina verifierade utsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG, den så kallade MRV-förordningen. Medlemsstaterna och de administrerande myndigheterna för rederierna ska dessutom säkerställa att utsläppsrätterna har överlämnats.

På ett rederi som inte fullgör sina skyldigheter enligt direktivet tillämpas de allmänna bestämmelserna om påföljder i utsläppshandelsdirektivet. Utöver detta innefattar påföljdsförfarandena i fråga om sjötransporterna beslut om avvísning och kvarhållande, som den behöriga myndigheten kan utfärda mot fartyg i sådana fall där rederiet har underlåtit att överlämna utsläppsrätter under två eller flera rapporteringsperioder och andra tillsynsåtgärder inte har haft effekt.

MRV-förordningen ligger till grund för tillämpningen av utsläppshandeln på sjötransporter. I samband med ändringarna i utsläppshandelsdirektivet har också MRV-förordningen ändrats så att den svarar mot behoven inom utsläppshandeln. Kommissionen ska dessutom före utgången av 2024 granska behovet av att utvidga MRV-förordningen till att omfatta fartyg med en bruttodräktighet av 400–5 000, samt före utgången av 2026 granska behovet av att inkludera fartyg med en bruttodräktighet av 400–5000 i utsläppshandeln.

I utsläppshandelsdirektivet och MRV-förordningen åläggs kommissionen att anta flera delegerade akter och genomförandeakter till stöd för genomförandet av utsläppshandeln. Kommissionen ska även se över direktivet så snart IMO har fattat beslut om en utsläppsminskningsmetod på lång och medellång sikt, och eventuellt lägga fram ett förslag om ändring av utsläppshandelsdirektivet. Om IMO inte senast 2028 når samförstånd om ett ekonomiskt styrmedel som ligger i linje med ambitionsnivån enligt direktivet, kommer kommissionen att överväga att utvidga utsläppshandeln till att omfatta mer än 50 procent av utsläppen på rutterna till tredjeländer.

2.2.3 Luftfarten

För luftfartens del syftar ändringarna i utsläppshandelsdirektivet till att göra utsläppshandeln mer verksam och därmed främja uppnåendet av unionens mål för utsläppsminskning. Ändringarna i direktivet innehåller i praktiken inget nationellt rörelseutrymme alls i fråga om genomförandet.

Handeln med utsläppsrätter för luftfart tillämpas till utgången av 2026 liksom i nuläget på flyg inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) samt på avgående flyg till Schweiz och Storbritannien. Corsia-systemet tillämpas på flygningar från EES-området till tredjestater, om

den stat som är destination för flygningen omfattas av systemet. Efter ICAO:s generalförsamling 2025 fattas beslut om utsläppshandelns omfattning från och med 2027. Fram till den 1 juli 2026 bedömer kommissionen Corsias miljöeffekter, och antar samtidigt förslag till lagstiftning om utvidgning av utsläppshandeln till att omfatta alla flyg som avgår från EES-området, om Corsias effekter inte bedöms vara i linje med det långsiktiga målet för utsläppsminskningar inom den internationella luftfarten (Long-term Aspirational Goal, LTAG) och målen i Parisavtalet, eller om täckningen för Corsias utsläpp underskrider 70 %. Om inget annat överenskomms före utgången av 2026 om tillämpningsområdet för handeln med utsläppsrätter för luftfarten, utvidgas utsläppshandeln från den 1 januari 2027 till sin så kallade fulla omfattning, vilket innebär att den utöver interna flyg också omfattar alla flyg som avgår från eller anländer till EES-området.

Gratis tilldelning av utsläppsrätter för luftfarten avskaffas senast 2026 så att antalet utsläppsrätter som auktioneras ut ökar från 2024. Av de utsläppsrätter som normalt hade delats ut gratis auktioneras 25 % ut 2024, och 2025 är andelen som auktioneras ut 50 %. Ingen gratis tilldelning sker längre inom luftfarten 2026. Enligt förslaget fördelas de utsläppsrätter som tilldelas gratis under perioden 2024–2025 mellan luftfartygsoperatörerna i förhållande till deras verifierade utsläpp som omfattas av utsläppshandeln inom luftfarten under 2023. Dessutom överförs fem miljoner utsläppsrätter inom luftfarten för att användas i en innovationsfond, som stöder elektrifieringen av luftfarten och andra åtgärder för att minska luftfartens klimatpåverkan. Till skillnad från den uppmaning som gällde tidigare ska medlemsstaterna använda auktionsintäkterna från luftfarten, eller ett belopp som motsvarar dem, till sådana utsläppsminskningar som anges i artikel 10.3 i direktivet.

Under perioden 2024–2030 har luftfartygsoperatörerna dock möjlighet att i begränsad utsträckning få utsläppsrätter utan avgift (sammanlagt 20 miljoner utsläppsrätter), om de ersätter fossilt flygfotogen med hållbara flygbränslen. Syftet med mekanismen är att öka användningen av förnybara flygbränslen och att främja utsläppsminskningen genom att täcka minst hälften av prisskillnaden mellan fossila och hållbara flygbränslen. Den andel som täcks är högre för de mest hållbara förnybara flygbränslena (70 % för avancerade biobränslen och förnybar vätgas samt 95 % för syntetiska RFNBO-bränslen av icke-biologiskt ursprung). Prisskillnaden täcks i sin helhet, om hållbart bränsle tankas på flygplatser som är belägna på öar som är mindre än 10 000 km² eller i ett av de yttersta randområdena eller på flygplatser som till följd av att de har mindre än 800 000 passagerare per år inte omfattas av distributionsskyldigheten för förnybart flygbränsle enligt Europaparlamentets och rådets förordning 2023/XX/EU (nedan *ReFuelEU Aviation-förordningen*).

Enligt utsläppshandelsdirektivet hör flyg mellan EU:s yttersta randområden och övriga delar av EES-området hittills inte till tillämpningsområdet för handeln med utsläppsrätter för luftfarten inom EU under perioden 2013–2023. Under perioden 2024–2030 gäller befrielsen från tillämpningen av utsläppshandeln endast flyg mellan en medlemsstat och de yttersta randområden inom samma medlemsstat (till exempel flyg från spanska fastlandet och Kanarieöarna). För Finlands del är den viktigaste ändringen att flyg från Finland till exempel till Kanarieöarna och Madeira efter ändringen omfattas av utsläppshandeln.

Från och med den 1 januari 2025 utvidgas övervaknings-, rapporterings- och verifieringsskyldigheterna för utsläpp från luftfarten till att också omfatta luftfartens icke-koldioxideffekter, vilket innebär att flygbolagen från den tidpunkten årligen ska rapportera dessa utsläpp till medlemsstaternas behöriga myndigheter. Från och med 2026 ska kommissionen årligen rapportera hur den utvidgade skyldigheten fungerat. Utifrån erfarenheterna från verksamheten ska kommissionen också före den 1 januari 2028 utarbeta en rapport som vid behov också ska innefatta förslag till lagstiftning och konsekvensbedömningar av inkluderandet av dessa utsläpp i handeln

med utsläppsrätter för luftfarten. Med icke-koldioxideffekter avses kväveoxid, oxiderade svavelarter samt småpartiklar och vattenånga.

Ändringarna i genomförandet av Corsia-systemet enligt utsläppshandelsdirektivet motsvarar inte helt de regler för systemet som överenskommit inom ICAO, och dessutom specificeras vissa viktiga delfaktorer i systemet först när kommissionens genomförandeförordningar eller delegerade förordningar antas. Sådana delfaktorer är till exempel systemets tillämpningsområde, som specificeras i en förteckning som kommissionen upprätthåller via en genomförandeförordning, i vilken enligt kommissionens bedömning ett godtagbart antal av de stater som tillämpar Corsia ingår. Dessutom har kommissionen befogenhet att avgränsa systemets tillämpningsområde eller att ändra dess villkor, till exempel om det upptäcks att konkurrensen snedvrids. Kommissionen antar också genomförandeförordningar om fullgörandet av kompensationskyldigheten enligt systemet, och för till exempel en förteckning över godkända klimatenheter. Sådana förordningar som kompletterar utsläppshandelsdirektivet hade inte tillämpats vid beredningen av regeringens proposition, eftersom avsikten är att de i huvudsak ska antas under 2024.

Ett syfte med ändringarna i utsläppshandelsdirektivet är också att öka öppenheten i fråga om utsläppshandeln, Corsia, användningen av hållbara flygbränslen samt utsläpp. Strävan har varit att utforma ändringarna så att de uppgifter som ska lämnas till kommissionen inte innehåller några känsliga uppgifter, till exempel sådana som ska betraktas som affärshemligheter, och så att luftfartygsoperatörer vid behov av grundade skäl kan begära att uppgifterna ska publiceras i mer allmän form.

2.3 Ändringar som berör alla sektorer

Ändringar som gäller överlämnandet av utsläppsrätter

Tidsfristerna som gäller skyldigheterna inom utsläppshandeln har ändrats så att verksamhetsutövarna / rederierna och luftfartygsoperatörerna i fortsättningen årligen senast den 30 september ska överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar deras utsläpp under det föregående året, medan tidsfristen enligt det gällande direktivet är den 30 april. Tidsfristen den 30 september gäller också avgiften för överskridande utsläppsrätter. Även den tidsfrist inom vilken de utsläppsrätter som beviljas som gratis tilldelning ska tilldelas verksamhetsutövarna har ändrats från den tidigare tidsfristen den 28 februari och är nu den 30 juni. Bakgrunden till ändringarna är behovet av att i tidtabellen beakta behandlingen av ändringar i den årliga gratis tilldelningen.

I fortsättningen uppkommer ingen skyldighet att överlämna utsläppsrätter för de utsläpp som har avskilts och använts på ett sådant sätt att de är permanent kemiskt bundna i en produkt och inte frigörs ens efter det att produkten är uttjänt efter sin normala livslängd eller livscykel. Mer detaljerade bestämmelser om CCU-teknikens godtagbarhet kommer att antas genom kommissionens delegerade akt.

Ändringar som gäller utsläppsrättsmarknaden och reserven för marknadsstabilitet

Mekanismen enligt utsläppshandelsdirektivet, som innebär ingrepp vid exceptionellt snabb stegring av utsläppsrätternas pris, har ändrats så att den i fortsättningen fungerar mer automatiserat och reaktivt i en situation med en plötslig prisökning. Om priset på utsläppsrätter under mer än sex på varandra följande månader är mer än 2,4 gånger så högt som genomsnittspriset på utsläppsrätter under de två föregående åren ska i fortsättningen 75 miljoner utsläppsrätter

frigöras från reserven för marknadsstabilitet. För vilken tidsperiod priset på utsläppsrätter fastställs, skyldigheterna för kommissionen samt hur och när det ska rapporteras om ett ärende har också preciserats i direktivet. Mekanismen kan tillämpas endast en gång under en period på 12 månader.

I utsläppshandelsdirektivet ingår bestämmelser om en ny roll för Europeiska värdepappers- och marknadsmyndigheten (Esma). Den ska kontinuerligt övervaka utsläppsrättsmarknadens funktion och transparens och följa upp särskilt prisutvecklingen, handelsvolymerna samt verksamheten och handeln på auktionerna i allmänhet, inklusive positionerna hos dem som är verksamma på marknaden i investeringssyfte. Enligt direktivet ska Esma i fortsättningen samarbeta och utbyta information med andra berörda myndighetsaktörer. Även kommissionens övervaknings- och rapporteringsskyldigheter i anslutning till verksamheten på marknaden har utökats.

Ändringar har gjorts i funktionen hos reserven för marknadsstabilitet, som reglerar antalet utsläppsrätter som auktioneras ut. I ett särskilt beslut om ändring av reserven för marknadsstabilitet har det bestämts att minskningen av andelen utsläppsrätter som auktioneras ut hålls på 24 % till 2030. I utsläppshandelsdirektivet kvarstår de gränser på 400–833 miljoner ton för reserven som gällt redan tidigare, vilket betyder att när antalet utsläppsrätter som är i omlopp på marknaden befinner sig inom detta variationsintervall, ska inga utsläppsrätter frigöras från reserven eller placeras i reserven från auktioner. När antalet utsläppsrätter som är i omlopp överstiger det nya gränsvärdet 1 096 miljoner utsläppsrätter ska i och med det ändrade direktivet från framtida auktioner också i fortsättningen för en period på 12 månaders dras av det antal utsläppsrätter som motsvarar 24 procent av antal utsläppsrätter i omlopp. När antalet utsläppsrätter som är i omlopp på marknaden överstiger 833, men understiger 1 096 miljoner utsläppsrätter, dras för en period på 12 månader från de utsläppsrätter som auktioneras ut av det antal som överskrider 833 miljoner utsläppsrätter. Med andra ord, när det finns 1 096 miljoner utsläppsrätter i omlopp, dras det antal som ska auktioneras ut av, det vill säga $1\,096\text{ Mt} - 833\text{ Mt} = 263\text{ Mt}$.

Vid beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp beaktas i fortsättningen också utsläppsrätter för luftfart samt de utsläppsrätter som har utfärdats på grund av att sjötransporter inkluderas i utsläppshandeln. Utsläppsrätterna för luftfart och sjötransporter beaktas också vid beräkningen av de utsläppsrätter som ska auktioneras ut från reserven för marknadsstabilitet. Vidare ändras beräkningen av det totala antalet utsläppsrätter som är i omlopp så att endast utsläppsrätter som har utfärdats och som inte har överförts till reserven kommer att beaktas. Ändringen bedöms göra beräkningen av de utsläppsrätter som utfärdats tydligare, och den inverkar inte på de tidigare beräkningarna av det totala antalet utsläppsrätter i omlopp.

I enlighet med de uppdaterade bestämmelserna begränsas storleken på reserven för marknadsstabilitet till 400 miljoner utsläppsrätter. Enligt de gällande bestämmelserna annulleras från och med 2023 från reserven för marknadsstabilitet de utsläppsrätter vars antal överskrider det antal utsläppsrätter som auktioneras ut föregående år. Ändringen minskar reservens storlek från och med 2024.

Intäkterna från utsläppshandeln

Medlemsstaterna ska i fortsättningen visa att de använder alla de auktionsintäkter som de har rätt till eller motsvarande belopp till de användningsändamål som anges i direktivet. Tidigare gällde uppmaningen som inte var förenad med någon skyldighet 50 procent av de intäkter som medlemsstaterna hade rätt till. De användningsändamål för auktionsintäkterna som direktivet möjliggör har ändrats och utvidgats jämfört med tidigare. En del av medlemsstaternas auktion-

sintäkter kommer sannolikt att styras till Europeiska unionens budget som så kallade egna medel. Kommissionen lade den 21 december 2021 fram ett första och den 20 juni 2023 ett andra förslag till rådets beslut om detta. I det andra förslaget föreslår kommissionen ändringar i förhållande till det första förslaget i fråga om grunden för fastställande av egna medel och tidtabellen för att inleda insamlingen. Förhandlingarna om egna medel pågår ännu.

Innovationsfonden

Enligt det ändrade utsläppshandelsdirektivet utökas innovationsfondens storlek genom att utsläppsrätter styrs till fonden från följande källor:

- utsläppsrätter som inte tilldelas på grund av att mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna införs,
- utsläppsrätter som läggs till utsläppstaket när utsläppshandeln utvidgas så att den 2026 omfattar metan- och kvävedioxidutsläpp från sjötransporter och 2027 offshorefartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mera,
- 5 miljoner utsläppsrätter som utgörs av utsläppsrätter för luftfart,
- de intäkter från utsläppsrätter för luftfart som blir över när en aktör upphör med sin verksamhet inom EU-området, samt
- hälften av de utsläppsrätter som eventuellt inte tilldelas på grund av det energieffektivitetsvillkor som gäller gratis tilldelning eller skyldigheten att upprätta en plan för klimatneutralitet.

De utsläppsrätter som tilldelats innovationsfonden kommer att auktioneras ut så att merparten auktioneras ut i början av perioden för att säkerställa tillräckliga medel för att främja innovationer och utöka deras antal.

I och med det ändrade direktivet har innovationsfondens finansieringsobjekt utvidgats. Särskild vikt bör fästas vid att stödja koldioxidsnål teknologi inom sektorer där gratis tilldelning stegvis upphör i och med CBAM. Vidare bör särskild vikt fästas vid projekt som stöder minskning av koldioxidutsläppen inom sjötransportsektorn. Via innovationsfonden kan man i fortsättningen finansiera projekt också genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden, såsom differenskontrakt för koldioxid. I enlighet med tidigare bestämmelser hade innovationsfonden före 2030 rätt till intäkter från utauktionering av 450 miljoner utsläppsrätter samt oanvända intäkter i den NER300-finansieringsmekanism som föregick innovationsfonden.

Moderniseringsfonden och sociala klimatfonden

Den andel utsläppsrätter som styrs till moderniseringsfonden utökas. I enlighet med de gällande bestämmelserna auktioneras 2 procent av det totala antalet utsläppsrätter för 2021–2030 ut till förmån för moderniseringsfonden. I och med det ändrade direktivet auktioneras dessutom 2,5 procent av det totala antalet utsläppsrätter för 2024–2030 ut till förmån för moderniseringsfonden. De medlemsstater vars bruttonationalprodukt per invånare under 2016–2018 har varit mindre än 75 procent jämfört med genomsnittet i EU har genom moderniseringsfonden nytta av denna nya andel. Tretton medlemsstater, inklusive Grekland, Slovenien och Portugal, kommer att ha nytta av den nya finansieringsandelen. I utsläppshandelsdirektivet föreskrivs det också om vissa ändringar i de användningsändamål som kan finansieras genom moderniseringsfonden.

Enligt det ändrade direktivet kommer intäkterna från utauktionering av 50 miljoner utsläppsrätter att styras till sociala klimatfonden. Dessa utsläppsrätter kommer att auktioneras ut 2025.

3 Nuläge och bedömning av nuläget

3.1 Anläggningar

Bestämmelser om utsläppshandelssystemet 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*. EU:s utsläppshandel inleddes 2005 och är den viktigaste EU-omfattande politiska åtgärden för att minska utsläppen av växthusgaser. Utsläppshandeln täcker cirka 45 procent av utsläppen av växthusgaser inom EU. Den målsatta utsläppsminskningen inom utsläppshandeln uppnås genom att det för utsläppen fastställs ett gemensamt, årligen minskande utsläppstak som täcker hela systemet, varefter ett antal utsläppsrätter som motsvarar detta utsläppstak utfärdas. För utsläppsrätterna bestäms det ett marknadspris, utifrån vilket aktörerna bedömer om det är lönsammare för dem att minska sina utsläpp eller att köpa utsläppsrätter för dem. På så sätt genomförs utsläppsminskningar där det är mest kostnadseffektivt.

Utsläppshandeln delas in i handelsperioder som avspeglar EU:s eftersträfvade totala utsläppsminskning för den berörda perioden. Utsläppshandeln inleddes med en första period som omfattade åren 2005–2007 medan den andra perioden omfattade åren 2008–2012 och den tredje perioden 2013–2020. Den nuvarande, fjärde handelsperioden omfattar åren 2021–2030, och under den genomförs Europeiska unionens utsläppsminskning fram till 2030 för den handlande sektorns del. Målet för utsläppsminskningen under perioden 2021–2030 var 43 procent fram till 2030, jämfört med 2005 års nivå. I samband med de ändringar av bestämmelserna som man nu kommit överens om höjdes målet till 62 procent. Mellan handelsperioderna har det också gjorts ändringar i reglerna för utsläppshandeln i syfte att utveckla systemets genomslag och funktion. De viktigaste av dessa är ändringar i metoderna för tilldelning av utsläppsrätter, en fördjupad harmonisering samt en effektivisering av styrningseffekten bland annat genom införandet av reserven för marknadsstabilitet.

Reglerna för den nu gällande utsläppshandeln är i stor utsträckning harmoniserade på unionsnivå. Utsläppshandeln regleras genom förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av utsläppshandelsdirektivet och som nationellt är direkt tillämplig lagstiftning. Förordningar har utfärdats om övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp, utsläppshandelsregistret, auktionering av utsläppsrätter, gratis tilldelning av utsläppsrätter och ändring av antalet fördelade utsläppsrätter. Nationella bestämmelser om den utsläppshandel som gäller anläggningar finns i lagen om utsläppshandel (311/2011). Bestämmelserna i lagen om utsläppshandel har därtill kompletterats genom ett flertal förordningar av statsrådet och arbets- och näringsministeriet som utfärdats med stöd av lagen. De viktigaste bestämmelserna i den gällande lagen om utsläppshandel gäller i fråga om de anläggningar som omfattas av utsläppshandeln tillstånd för utsläpp av växthusgaser och planen för övervakning av utsläpp, reglerna för tilldelning och registrering av utsläppsrätter samt skyldigheter och påföljder.

Utsläppshandeln för anläggningar omfattar stora industrianläggningar samt anläggningar med en sammanlagd tillförd effekt på mer än 20 MW. I Finland har i systemet även tagits in anläggningar med en effekt på 20 MW eller lägre som producerar fjärrvärme. Utsläppshandeln omfattar sammanlagt cirka 11 000 anläggningar i EU-medlemsstater och i vissa EES-länder. I Finland omfattar systemet cirka 500 anläggningar, vilket täcker något under hälften av Finlands utsläpp

av växthusgaser. I tabellen nedan ges en mer detaljerad förteckning över de sektorer med stationära anläggningar som omfattas av systemet i Finland och över utsläppen från dessa sektorer 2022.

Tabell 2. I utsläppshandeln ingående sektorer med anläggningar samt utsläppen från dessa anläggningar i Finland 2022.

Sektorer	Utsläpp 2022, t CO ₂ e	andel av utsläppen inom utsläppshandelssektorn
Förbränningsanläggningar	7 996 387	42,0 %
Raffinering av mineralolja	2 737 356	14,4 %
Rostning, sintring och pelletering av metallhaltig malm	6 669	0,0 %
Järn- och stålfabriker, inklusive stränggjutning	4 300 088	22,6 %
Produktion och bearbetning av järnmetaller, inklusive ferrolegeringar, i förbränningsenheter	61 428	0,3 %
Produktion eller bearbetning av icke-järnmetaller i förbränningsenheter	65 091	0,3 %
Anläggningar som producerar cementklinker	885 342	4,7 %
Produktion av kalk eller bränning av dolomit eller magnetit	405 539	2,1 %
Anläggningar som tillverkar glas och glasfiber	–	0,0 %
Anläggningar som tillverkar keramiska produkter genom bränning	35 226	0,2 %
Tillverkning av mineralull som görs av glas, sten eller slagg	43 539	0,2 %
Torkning eller bränning av gips eller framställning av gipsplattor och andra gipsprodukter	16 395	0,1 %
Framställning av pappersmassa och papper	1 806 395	9,5 %
Produktion av organiska baskemikalier i stor skala	554 093	2,9 %
Produktion av vätgas och syntesgas	7 741	0,0 %
Produktion av salpetersyra	74 940	0,4 %
Andra verksamheter som godkänts i enlighet med artikel 24 i direktiv 2003/87/EG (opt-in)	21 084	0,1 %
Utsläpp totalt	19 017 313	100 %

År 2022 stod de anläggningar som omfattades av utsläppshandeln för cirka 41 procent av Finlands totala utsläpp med totala utsläpp av växthusgaser på 45,8 Mt CO₂e¹. Sedan 2010 har utsläppen inom den nuvarande utsläppshandelssektorn minskat med i genomsnitt cirka 7 procent varje år, och jämfört med 2005 hade utsläppen inom utsläppshandelssektorn minskat med 45 procent fram till 2020.

De anläggningar som omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter ska ha ett av den behöriga myndigheten beviljat tillstånd för utsläpp av växthusgaser. Tillståndet är förenat med skyldigheter att övervaka och rapportera utsläppen samt en skyldighet att årligen till den behöriga myndigheten överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar anläggningens utsläpp under föregående kalenderår. En utsläppsrätt motsvarar ett ton koldioxidekvivalenter. Utsläppstillståndet beviljas och planen för övervakning av utsläpp godkänns av utsläppshandelsmyndigheten.

Metoderna för tilldelning av utsläppsrätter

Utsläppsrätterna tilldelas huvudsakligen genom auktion. Medlemsstaterna säljer över hälften av sina utsläppsrätter genom att auktionera ut dem till verksamhetsutövare och andra marknadsaktörer inom utsläppshandeln. Majoriteten av medlemsstaterna auktionerar ut sina utsläppsrätter via EU:s gemensamma auktionsplattform samtidigt och enligt gemensamma förfaranden. Också Finland deltar i den gemensamma auktionen. Auktionsförfarandet sker genom slutna auktioner med enhetlig prissättning. En auktionsförrättare som varje medlemsstat utser tar emot auktionsintäkterna och redovisar intäkterna till staten. I lagen om utsläppshandel finns bestämmelser om auktionering av utsläppsrätter. Auktionsförrättare i Finland är utsläppshandelsmyndigheten, dvs. Energimyndigheten. Närmare bestämmelser om auktionsförfarandet finns i kommissionens auktionsförordning (kommissionens förordning (EU) nr 1031/2010).

Medlemsstaterna delar ut gratis utsläppsrätter till vissa industrisektorer samt till produktion av fjärrvärme och fjärrkyla. Bakgrunden till detta är en bedömning om att det inom vissa sektorer som omfattas av utsläppshandeln finns en risk för koldioxidläckage. Med koldioxidläckage avses en situation där företagen flyttar eller anlägger produktion utanför Europeiska unionen i syfte att undgå kostnaderna av EU:s utsläppshandelssystem. Kommissionen bedömer risken för koldioxidläckage i enlighet med kriterierna i utsläppshandelsdirektivet. Sektorer som löper risk för koldioxidläckage (sektorerna på den så kallade koldioxidläckagelistan) får som gratis tilldelning 100 procent av den mängd som beräknats enligt reglerna för gratis tilldelning av utsläppsrätter. Andra sektorer som har rätt till gratistilldelning får till en början 30 procent av antalet enligt reglerna för gratis tilldelning, men andelen kommer efter 2026 att sjunka med samma antal till noll 2030. Den sänkta andelen gäller dock inte fjärrvärme eller fjärrkyla. För elproduktion och för avskiljning, lagring och transport av koldioxid beviljas det i regel inte gratis utsläppsrätter.

Gratis tilldelning fastställs för anläggningar för fem år i sänder. Fördelningsgrunden är uppgifterna om anläggningarnas produktionsnivåer. En annan grund för gratis tilldelning är de 54 riktmärken som beskriver utsläppsintensiteten för olika produktionsprocesser. Riktmärkena fastställs av kommissionen utifrån de 10 procent mest effektiva anläggningarna i EU:s utsläppshandelssystem med beaktande av minimi- och maximigränserna enligt utsläppshandelsdirektivet. Således får alla aktörer lika många utsläppsrätter för den producerade kvantiteten, men det är

¹ Uppgifterna baserar sig på Statistikcentralens snabbestimat av totala växthusgasutsläpp 2022, som publicerades den 31 maj 2023. De totala utsläppen rapporteras exklusive sektorn markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF).

utsläppsintensiteten i aktörens produktion som avgör hur stor del av anläggningens faktiska utsläpp som i slutändan omfattas av gratis tilldelning. Med hjälp av riktmärkena vill man belöna de mest effektiva anläggningarna samtidigt som man vill säkerställa att det trots det kostnads- skydd som gratistilldelningen ger förblir lönsamt för aktörerna att minska sina utsläpp.

Riktmärkena inom gratistilldelningen justeras nedåt vart femte år för att de bättre ska återspegla den tekniska utvecklingen. Under tilldelningsperioderna, dvs. under perioden 2021–2025 och 2026–2030, förblir riktmärkesvärdena oförändrade. Under perioden 2021–2025 är samtliga riktmärken minst 3 procent och högst 24 procent lägre än nuvarande, vilket har en sänkande inverkan på antalet gratis tilldelade utsläppsrätter. Bestämmelser om de riktmärken som ska tillämpas under perioden 2021–2025 finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/447. Dessutom ändras mängden gratis tilldelning om vissa specialvillkor uppfylls. Mängden gratis tilldelning, dvs. antalet utsläppsrätter som tilldelas gratis, bygger på harmoniserade regler på EU-nivå och medlemsstaterna har inte prövningsrätt i fråga om mottagare eller mängder. För myndighetsuppgifterna i anslutning till gratis tilldelning svarar i Finland Energimyndigheten.

Marknaden för utsläppsrätter

Utfärdade utsläppsrätter kan fritt köpas och säljas på marknaden för utsläppsrätter. Utsläppsrätternas marknadspris bildas på denna andrahandsmarknad. Handel bedrivs med både spot- och derivatprodukter. Utsläppsrätterna har klassificerats som finansiella instrument sedan 2018. Merparten av handelsvolymen är derivatprodukter och handeln är i hög grad koncentrerad till börsplattformar. Också handel via mäklare, OTC-handel och bilateral handel mellan aktörer bedrivs på marknaden. Utöver verksamhetsutövare som omfattas av skyldigheten enligt utsläppshandeln finns bland aktörerna på marknaden för utsläppsrätter bland annat banker, försäkringsanstalter och andra aktörer som bedriver verksamhet i investeringssyfte. Priset på utsläppsrätter har varierat kraftigt under det gångna årtiondet, och externa chocker såsom konjunkturväxlingar har haft i hög grad påverkat priset. I systemet har det också gjorts strukturella korrigeringar, vilka tillsammans med de skärpta målen för utsläppsminskningarna har bidragit till att priset stigit sedan 2018. År 2022 varierade prisnivån kraftigt, delvis på grund av den energikris som följde på kriget i Ukraina. Under det första halvåret 2023 har auktionspriserna varierat mellan 75 och 100 euro med ett medelpris på ca 87 euro. Clearingpriset på en auktion följer prisnivån på andrahandsmarknaden.

Reserven för marknadsstabilitet

Reserven för marknadsstabilitet, som finns i anslutning till utsläppshandelssystemet, syftar till att förhindra att det skapas stora, historiskt ackumulerade överskott av utsläppsrätter på utsläppsrättsmarknaden samt till att öka utsläppshandelssystemets förmåga att anpassa sig till eventuella faktorer som orsakar obalans på marknaden. Verksamheten med reserven inleddes 2019 efter att man genom Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814 kommit överens om att införa en sådan.

I dag fungerar marknadsstabiliseringsreserven så att antalet utsläppsrätter som medlemsstaterna auktioneras ut minskas eller ökas när det totala antalet utsläppsrätter i omlopp på marknaden ligger utanför det på förhand fastställda intervallet (400–833 miljoner utsläppsrätter). Kommissionen beräknar och informerar om antalet utsläppsrätter årligen. Hittills har antalet utsläppsrätter i omlopp varit betydligt större än det övre tröskelvärdet för intervallet, och sedan 2019 har antalet utsläppsrätter som auktioneras ut minskats varje år med ett antal motsvarande 24 procent av antalet utsläppsrätter i omlopp. Vid utgången av 2021 fanns det 1,45 miljarder utsläppsrätter i omlopp. Mellan september 2022 och augusti 2023 kommer 348 miljoner utsläppsrätter att

flyttas till marknadsstabilitetsreserven från mängden utsläppsrätter som ska auktioneras ut. Minskningarna i marknadsstabilitetsreserven har sedan 2019 minskat det totala antalet utsläppsrätter som auktioneras ut med cirka 40 procent. Även den kraftiga, tillfälliga marknadsbrist som är en följd av det minskade utbudet är en bidragande orsak till att priset på utsläppsrätter har stigit.

I enlighet med de regler som gäller reserven återförs ur reserven 100 miljoner utsläppsrätter för auktion, om antalet utsläppsrätter i omlopp sjunker under 400 miljoner. Om antalet utsläppsrätter ligger innanför det fördefinierade intervallet varken överförs det utsläppsrätter till reserven eller frigörs det utsläppsrätter från den.

Det totala antalet utsläppsrätter i marknadsstabilitetsreserven har begränsats så att antalet utsläppsrätter i reserven från och med 2023 inte får överskrida det antal utsläppsrätter som auktioneras ut året innan. Enligt den kalkyl som kommissionen publicerat fanns det i reserven i december 2021 2,6 miljarder utsläppsrätter.

3.2 Sjötransporter

På grund av sjötransporternas internationella karaktär fattades, innan kommissionen lade fram 55 %-paket, besluten om åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från sjötransporterna i huvudsak av IMO. Enligt IMO:s initiala växthusgasstrategi som antogs 2018 bör koldioxidintensiteten i de internationella sjötransporterna, dvs. koldioxidutsläppen per transportarbete, minskas med i genomsnitt minst 40 procent fram till 2030 jämfört med 2008 års nivå. Därefter är målet en minskning på 70 procent fram till 2050. Dessutom bör utsläppen av växthusgaser från de internationella sjötransporterna nå sin toppnivå så snart som möjligt och de totala årliga utsläppen senast 2050 minska med minst 50 procent jämfört med 2008 års nivå. Ambitionen är att gradvis eliminera växthusgasutsläppen med beaktande av temperaturmålen i klimatavtalet från Paris.

Enligt IMO:s bestämmelser måste nästan alla nya frakt- och passagerarfartyg uppfylla kraven i anknytning till energieffektivitetsindexet för nya fartyg EEDI (Energy Efficiency Design Index). Den 1 november 2022 trädde kraven enligt bestämmelserna om koldioxidintensitet samt energieffektivitetsindexet för befintliga fartyg EEI (Energy Efficiency Existing Ship Index) i kraft. Detta paket av metoder för minskning av utsläppen på kort sikt från IMO är dock otillräckligt för att minska de absoluta utsläppen från sjötransporterna i enlighet med IMO:s nuvarande mål.

IMO:s förhandlingar om globala metoder för utsläppsminskning på medellång och lång sikt pågår fortfarande. Avsikten är att metoderna på medellång sikt ska bestå av en teknisk och en ekonomisk utsläppsminskningsslagmetod. Som teknisk minskningsslagmetod har EU-länderna föreslagit en bränslestandard, med vars hjälp man effektivt kan minska utsläppen av växthusgaser från de internationella sjötransporterna. När det gäller det ekonomiska styrmedlet har man framför allt diskuterat införandet av en utsläppavgift, och det förefaller inte sannolikt att utsläppshandeln väljs som styrmedel. Avsikten är också att IMO:s initiala växthusgasstrategi med minskningsmål ska uppdateras under 2023. Förhandlingsläget är utmanande.

Inom EU tillämpas Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG, den så kallade MRV-förordningen. Förordningen ålägger bolagen att från och med den 1 januari 2018 övervaka, rapportera och verifiera koldioxidutsläpp från fartyg som omfattas av förordningen. MRV-förordningen utgör underlaget för tillämpningen av utsläppshandeln på

sjöfartssektorn, och även den förordningen har i samband med översynerna av utsläppshandelsdirektivet ändrats för att svara mot behoven inom den framtida utsläppshandeln. MRV-förordningen har genomförts nationellt genom miljöskyddslagen för sjöfarten (1679/2009).

3.3 Luftfarten

Det föreskrivs om handeln med utsläppsrätter inom sjöfarten i utsläppshandelsdirektivet och genom förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av det, vilka nationellt utgör direkt tillämplig lagstiftning. Flera av kommissionens förordningar gäller även fasta anläggningar, såsom till exempel förordningarna om övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp, men dessutom finns det förordningar som enbart gäller luftfarten, och också deras antal kommer att öka under de närmaste åren när bestämmelserna om genomförande av det ändrade utsläppshandelsdirektivet preciseras. Här inverkar också behovet av bestämmelser om Corsia-systemet, som ska genomföras genom utsläppshandelsdirektivet. Bestämmelserna om utsläppshandel för luftfarten är i stor utsträckning harmoniserade på unionsnivå. Dessutom har det överenskommit globalt om reglerna för Corsia-systemet inom ICAO, även om EU:s åtgärder för genomförande enligt utsläppshandelsdirektivet inte helt motsvarar de reglerna. Till följd av luftfartens övernationella och globala karaktär har mer vittsyftande lösningar än nationella åtgärder traditionellt ansetts förebygga snedvridning av konkurrensen och främja det globala luftfartssystemets funktion.

Nationella bestämmelser om utsläppshandeln inom luftfarten finns i lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart, och med stöd av den utfärdades också Kommunikationsministeriets förordningar om övervakning och kontroll av koldioxidutsläpp och antalet tonkilometer i luftfart (432/2015) och om utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis (433/2015).

Enligt det gällande utsläppshandelsdirektivet tilldelas luftfartygsoperatörerna 82 procent av det totala antalet utsläppsrätter för luftfart gratis med hjälp av en jämförelse på EU-nivå, som baserar sig på det verifierade antalet tonkilometer för 2010. Tre procent av utsläppsrätterna tilldelas gratis 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. I praktiken har flygbolagen skaffat en betydligt större andel av utsläppsrätterna på marknaden, eftersom de till följd av det begränsade utsläppstaket för luftfarten har varit tvungna att också köpa utsläppsrätter för allmän utsläppshandel. Före covid-19-pandemin krediterades ca 45 % av luftfartens utsläpp på EU-nivå med utsläppsrätter som tilldelades gratis.

Till en början var handeln med utsläppsrätter för luftfarten ett halvöppet system, där luftfartygsoperatörerna fick använda utsläppsrätter från den allmänna utsläppshandeln men fasta anläggningar inte fick använda utsläppsrätter för luftfarten. Det tillät att de egentliga utsläppsminskningarna till stor del skedde i fasta anläggningar. Den 1 januari 2021 skedde en övergång till ett öppet system, vilket innebär att också fasta anläggningar har fått använda utsläppsrätter för luftfarten. Finlands intäkter från auktionen för utsläppsrätter för luftfarten (EUAA) uppgick till 6,4 miljoner euro 2022. Utifrån tidigare auktioner kan intäkterna 2023 uppskattas till ca 10 miljoner euro. Under 2020-talet har auktionsintäkterna ökat med prishöjningen på utsläppsrätter.

Utsläppshandeln för luftfarten gäller alla luftfartygsoperatörer oberoende av nationalitet, vilkas CO₂-utsläpp överstiger de tröskelvärden som anges i direktivet inom det ursprungliga tillämpningsområdet för utsläppshandeln (full scope). För luftfartygsoperatörer som bedriver kommersiell luftfart är tröskelvärdet 10 000 CO₂t per år, och för luftfartygsoperatörer som bedriver icke-kommersiell luftfart 1 000 CO₂t per år. Utifrån uppgifterna om utsläpp 2022 är Finnair den enda luftfartygsoperatör som bedriver kommersiell luftfart som Finland administrerar, och dess-

utom tre luftfartygsoperatörer från Förenta staterna som bedriver icke-kommersiell luftfart. Finnairs utsläpp 2022 utgjordes till 99,9 % av utsläpp som i utsläppshandeln ska rapporteras till Finland. Under 2022 var kostnaderna för handel med utsläppsrätter för luftfarten för de luftfartygsoperatörer Finland administrerar uppskattningsvis ca 38,4 miljoner euro. Under den utsläppshandelsperiod som inleddes den 1 januari 2021 har Finnair årligen beviljats ca 450 000 gratis utsläppsrätter, medan de icke-kommersiella luftfartygsoperatörer Finland administrerar endast beviljats några tiotal utsläppsrätter. Transport- och kommunikationsverket är behörig myndighet i Finland för handeln med utsläppsrätter för luftfart inom EU.

Corsia-systemets verksamhet inleddes den 1 januari 2019, när de skyldigheter som berör övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp trädde i kraft. De skyldigheter som berör kompensation av utsläpp trädde i kraft den 1 januari 2021, när den treåriga frivilliga pilotperioden inleddes. I juni 2023 har 115 av ICAO:s medlemsstater, inklusive alla EU:s medlemsstater, meddelat att de deltar i Corsia-systemet. Flygbolagen ska lämna in klimatenheterna för pilotperioden senast den 31 januari 2025. På pilotperioden följer en frivillig period, också den på tre år, efter vilken systemet med små undantag blir obligatoriskt på global nivå från den 1 januari 2027.

Inom Europeiska unionen genomförs Corsia genom utsläppshandelsdirektivet. Genom kommissionens delegerade förordning 2019/1603/EU ålades luftfartygsoperatörerna att övervaka, rapportera och verifiera sina koldioxidutsläpp som omfattas av Corsia i enlighet med utsläppshandelslagstiftningen. Genom Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2023/16 ålades medlemsstaterna att underrätta de luftfartygsoperatörer de administrerar om skyldigheterna att kompensera utsläpp enligt Corsia i fråga om CO₂-utsläpp under 2021. Genom de ändringar i utsläppshandelsdirektivet som nu föreslås genomförs de resterande skyldigheterna enligt Corsia, såsom att olika systems tillämpningsområden klarläggs och att skyldigheterna att kompensera utsläpp enligt Corsia implementeras i unionsrätten. Transport- och kommunikationsverket är behörig myndighet i Finland för Corsia.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att en ny lag om utsläppshandel stiftas, samtidigt som den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart upphävs. Genom den föreslagna lagen genomförs utsläppshandelsdirektivet i fråga om anläggningar, luftfart och sjötransporter. Genom reformen uppdateras dessutom bestämmelserna och uppmärksammas de ändringar som behövs i förvaltningen och styrningen med anledning av det utvidgade tillämpningsområdet för utsläppshandeln. Dessutom genomförs genom den föreslagna lagen de bestämmelser om Corsia-systemet som ingår i utsläppshandelsdirektivet, samt en skyldighet att rapportera utsläppen för 2024 inom den nya, separata handeln med utsläppsrätter inom byggnads- och vägtransportsektorerna och de ytterligare sektorerna.

Jämfört med den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart förblir flera paragrafer till sitt innehåll i stor utsträckning oförändrade, men lagen föreslås bli kompletterad i överensstämmelse med ändringarna i direktivet samtidigt som föråldrad reglering stryks och lagens struktur förtydligas. I propositionen föreslås ändringar i myndigheternas uppgifter till följd av det utvidgade tillämpningsområdet. Avsikten är att Energimyndigheten ska svara för tillsynen över anläggningarna och vara personuppgiftsansvarig, medan Transport- och kommunikationsverket ska svara för tillsynen över luftfarten och sjötransporterna. Påföljderna enligt den gällande lagen kvarstår oförändrade, och dessutom föreslås det att

lagen kompletteras med påföljder som berör sjötransporter. I propositionen föreslås det att ändringssökandet ska motsvara huvudregeln i den gällande allmänna lagen, som är lagen om rättgång i förvaltningsärenden. I lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen görs till följd av den nya lagen om utsläppshandel en teknisk ändring som innebär att 2 § i den lagen uppdateras så att det hänvisas till den nya lagen om utsläppshandel, och samtidigt stryks hänvisningarna till den gamla lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart som upphävs enligt den föreslagna lagen.

Enligt lagförslaget ska tillämpningsområdet för utsläppshandeln ändras så att det motsvarar det ändrade tillämpningsområdet för utsläppshandelsdirektivet.

4.1.1 Inkludering av sjötransporter i tillämpningsområdet

Det föreslås att lagen i fråga om sjötransporter ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet av minst 5 000 som transporterar frakt eller passagerare i kommersiellt syfte samt utsläppen från dessa fartyg i hamnar. Off shore-fartyg med en bruttodräktighet av minst 5 000 kommer att omfattas av utsläppshandeln från och med den 1 januari 2027. Lagen tillämpningsområde föreslås omfatta fartygens koldioxidutsläpp, och från och med den 1 januari 2026 också utsläpp av metan och dikväveoxid. Tillämpningen av utsläppshandeln på sjötransporter baserar sig på MRV-förordningen. Rederierna ska övervaka, rapportera och verifiera sina utsläpp i enlighet med MRV-förordningen.

I sjöfarten gäller skyldigheten att lämna in utsläppsrätter rederierna. Med rederi avses fartygets ägare eller en annan organisation eller person som enligt bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 har övertagit ansvaret för fartygets drift och för att IMO:s internationella organisationsregler följs. Utsläppshandeln tillämpas fullt ut på sådana utsläpp från fartyg som uppkommer när fartygen ligger i hamn i en medlemsstat, och till 50 % på utsläpp som uppkommer vid resor som börjar eller slutar i ett tredjeland.

Skyldigheten att överlämna utsläppsrätter tar sin bruk successivt för sjötransporter. Enligt förslaget ska rederierna för 2024 lämna in utsläppsrätter motsvarande 40 procent av de rapporterade utsläppen och för 2025 utsläppsrätter motsvarande 70 procent av de rapporterade utsläppen. I fråga om utsläppen för 2026 och framöver ska 100 procent av utsläppsrätterna överlämnas.

Det finns vissa undantag från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter. Enligt lagförslaget får rederierna välja om de utnyttjar en lättnad på 5 procent vid överlämnande av utsläppsrätter i fråga om fartyg i isklasserna I A och I A Super eller motsvarande isklasser.

Till och med den 31 december 2030 tillämpas skyldigheten att överlämna utsläppsrätter inte på resor med passagerarfartyg, inklusive kryssningsfartyg, till öar med färre än 200 000 invånare inom en och samma medlemsstat. I Finland trafikerar sådana fartyg Åland. Undantaget från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter tillämpas inte på kryssningsfartyg.

Undantaget för öar har granskats utifrån statsstödsregler inom ramen för beredningen av regeringens proposition. Vid granskningen har den möjligheten tills vidare inte kunnat uteslutas, att den ekonomiska fördel ett företag får genom tillämpningen av undantaget för öar kan anses utgöra sådant statsstöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktions sätt (FEUF), och som i regel ska anmälas till Europeiska kommissionen i enlighet med artikel 108.3 i FEUF.

4.1.2 Ändringar i tillämpningsområdet för anläggningar

Ändringen i utsläppshandelsdirektivet innebär att anläggningar för förbränning av kommunalt avfall inkluderas i tillämpningsområdet för utsläppshandeln i fråga om skyldigheterna att övervaka, rapportera och verifiera utsläpp. Verksamhetsutövaren för en anläggning för förbränning av kommunalt avfall ska utarbeta en plan för övervakning av utsläpp och ansöka om godkännande av planen hos Energimyndigheten. Verksamhetsutövarna ska övervaka anläggningens utsläpp i enlighet med planen samt rapportera föregående kalenderårs utsläpp årligen inom utsatt tid. Verksamhetsutövaren ska också se till att utsläppsrapporten verifieras. I fråga om övervakning, verifiering och rapportering motsvarar skyldigheterna för verksamhetsutövare för anläggningar för förbränning av kommunalt avfall de skyldigheter som gäller anläggningar som hör till tillämpningsområdet redan enligt gällande lag. De berörs alltså av bestämmelserna i gällande lag om utarbetande av plan för övervakning, ansökan om godkännande av en standardiserad och förenklad plan för övervakning, godkännande samt ändring av planen för övervakning. På anläggningar för förbränning av kommunalt avfall tillämpas också bestämmelserna om byte av verksamhetsutövare, upphörande av anläggningens verksamhet och uppskattning av mängden utsläpp i en situation där ett fel förekommit.

Verksamhetsutövare för anläggningar för förbränning av kommunalt avfall behöver inte ansöka om utsläppstillstånd för anläggningen, och de omfattas inte av åtgärder som berör skyldigheten att överlåta utsläppsrätter såsom den lagstadgade tidsfristen för överlämnande av utsläppsrätter eller skyldigheten att ha ett utsläppsrättskonto.

Avgränsningarna av tillämpningsområdet i fråga om produktion av vätgas, syntesgas, gips och kimirök samt raffinering av olja ändras så att gränserna motsvarar det ändrade utsläppshandelsdirektivet. Den nedre gränsen i fråga om produktionskapacitet för vätgas och syntesgas föreslås bli 5 ton per dag. I fråga om produktion av gips och kimirök är det i fortsättningen inte längre den sammanlagda installerade tillförda effekten utan den nedre gränsen för produktionskapaciteten som avgör om produktionen omfattas av tillämpningsområdet. Den nedre gränsen i fråga om gips är 20 ton per dag och i fråga om kimirök 50 ton per dag. I fråga om raffinering av olja föreslås tillämpningsområdet omfatta sådan raffinering av olja där förbränningsenheter med en sammanlagd tillförd bränsleeffekt på mer än 20 MW används, medan tillämpningsområdet tidigare omfattade raffinering av mineralolja.

Från och med 2026 ändras tillämpningsområdet för utsläppshandeln så att anläggningar där mer än 95 procent av utsläppen uppkommer vid förbränning av sådan biomassa som uppfyller hållbarhetskriterierna är undantagna från tillämpningsområdet. Enligt den gällande lagen om utsläppshandel är sådana anläggningar undantagna från tillämpningsområdet, som uteslutande använder hållbar biomassa. Från och med 2026 tillämpas också en ändrad formel för beräkning av anläggningars sammanlagda tillförda bränsleeffekt. Vid beräkningen beaktas också enheter som uteslutande använder biomassa i anläggningen, vilka inte omfattas av utsläppsberäkningen enligt gällande lag.

Det föreslås att tillämpningsområdet för utsläppshandeln ändras så att den tillämpas på de verksamheter som hör till lagens tillämpningsområde oberoende av om de orsakar utsläpp eller inte. Enligt gällande lagstiftning tillämpas utsläppshandeln på utsläpp från utsläpp från verksamheten. Ändringen innebär att utsläppshandeln tillämpas på de verksamheter som hör till tillämpningsområdet oberoende av om de orsakar sådana utsläpp som hör till tillämpningsområdet eller inte.

Framöver ska tillämpningsområdet också omfatta transport av växthusgaser för geologisk lagring till en tillåten lagringsplats enligt CCS-direktivet. Hittills har tillämpningsområdet endast

omfattat transport av växthusgaser i rör, och genom den ändring som nu görs inkluderas också andra transportmetoder i tillämpningsområdet.

De ändringar som nämns ovan motsvarar de ändringar som gjorts i utsläppshandelsdirektivets tillämpningsområde.

Dessutom föreslås en ändring av tillämpningsområdet i fråga om hur anläggningars sammanlagda effekt bestäms. Gällande lag förutsätter att anläggningens effekt, och därmed frågan huruvida den hör till tillämpningsområdet, bestäms enligt anläggningens nominella sammanlagda tillförda effekt. I denna proposition föreslås en ändring enligt vilken den sammanlagda effekten bestäms enligt anläggningens bränsleeffekt. Genom ändringen harmoniseras formeln för beräkning av effekten med den avsedda tolkningen av utsläppshandelsdirektivet. Ändringen innebär också ett tydligare och enklare genomförande av utsläppshandeln vid anläggningarna, eftersom det är tydligare hur bränsleeffekten ska beräknas för alla förbränningsanläggningar oberoende av om deras syfte är att producera värme eller inte.

4.1.3 Ändringar i tillämpningsområdet i fråga om luftfart

I och med ändringarna i utsläppshandelsdirektivet kom man överens om samordning av handeln med utsläppsrätter för luftfarten och Corsia-systemet samt om tillämpningsområdena för systemen. Tidigare har ingen nationell lagstiftning om Corsia-systemet funnits, men nu föreslås bestämmelser om det ingå i den nya lagen om utsläppshandel. I fråga om Corsia föreslås det att skyldigheterna i fråga om övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp ska gälla alla flyg mellan stater som omfattas av systemet, och att skyldigheterna ska fullgöras genom motsvarande förfaranden som för utsläppshandeln. Med små undantag gäller kompensationskraven gällande koldioxid enligt Corsia-systemet flyg som avgår från EES-området till tredjestater som omfattas av systemet och flyg som avgår från sådana stater. Tillämpningsområdet kan variera enligt hur kommissionen i genomförandeförordningar bedömer tillämpningen av Corsia på tredjestater. Det föreslås ändringar enligt direktivet i tillämpningsområdet för handeln med utsläppsrätter för luftfart. Utsläppshandeln fortsätter liksom i nuläget så att den avgränsas enbart till flyg inom EES-området. Denna så kallade Stop the Clock-avgränsning är dock i kraft endast till utgången av 2026, varefter utsläppshandeln utvidgas till att också omfatta flyg som avgår från eller anländer till EES-området om inte något annat dessförinnan överenskomms på EU-nivå. Avsikten är att bedöma tillämpningsområdena för utsläppshandeln och Corsia på nytt efter den utvärdering av Corsia-systemet som kommissionen genomför 2026. Vidare föreslås små uppdateringar i lagen om utsläppshandel i fråga om utsläppshandelns tillämpningsområde, av vilka den viktigaste ur ett finländskt perspektiv är att undantaget för randområden avgränsas till att enbart gälla inrikesflyg. Den ändringen innebär att utsläppshandeln ska tillämpas till exempel på flyg till Kanarieöarna och Madeira.

4.1.4 Ändringar i gratistilldelningen av utsläppsrätter

Det föreslås att i lagen tas in de i direktivet föreskrivna ändringar som gäller gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Grunderna för gratis tilldelning av utsläppsrätter för anläggningar kompletteras i förhållande till gällande lag så att införandet av den koldioxidjustering vid gränserna om vilket det föreskrivs i en särskild förordning beaktas i grunderna, liksom också en successiv minskning av gratis tilldelning från och med 2026 för produkter som omfattas av mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna. I denna proposition föreslås det i enlighet med direktivet tilläggsvillkor för att vissa anläggningar ska få utsläppsrätter som tilldelas gratis. Vid beräkningen av antalet utsläpps-

rätter som ska tilldelas anläggningar gratis under tilldelningsperioden 2026–2030 ska verksamhetsutövare som omfattas av den i 6 § i energieffektivitetslagen föreskrivna skyldigheten att genomföra en obligatorisk energibesiktning eller den i 7 § i den lagen föreskrivna skyldigheten att införa ett certifierat energiledningssystem iaktta rekommendationerna i besiktningsrapporten eller energiledningssystemet till den del återbetalningstiden för de förutsatta investeringarna är högst tre år och kostnaderna för investeringarna är proportionerliga. Alternativt ska verksamhetsutövaren visa att det vid anläggningen har vidtagits andra åtgärder som leder till motsvarande minskningar av växthusgasutsläppen. Om verksamhetsutövaren inte visar att ovannämnda villkor har uppfyllts, minskas det antal utsläppsrätter som tilldelas gratis med 20 procent. För en verksamhetsutövare som fullgör skyldigheten senare minskas antalet utsläppsrätter inte längre från och med det kalenderår som följer på fullgörandet. Vidare föreslås det att de mest utsläppsintensiva anläggningarna ska upprätta en plan för klimatneutralitet som ett villkor för full gratis tilldelning. Om planen inte har upprättats och lämnats in på behörigt sätt, minskas antalet gratis utsläppsrätter som beviljas verksamhetsutövaren för anläggningen i fråga med 20 %. Som mest utsläppsintensiva ska betraktas anläggningar med utsläpp som överstiger utsläppen från 80 % av de anläggningar på vilka ett motsvarande riktmärke tillämpas. Kommissionen fastställer anläggningarna. Antalet utsläppsrätter som tilldelas gratis minskas dock under tilldelningsperioden med högst 20 procent under förutsättning att både den skyldighet som gäller energieffektivitetsåtgärderna och skyldigheten att upprätta en plan för klimatneutralitet uppfylls.

Vidare föreslås i fråga om beräkningen av antalet utsläppsrätter som tilldelas gratis ett undantag som berör tillämpningen av den sektorsövergripande korrigeringsfaktorn. Korrigeringsfaktorn tillämpas inte på antalet utsläppsrätter för en anläggning som hör till de 10 procent som har den lägsta utsläppsintensiteten inom Europeiska unionen, ens om användningen av korrigeringsfaktorn är nödvändig för att begränsa det totala antalet utsläppsrätter. Kommissionen fastställer vilka anläggningar undantaget berör.

Det föreslås att strukturen förtydligas för de gällande bestämmelserna om beräkning av antalet utsläppsrätter som tilldelas gratis, om ansökning och beviljande av dem samt om skyldigheten att övervaka den gratis tilldelningen. Vidare föreslås det att paragrafer med bestämmelser om gratis tilldelning under tidigare tilldelningsperioder upphävs.

Det föreslås att i lagen tas in de i direktivet föreskrivna ändringar som gäller gratis tilldelning av utsläppsrätter för luftfart. Ändringarna innebär ett successivt avskaffande av gratis tilldelning och införandet av en ny gratis tilldelning som sporrar till användning av hållbara flygbränslen.

Utgångsnivån för nedkörningen av gratis tilldelning av utsläppsrätter för luftfart är antalet utsläppsrätter som tilldelats gratis 2023 med den omfattning av handel med utsläppsrätter för luftfart som träder i kraft den 1 januari 2024. Det antalet utsläppsrätter minskas med 25 % 2024 och med 50 % 2025. För 2026 tilldelas luftfartygsoperatörerna inte längre några gratis utsläppsrätter för luftfart baserat på utsläpp. Alla utsläppsrätter för luftfart omfattas då av auktionsförfarandet, utom de 20 miljoner utsläppsrätter för luftfart som reserverats på unionsnivå för perioden 2024–2030, och som anvisas för att främja användningen av nya hållbara flygbränslen. Med stöd av den föreslagna nya lagen om utsläppshandel har luftfartygsoperatörer möjlighet att ansöka om utsläppsrätter som tilldelas gratis, om de under föregående år för flyg som omfattas av utsläppshandeln använt sådana hållbara flygbränslen som anges i ReFuelEU Aviation-förordningen. Syftet med mekanismen är att öka användningen av förnybara flygbränslen och att minska utsläppen genom att täcka minst hälften av prisskillnaden mellan fossila och hållbara flygbränslen. Den andel som täcks är högre för de mest hållbara flygbränslena (70 % för avancerade biobränslen och grönt väte samt 95 % för syntetiska bränslen av icke-biologiskt ur-

sprung). Prisskillnaden täcks i sin helhet, om hållbart bränsle tankas på flygplatser som är belägna på öar som är mindre än 10 000 km² eller i ett av de yttersta randområdena eller på flygplatser som är för små för att omfattas av distributionskyldigheten för förnybart flygbränsle enligt ReFuelEU Aviation-förordningen (högst 800 000 passagerare eller 100 000 ton frakt per år).

4.1.5 Rapportering och övervakning av utsläpp från luftfart

Det föreslås att övervaknings-, rapporterings- och verifieringsskyldigheterna för handeln med utsläppsrätter för luftfart i enlighet med ändringarna i utsläppshandelsdirektivet från och med den 1 januari 2025 utvidgas till icke-koldioxideffekter. Det första året som övervakas är 2025, och därefter ska luftfartygsoperatörerna rapportera sådana utsläpp till medlemsstaternas behöriga myndigheter, vilket i Finland är Transport- och kommunikationsverket. Med icke-koldioxideffekter avses kväveoxid, oxiderade svavelarter samt småpartiklar och vattenånga. Utifrån erfarenheter av verksamheten och kommissionens rapport bedöms det tidigast 2028 om icke-koldioxideffekter kan inkluderas i skyldigheten att överlämna utsläppsrätter.

4.1.6 Övriga förslag

Utsläppshandelsdirektivet innefattar en ny utsläppshandel för nybyggnations- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer. Den nya utsläppshandeln ska vara genomförd den 30 juni 2024. Skyldigheten att rapportera utsläpp för 2024 enligt det nya systemet ska vara genomförd den 31 december 2023, och den ingår i regeringens proposition. Enligt förslaget gäller rapporteringen av utsläpp för 2024 punktskatteskyldiga, och rapporteringen ska ske i april 2025. Utsläppen ska rapporteras enligt övervakningsförordningen. Eftersom inga ändringar i övervakningsförordningen ännu har antagits för rapportering inom det nya systemet för utsläppshandel, är inga närmare uppgifter tillgängliga om vilka krav som ställs på rapportering av utsläpp.

De föreslagna bestämmelserna om register, utsläppsrätter för anläggningar samt påvisandet av hållbarheten hos flytande biobränslen och biomassabränslen motsvarar i huvudsak den gällande lagen om utsläppshandel. Det föreslås ändringssökandet ändras jämfört med gällande lag så att det motsvarar allmän lag. De föreslagna påföljderna motsvarar påföljderna enligt gällande lag, utom de nya påföljder för sjöfarten som föreslås till följd av ändringen av utsläppshandelsdirektivet. På ett rederi som inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen tillämpas de allmänna bestämmelserna om påföljder i lagen. Dessutom kan ett rederi avvisas i sådana fall där rederiet har underlåtit att överlämna utsläppsrätter under två eller flera rapporteringsperioder och andra tillsynsåtgärder inte har haft effekt. I motsvarande situation kan ett fartyg som seglar under finsk flagg och som ligger i en finsk hamn meddelas ett beslut om kvarhållande.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Konsekvenser för miljön

Utsläppshandeln är ett prisstyrande verktyg på EU-nivå som styr utsläppsminskningar på hela systemets nivå, inte per medlemsstat. De sammanlagda utsläppen begränsas genom emittering av ett antal utsläppsrätter som motsvarar ett utsläppstak som sänks enligt en linjär minskningsfaktor för utsläppshandeln. Fram till 2030 ska utsläppen inom de sektorer som omfattas av den allmänna utsläppshandeln minska på EU-systemnivå med sammanlagt 62 procent jämfört med 2005 års nivå. Det är möjligt att målet kommer att överskridas, eftersom överlåtelse av utsläppsrätter till reserven för marknadsstabilitet effektivt sänker utsläppstaket åtminstone tillfälligt och delvis permanent när utsläppsrätter har annullerats.

I klimatlagen (432/2022) ställs ett gemensamt mål upp för utsläppsminskningar för utsläpp inom utsläppshandelssektorn och ansvarsfördelningssektorn. Enligt 2 § 1 mom. 2 punkten i lagen är målet för lagen om planeringssystemet för klimatpolitiken enligt lagen att bidra till att säkerställa att "de sammanlagda utsläppen av antropogena växthusgaser från ansvarsfördelningssektorn och utsläppshandelssektorn i atmosfären minskar med minst 60 procent fram till 2030 och med minst 80 procent fram till 2040 jämfört med 1990."

I fråga om uppnåendet av målen för utsläppsminskning fram till 2030 och 2040 samt målen för koldioxidneutralitet fram till 2035 enligt klimatlagen är EU:s utsläppshandel det viktigaste styrmedlet för utsläppshandelssektorn. Enligt den klimatpolitiska planen på medellång sikt (KAISU) förutsätter uppnåendet av koldioxidneutralitet senast 2035 utöver andra åtgärder också stora utsläppsminskningar inom utsläppshandelssektorn. Priset för en utsläppsrätt i EU:s utsläppshandel är en central faktor för utvecklingen av utsläppen inom utsläppshandelssektorn. Priset för en utsläppsrätt förutspås stiga när utsläppstaket sänks.

Nationellt har utsläppen inom utsläppshandelssektorn minskat betydligt. Enligt klimatårsberättelsen 2023 har utsläppen inom utsläppshandelssektorn minskat med 14,1 Mt CO₂ -ekv. eller 43 % sedan 2005. Utsläppen från finländska anläggningar som omfattas av utsläppshandeln var 2022 sammanlagt 19,0 Mt CO₂ -ekv. och deras andel av Finlands sammanlagda utsläpp var 42 %. Som jämförelse kan det konstateras att utsläppen av växthusgaser i ansvarsfördelningssektorn har minskat långsammare än i utsläppshandelssektorn. Enligt ett snabbestimat var utsläppen i ansvarsfördelningssektorn 26,7 Mt CO₂ -ekv 2022, och som helhet var de sammanlagda utsläppen i ansvarsfördelningssektorn 2022 ca 22 % lägre än 2005.

Utsläppshandelssektorn deltar också i betydande omfattning i uppnåendet av ansvarsfördelningssektorns mål för utsläppsminskning via utnyttjandet av den så kallade engångsflexibiliteten. Via engångsflexibilitet annulleras under perioden 2021–2030 sammanlagt det antal utsläppsrätter i utsläppshandelssektorn som anges i bilaga II till ansvarsfördelningsförordningen, vilket motsvarar 0,7 Mt per år. I statsrådets beslut den 28 november 2019 beslöts det att Finland ska utnyttja denna så kallade engångsflexibilitet.

Utsläppshandeln är av central betydelse för de nationella klimatmålen. Det bör noteras att målet för utsläppshandeln omfattar hela EU och inte är uppställt per medlemsland, och därför är det möjligt att utsläppen inte minskar jämnt i alla medlemsländer. Hittills har utsläppen inom utsläppshandelssektorn minskat snabbare i Finland än målet för hela EU.

Anläggningar

Utsläppsminskningmålet och den ökade prisstyrningen inom utsläppshandeln till följd av detta mål bedöms ytterligare påskynda utsläppsminskningarna inom utsläppshandelssektorn också i Finland. Det ändrade direktivets nationella effekter vad gäller utsläppsminskningar har inte bedömts. I kommissionens ursprungliga förslag till ändringar i utsläppshandeln bedömde kommissionen att dess förslag i Finland leder till en utsläppsminskning med 49 % till 2030 jämfört med 2020 års nivå, när kommissionens tidigare mål enligt dess uppskattning hade lett till en utsläppsminskning med 29 % under motsvarande period. I kommissionens ursprungliga förslag var målet för utsläppsminskning 61 % fram till 2030, medan det tidigare målet var en minskning på 43 % fram till 2030 jämfört med 2005 års nivå. Trots att det slutliga direktivet avviker från kommissionens förslag, kan kommissionens bedömning av utsläppsminskningarnas storleksordning anses riktgivande.

Utsläppsutvecklingen från anläggningar påverkas inte bara av den minskade användningen av fossila energikällor utan också bland annat av efterfrågan på el inom industrin, den väderberoende förbrukningen av uppvärmningsenergi samt den nordiska vattenkraftssituationen, som påverkar börspriset på el och därigenom elimporten och behovet av separat elproduktion. De nya tekniska lösningar för att minska utsläppen som tagits i bruk inom industrin är också viktiga.

Från och med 2026 lämnas uppskattningsvis 54 % utanför tillämpningsområdet till följd av gränsen på 95 % utsläpp från biomassa, vilket innebär att utsläppen från de anläggningarnas förbränning av fossila bränslen överförs till ansvarsfördelningssektorn. De anläggningarnas utsläpp från förbränning av fossila bränslen var i genomsnitt omkring 250 000 tCO₂ under perioden 2019–2021. Uppskattningen är förenad med osäkerhet. Konsekvenserna av villkoret gällande biomassa behandlats mer ingående i den bedömningspromemoria som gäller handeln med utsläppsrätter för anläggningar. Trots att anläggningar för avfallsförbränning i fråga om skyldigheten att övervaka och rapportera utsläpp inkluderas i tillämpningsområdet för utsläppshandel, kvarstår de som en del av ansvarsfördelningssektorn med avseende på uppställandet av mål för utsläppsminskning och utsläppshandeln har ingen styrande verkan på anläggningarna. Avfallsförbränningsanläggningarnas sammanräknade koldioxidutsläpp 2021 var cirka 0,7 miljoner ton. Det fullvärdiga inkluderandet av avfallsförbränningen i utsläppshandeln behandlas i kapitel 5 i fråga om alternativa handlingsvägar.

Det har inte bedömts hur ändringar i tillämpningsområdets avgränsning för enskilda verksamheter påverkar utsläppshandelns täckning av utsläpp. Det kan antas att täckningen ökar i någon mån till följd av ändringen.

Sjötransporter

De fossila bränslena står för nästan 100 procent av de marina bränslena i Finland. Till de mest kostnadseffektiva sätten att minska utsläppen från sjötransporterna hör operativa metoder och metoder som förbättrar fartygens energieffektivitet. Dessa har dock en begränsad potential när det gäller att minska utsläppen. För närvarande pågår forskning och utveckling kring flera olika alternativa transportbränslen och framdrivningstekniker för sjötransporter, men i fråga om vissa av dem dröjer det ännu länge innan de kan kommersialiseras. Å andra sidan finns det även idag endast ett begränsat utbud av förnybara bränslen som kan blandas i traditionella marina bränslen. Ett hinder för användningen av förnybara bränslen är att de kostar betydligt mer än fossila bränslen.

När utsläppshandeln utvidgas till att omfatta sjötransporter, påverkas minskningen av utsläpp som ingår i den helhet av politikåtgärder som också omfattar FuelEU Maritime-förordningen samt IMO:s åtgärder för att minska utsläppen. Effekterna av utsläppshandeln på utsläppen från sjötransporterna i Finland beror dels på priset på utsläppsrätterna, dels på kostnaderna för åtgärder som minskar utsläppen. Med beaktande av det höga priset på alternativa bränslen för sjötransporter och utbudet av dessa bränslen väntas utsläppen fram till 2030 minska mer inom de övriga sektorerna som omfattas av utsläppshandeln än inom sjötransporterna. Sjöfarten väntas anpassa sig till utsläppshandeln genom att köpa proportionellt sett fler utsläppsrätter än de övriga sektorerna. När nya miljövänligare teknologier och bränslen kommer ut på marknaden är utsläppsrätternas pris en faktor som styr hur nya investeringar genomförs.

Tillämpningen av undantaget för öar kan försvaga utsläppshandelns effekt på minskningen av utsläpp från sjötransporter, eftersom det ekonomiska incitament att minska utsläppen som beror på inköp av utsläppsrätter tillfälligt fattas för passagerar-bilfärjor på rutter mellan Åland och finländska fastlandet. Utifrån trafikvolymerna 2021 har de utsläpp som omfattas av undantaget

för öar uppskattats till 0,18 miljoner ton koldioxid. Undantaget för öar berör passagerar-bilfärjor, för vilka utsläppen per transportarbete är höga jämfört med de flesta andra fartygstyper. Risken för att rederierna förlänger sina rutter för att på grund av undantaget för öar göra avstickare till Åland i syfte att undvika utsläppshandeln är rätt liten. De flesta fartyg som uppfyller kriterierna för undantaget för öar gör redan nu hamnanlöp på Åland för passagerarnas och frakts skull, samt för att möjliggöra tax free-försäljning.

Luftfarten

Ändringarna i utsläppshandelsdirektivet får positiva miljökonsekvenser inom luftfarten, i synnerhet till följd av att gratis tilldelning av utsläppsrätter frångås och till följd av den linjära minskningsfaktorn som minskar det sammanlagda antalet utsläppsrätter. Ändringarna ökar flygbolagens incitament att minska utsläppen, till exempel genom att ta i bruk ny, utsläppsnålare teknologi eller använda hållbara flygbränslen. Flygbolagens viktigaste möjligheter att minska sina utsläpp under 2020-talet är att använda mer miljövänliga bränslen, eftersom nya drivmedel såsom el eller väte bedöms få mer omfattande effekter på den kommersiella luftfarten först under 2030-talet. Ännu under 2020-talet är dock tillgången till förnybara och andra hållbara bränslen till konkurrenskraftigt pris svag, vilket bromsar omställningen och kan försvaga flygbolagens möjligheter att i övrigt investera i hållbar omställning. Stödmekanismen för användning av hållbara flygbränslen syftar till att minska dessa risker.

Eftersom aktörerna i luftfarten redan hittills har köpt en betydande del av de utsläppsrätter de behöver ur kvoterna för anläggningar, stöder ändringarna förutom interna utsläppsminskningar inom luftfarten också utsläppsminskningar inom industrin. Utsläppen minskas kostnadseffektivt där det är förmånligast. EU-kommissionen har bedömt att handeln med utsläppsrätter för luftfarten sedan den inleddes 2012 har lett till en minskning av koldioxidutsläppen med mer än 17 Mt per år, och mängden kommer klart att öka till följd av det successiva avskaffandet av gratis tilldelning av utsläppsrätter och det minskande sammanlagda antalet utsläppsrätter. Kommissionen bedömer att risken för koldioxidläckage till följd av avskaffandet av gratis tilldelning är liten.

I Corsia-systemet kompenserar flygbolagen ökade koldioxidutsläpp till den del som överstiger riktmärket genom att på den internationella marknaden för utsläppsminskningar köpa klimatenheter för projekt för utsläppsminskning som ICAO eller EU godkänt. Projekten kan till exempel innebära byggande av förnybar energi eller ökning av kolsänkor. Riktmärket för perioden 2021–2023 är den internationella luftfartens utsläpp 2019 som omfattas av Corsia, och från och med 2024 85 % av 2019 års utsläpp. Ju lägre riktmärke, desto mer är flygbolagen tvungna att kompensera sina utsläpp. Eftersom pandemin ledde till en kraftig nedgång i den internationella luftfarten och dess utsläpp förväntas kompensationskyldigheten enligt Corsia i praktiken inträda först omkring 2024. Utifrån utsläppsprognoserna för den internationella luftfarten kan det uppskattas att hela sektorn under perioden 2024–2035 i genomsnitt kommer att behöva kompensera ca 100 miljoner ton koldioxid per år, eller sammanlagt ca 1 200 Mt. De konkreta utsläppsminskningarna genom Corsia sker till stor del utanför luftfarten och utanför Europa.

4.2.2 Konsekvenser för företagen

4.2.2.1 Anläggningar

De viktigaste konsekvenserna för företagen av de föreslagna ändringar som berör anläggningar har att göra med ändringar i tillämpningsområdet för utsläppshandeln samt med kostnadseffekter och administrativ börda för utsläppshandeln till följd av ändrade regler för gratis tilldelning.

Antalet anläggningar som hör till tillämpningsområdet för utsläppshandeln förutspås öka 2024, i synnerhet till följd av ändringar i tillämpningsområdet som berör vätgas, syntesgas och raffinering av olja. Om gränsen för produktionskapacitet för vätgas och syntesgas sänks från 25 ton per dag till 5 ton per dag, innebär det att ca 16 nya anläggningar för väteproduktion kommer att omfattas av tillämpningsområdet. Den ändring i tillämpningsområdet som berör oljeraffinering, som innebär att också raffinering av annan olja än mineralolja inkluderas i tillämpningsområdet, innebär att uppskattningsvis tio bioraffinaderier kommer att omfattas av tillämpningsområdet. Det är möjligt att också andra branschvisa ändringar i avgränsningen leder till att enskilda anläggningar kommer att höra till tillämpningsområdet. Uppskattningen är förenad med osäkerhet.

Tillämpningsområdet för utsläppshandeln ändras så att tillämpningsområdet från och med 2024 kommer att innefatta verksamheter i de branscher som anges i bilaga I oberoende av om verksamheten orsakar växthusgasutsläpp eller inte. Ändringen syftar till kostnadseffekter, i synnerhet för produktionen av förnybar väte, som när den ingår i tillämpningsområdet är berättigad till gratis tilldelade utsläppsrätter enligt tilldelningsreglerna för perioden 2026–2030. I nuläget finns preliminära uppgifter om ca 30 anläggningar för produktion av förnybar väte. Det är osäkert om anläggningarna kommer att förverkligas, och tidtabellerna för planering och uppskattat färdigställande varierar avsevärt. Om anläggningsprojekten genomförs, kommer grovt räknat ca 4 anläggningar att omfattas av utsläppshandeln under perioden 2025–2030. Det är sannolikt att minst en anläggning startar 2024. Bedömningarna är förenade med betydande osäkerhet.

Från 2026 faller anläggningar där mer än 95 % av utsläppen härrör från förbränning av biomassa som konstaterats vara hållbar utanför tillämpningsområdet. Kommissionens bedömning är att omkring 300 anläggningar faller utanför tillämpningsområdet på hela systemets nivå. Enligt en bedömning som gjorts som tjänsteuppgift berör kriteriet i Finland ca 54 anläggningar inom skogsindustri och energiproduktion, vilket är omkring 10 % av det nuvarande antalet anläggningar enligt 2022 års uppgifter. Bedömningen är förenad med betydande osäkerhet. Konsekvenserna av gränsen gällande biomassa behandlats mer ingående i den bedömningspromemoria som gäller handeln med utsläppsrätter för anläggningar.

Det ändrade utsläppshandelsdirektivet förutsätter att medlemsstaterna erbjuder verksamhetsutövare för anläggningar möjligheten att under en viss tid kvarstå inom tillämpningsområdet för utsläppshandeln, om anläggningens sammanlagda tillförda bränsleeffekt minskar till under 20 MW till följd av en utsläppsminskande åtgärd som verksamhetsutövaren vidtar. Det kan till exempel vara fråga om att en naturgaspanna ersätts med en elpanna med mycket låga utsläpp. Det är möjligt att kvarstå inom tillämpningsområdet antingen till utgången av den pågående eller följande tilldelningsperiod, i praktiken till den 31 december 2030. Eftersom Finland nationellt också innefattat fjärrvärmeanläggningar på 20 MW och mindre i tillämpningsområdet, är bedömningen att villkoret inte innebär att betydligt fler anläggningar omfattas av tillämpningsområdet för utsläppshandeln.

Inkludering av avfallsförbränningsanläggningar i tillämpningsområdet

I Finland verkar uppskattningsvis 11 avfallsförbränningsanläggningar såsom de definieras i miljöskyddslagen (527/2014), vilka enligt gällande lag om utsläppshandel faller utanför tillämpningsområdet för utsläppshandeln och till följd av den föreslagna ändringen av tillämpningsområdet från den 1 januari 2024 kommer att höra till tillämpningsområdet för utsläppshandeln i fråga om övervakning och rapportering av utsläpp. Anläggningarna finns geografiskt på nio olika orter, och alla utnyttjar energin från avfallsförbränningen för produktion av fjärrvärme och el. Omkring hälften av avfallsförbränningsanläggningarna hör till verksamhetsutövare som också har andra energiproduktionsanläggningar som redan i nuläget omfattas av utsläppshandeln.

De verksamhetsutövarna kan antas känna till vad det innebär att höra till tillämpningsområdet för utsläppshandeln. Dock är omkring hälften av aktörerna inte bekanta med utsläppshandeln på ett praktiskt plan, och på dem ställer ändringen i tillämpningsområdet nya krav. Bland aktörerna finns också till exempel anläggningar som ägs av flera kommuners gemensamma avfallshanteringsbolag.

Harmoniserade bestämmelser om övervakning av avfallsförbränning kommer att ingå i kommissionens övervakningsförordning. Enligt preliminära uppgifter kommer samma principer att tillämpas på övervakning och rapportering av uppgifter om avfallsförbränningsanläggningar som på de anläggningar som redan ingår i tillämpningsområdet, vilket innebär att minimikraven varierar bland annat beroende på anläggningens storlek och hur stor mängd av respektive bränslefraktion som används. Principen är att kraven på övervakning är striktare för stora anläggningar som orsakar stora utsläpp än för anläggningar med små utsläpp. Kraven på övervakning är också striktare för bränslefraktioner som orsakar stora utsläpp än för fraktioner som endast används i liten utsträckning vid anläggningen. En anläggning som inte uppfyller kraven på övervakning ska ge en godtagbar motivering för detta.

Verksamhetsutövarare för avfallsförbränningsanläggningar ska årligen utarbeta en utsläppsrapport, låta verifiera den samt lämna den till Energimyndigheten senast den 31 mars följande kalenderår. Förfarandet medför en viss administrativ börda för verksamhetsutövararen, samt kostnader för myndighetsbeslut och för kontrollörens arbete. Bördan bedöms vara mer kännbar för aktörer som i nuläget inte har några anläggningar som ingår i tillämpningsområdet.

Ändringar i gratis tilldelning av utsläppsrätter för anläggningar

Konsekvenserna för företagen av ändringarna i bestämmelserna om gratis tilldelning behandlas mer ingående i den bedömningspromemoria som gäller genomförande av utsläppshandelsdirektivet för anläggningar. De viktigaste konsekvenserna i fråga om gratis tilldelning berör tilläggsvillkoren för gratis tilldelning av utsläppsrätter under tilldelningsperioden 2026–2030 i fråga om energieffektivitetsåtgärder samt planen för klimatneutralitet för de mest utsläppsintensiva anläggningarna. Reglerna om gratis tilldelning ändrar också till följd av införandet av mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna. Dessutom har ändringar gjorts i bestämmelserna i utsläppshandelsdirektivet om de riktmärken som ska tillämpas vid beräkningen av riktmärken.

Bestämmelserna om genomförande av energieffektivitetsåtgärder eller motsvarande åtgärder för minskade utsläpp kommer att preciseras i kommissionens förordning om gratis tilldelning samt i en särskild delegerad förordning om klimatneutralitetsplaner. Energieffektivitetskriteriet kommer att beröra merparten av alla verksamhetsutövarare som hör till tillämpningsområdet för utsläppshandeln. Eftersom de detaljerade reglerna för kriteriet inte ännu är kända, är kriteriets konsekvenser för företagen osäkra. Klimatneutralitetsplanen kommer att beröra en begränsad mängd anläggningar. Enligt kommissionens bedömning omfattar hela systemet ca 500 anläggningar, som alltså utgör den 10 % av anläggningarna eller delar av dem som är mest utsläppsintensiva. Tills vidare är det inte känt hur många av anläggningarna som finns i Finland; kommissionen kommer att underrätta medlemsländerna sedan den definierat anläggningarna.

Såväl kravet på energieffektivitet som kravet på klimatneutralitet ökar företagens administrativa börda för utsläppshandeln. Bägge kraven är kopplade till detaljerade bestämmelser om tidtabellerna för beviljande av gratis tilldelning. Trots att kraven berör gratis tilldelning som beviljas för perioden 2026–2030 ska företagen ge Energimyndigheten uppgifter som berör kraven redan i samband med ansökan om gratis tilldelning våren 2024.

Konsekvenser för produktionen av förnybar vätgas

Genom att också utsläppsfria produktionsformer som hör till tillämpningsområdet införlivas i utsläppshandeln är syftet att skapa ytterligare incitament i synnerhet för produktion av förnybar vätgas. Verksamhetsutövarna bedöms få en ekonomisk fördel av utsläppshandeln, eftersom de har rätt att få gratis tilldelning av utsläppsrätter för sin produktion trots att produktionen inte medför några utsläpp. Incitamentet kan bedömas vara tidsbegränsat, eftersom minskningen av gratis tilldelning för vätgasproduktion inleds 2026 till följd av införandet av mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna. Enligt nuvarande uppgifter förutsätter beviljande av gratis tilldelning att det nuvarande riktmärket för vätgasproduktion ändras så att det också kan tillämpas på väte som produceras genom elektrolys. Det föreslås att ändringen görs när riktmärkena uppdateras för tilldelningsperioden 2026–2030. Att höra till tillämpningsområdet för utsläppshandeln bedöms också medföra en viss administrativ börda för verksamhetsutövarna för anläggningarna. I nuläget kan bördans tyngd inte bedömas, eftersom ändringen i övervakningsförordningen är under beredning och det inte är säkert hur kraven på utsläppstillstånd och övervakning kommer att tillämpas på anläggningar som inte orsakar några utsläpp.

4.2.2.2 Sjötransporter

Sjötransporter är centrala för Finland vid all handel. År 2021 transporterades cirka 91 procent av Finlands exportgodis och 75 procent av importgodset med sjötransport. Sjötransporter används i cirka 95 procent av Finlands varuhandel med andra EU-länder.

Utsläppshandeln beräknas tillämpas på cirka 70 fartyg som seglar under finsk flagg. När man granskar kostnaderna för utsläppshandeln för företag och medborgare som anlitar frakt- och passagerartjänster, är det därför relevant att oberoende av registreringsland granska de fartyg som fraktar passagerare och last i Finland och mellan Finland och andra länder och annars hör till tillämpningsområdet för utsläppshandeln. Av Finlands totala fraktvolym fraktades 27 % på finska rederiernas fartyg år 2022 (31 % år 2020). Utsläppshandeln tillämpas på alla fartyg som anlöper EU-hamnar, oberoende av flaggstat.

För utsläppsrätterna uppkommer ett marknadspris, utifrån vilket aktörerna bedömer om det är lönsammare för dem att minska sina utsläpp eller att köpa utsläppsrätter för dem. Inom sjötransporter kan utsläppen minskas genom operativa åtgärder, genom att fartygens energieffektivitet förbättras eller med hjälp av alternativa bränslen och drivmedelteknologier. Beroende på åtgärder kan minskningen av utsläpp kräva investeringar i nuvarande fartyg eller inköp av nya fartyg, eller innebära högre bränslekostnader.

Kommunikationsministeriet utredde konsekvenserna av utsläppshandeln för logistikkostnaderna i Finland och för Finlands samhälls ekonomi innan kommissionen lade fram sitt förslag och förhandlingarna startade.²³ Vid beräkningen av mängden för de utsläpp från sjötransporter som ska inkluderas i utsläppshandeln har man beaktat den utsläppsminskande effekten av FuelEU Maritime-förordningen. Förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport (COM(2021) 562 final), den så kallade FuelEU Maritime-förord-

² Juha Honkatukia, Heikki Savikko, Joonas Hokkanen, Heikki Rannikko: Merenkulun päästökaupan vaikutukset merenkulun kustannuksiin ja Suomen kilpailukykyyn. Kommunikationsministeriets publikationer 2021:23.

³ E 7/2022 rd Statsrådets E-skrivelse till riksdagen om konsekvenserna av de förslag i paketet Fit for 55 som berör sjötransport.

ningen, förpliktar till att minska utsläppen av växthusgaser från den energi som fartygen använder under bränslets livscykel. Utsläppshandeln uppmuntrar i första hand till att utnyttja de metoder för att minska utsläppen som har de lägsta kostnaderna. Uppfyllandet av kraven i FuelEU Maritime-förordningen sänker utsläppen och kostnaderna för utsläppshandeln, men innebär samtidigt en betydande ökning av bränslekostnaderna. De minskande effekterna av utsläppshandeln på utsläppen har inte bedömts. Det bedömdes att utsläppshandeln 2026 omfattar sammanlagt 5 miljoner och 2030 sammanlagt 4,5–5 miljoner ton koldioxidutsläppen från sjötransporter som betjänar Finlands utrikeshandel och passagerartrafik.

Bedömningen har uppdaterats i fråga om prisuppskattningarna så att de är enhetliga med andra bedömningar i regeringens proposition. För priset på en utsläppsrätt har använts ett antagande om 100 euro per ton koldioxid 2026 och 120 euro per ton koldioxid 2030. Prisutvecklingen för utsläppsrätter är förenad med avsevärd osäkerhet. Med de priser för utsläppsrätter som anges ovan bedöms de årliga kostnaderna för utsläppshandeln år 2026 i fråga om de sjötransporter som betjänar Finlands utrikeshandel och passagerartrafik att uppgå till 400–500 miljoner euro. I kostnaderna ingår kostnaderna av förvärv av utsläppsrätter för Finlands export och import och passagerartrafik. På motsvarande sätt kommer kostnaderna av utsläppshandeln år 2030 i fråga om de sjötransporter som betjänar Finlands utrikeshandel och passagerartrafik att uppgå till 500–600 miljoner euro. Av kostnaderna för utsläppshandeln omfattas uppskattningsvis ca 3 % av den isklassrelaterade lättnad som uppnåddes under förhandlingarna. Kostnaden för drift i is, som inte omfattas av lättnaden, bedöms beroende på vinterns isförhållanden vara ca 0–3 %. De sammanlagda kostnaderna för utsläppshandeln och FuelEU Maritime-förordningen uppskattas för 2026 till 500–600 miljoner euro och för 2030 till 700–1 000 euro. Kostnaderna av energiskattedirektivet har inte beaktats eftersom förhandlingarna framskridit långsamt. Om direktivet antas i enlighet med kommissionens förslag kommer de årliga kostnaderna av direktivet att uppgå till omkring 50 miljoner euro åren 2026 och 2030. I bedömningspromemorian om anslutning till utsläppshandeln för sjötransporter behandlas kostnadsuppskattningarna mer ingående.

Tabell 3. Mängden för de utsläpp från sjötransporter som ska inkluderas i utsläppshandeln, det uppskattade pris på utsläppsrätter som tillämpas och uppskattning av kostnaderna för utsläppshandeln samt av de sammanlagda kostnaderna för utsläppshandeln och FuelEU Maritime-förordningen för den sjöfart som betjänar Finlands utrikeshandel och passagerare

	2026	2030
Utsläpp som inkluderas i utsläppshandeln (miljoner ton)	5	4,5–5
Priset på utsläppsrätter (euro/CO ₂ t)	100	120
Kostnad för utsläppshandeln (miljoner euro)	400–500	500–600
Sammanlagd kostnad för utsläppshandeln och FuelEU Maritime-förordningen (miljoner euro)	500–600	700–1000

Kostnaderna av utsläppshandeln och FuelEU Maritime-förordningen kan ställas i relation till bränslekostnaderna för sjötransporterna, kostnaderna för finländska företags transporttjänster eller storleken av rederibranschen. Bränslekostnaderna för Finlands direkta godstransporter i den utrikes fartygstrafiken (export och import) 2021 uppgick enligt bedömningen i Transport- och kommunikationsverkets MERIMA-modell till sammanlagt cirka 800 miljoner euro värde-

rade enligt bunkerpriserna för det året. Om man inkluderar den frakt som transporteras via mellanhamnar uppgick bränslekostnaderna till cirka en miljard euro.¹ När samtliga transportmedel beaktas köper eller producerar finländska företag transporttjänster i hemlandet till ett värde av sammanlagt närmare 10 miljarder euro varje år. Dessutom uppkommer logistikkostnader i betydande grad också utomlands (Logistiikkaselvitys 2021). De finländska rederiernas och andra sjöfartsrelaterade näringars omsättning var 2,2 miljarder euro 2020. Finlands utrikeshandel och passagerare betjänas också av utländska rederier och å andra sidan trafikerar en del av de finska rederiernas fartyg annanstans. Rederierna överväger om de överför kostnaderna för utsläppshandeln helt eller delvis till transportkunderna och passagerarna beroende på hur konkurrenssituationen möjliggör det.

Utsläppshandeln ökar i någon mån aktörernas administrativa börda. Ökningen av den administrativa bördan begränsas av att bolagen enligt MRV-förordningen redan i nuläget är skyldiga att övervaka och rapportera sina utsläpp. De skyldigheter som berör inköp och överlämnande av utsläppsrätter är helt nya. Också fullgörandet av skyldigheterna enligt FuelEU Maritime-förordningen medför en administrativ börda. Vid genomförandet strävas efter att utnyttja gemensamma förfaranden i mån av möjlighet.

Uppskattningarna av de kostnader som handeln med utsläppsrätter för anläggningar medför för Finlands sjötransporter och samhällsekonomi utarbetades före Rysslands angrepp mot Ukraina. Importen av olja och kemikalier från Ryssland har minskat och lett till att importen ersatts med import från betydligt mer fjärran länder. Detta inverkar på utsläppshandelns sammanlagda kostnader för Finland. I vilken mån detta påverkar kostnaderna av utsläppshandeln beror på hur långvarigt kriget blir och på hur handelsrelationerna ser ut i framtiden. Råoljepriserna, som påverkar kostnaderna för sjötransporter, nådde en mycket hög nivå efter en period med låga priser våren 2020. Under 2022 och i början av 2023 har priserna sjunkit. De höga priserna på fossila bränslen medför merkostnader för sjötransporterna och utrikeshandeln, men de skapar också incitament för grön omställning.

Åtgärderna för att minska utsläppen från sjötransporterna väntas skapa affärsmöjligheter för Finlands betydande marinkluster och energitekniska branscher när efterfrågan på miljövänliga lösningar ökar. Detta i sin tur kan ha en positiv inverkan på konkurrenskraften och samhällsekonomin. Att sjötransporterna beaktas i EU:s innovationsfond för utsläppshandelssystemet kan vid sidan av EU:s övriga finansieringsmekanismer erbjuda nya möjligheter för Finlands havskluster.

Enligt bedömningen i en utredning som kommunikationsministeriet beställt⁴ kan undantaget för öar under 2026 utnyttjas för att undvika kostnader på 18,1 miljoner euro, vilket motsvarar anskaffningskostnaden för utsläppsrätter för ruttavsnittet mellan finländska fastlandet och Åland. I utredningen bedömdes konsekvenserna av tillämpning av undantaget samt konsekvenserna av undantaget för öar för rederierna i fråga om kostnaderna för att köpa utsläppsrätter samt konsekvenserna för prissättningen av person- och frakttjänster, tillgängligheten till Åland, rederiernas ekonomi, den åländska samhällsekonomin samt konkurrensläget på transportrutterna mellan Finland och Sverige. I utredningen granskades effekterna av utsläppshandeln på de rutter som omfattas av det eventuella undantaget och på konkurrerande rutter på vilka tillämpningen av undantaget eventuellt kan inverka.

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

Lisähinnan arvoksi arvioitiin esimerkiksi reitillä Helsinki-Maarianhamina-Tukholma 5,90 euroa matkustajaa kohden ja reitillä Turku-Maarianhamina-Tukholma 8,00 euroa matkustajaa kohden vuonna 2026.

I utredningen bedömdes hur merkostnaderna av utsläppshandeln påverkar priset på resor mellan Finland och Sverige (eller mellan Finland och Estland) under antagandet att merkostnaden i sin helhet överförs på personresenärerna. Merkostnaderna fördelas i fråga om kostnaderna för de utsläppsrätter som behövs på olika rutter på olika passagerarantal och utgör en kalkylmässig påslagsfaktor. Det kalkylerade påslaget blev till exempel på rutten Helsingfors – Mariehamn-Stockholm 5,90 euro per passagerare och på rutten Åbo – Mariehamn – Stockholm 8,00 euro per passagerare enligt situationen 2026.

Enligt bedömningen i utredningen ungefär halveras höjningen av biljettpriserna till följd av utsläppshandeln på de rutter som omfattas av undantaget för öar under den tid undantaget är i kraft, om rederierna överför all nytta av undantaget till biljettpriserna på rutten finländska fastlandet-Åland-Sverige. Rederierna har möjlighet att fördela merkostnaderna av utsläppshandeln inte bara på biljettpriserna, utan också på försäljningen av produkter och tjänster ombord på fartygen och på transportavgifterna för fordon eller på fartyg som inte trafikerar Åland. I relation till de förmånligaste biljettpriserna skulle kostnaderna av utsläppshandeln om de i sin helhet överförs på resenärerna märkbart höja biljettpriserna. I de dyrare serviceklasserna och i säsongspriserna är lägesbilden en annan, likaså jämfört med den penningsumma passagerarna i genomsnitt använder ombord. Merparten av resorna mellan det finländska fastlandet och Sverige är fritidsresor.

I utredningen gavs en riktgivande bedömning av hur undantaget för öar skulle påverka transportavgiften per fraktenhet. I granskningen har kostnaden för att köpa utsläppsrätter i sin helhet överförts på fraktenheterna. Det kalkylerade påslaget på transportavgifterna varierar beroende på rutten mellan 80 och 150 euro per fraktenhet enligt situationen 2026. Enligt bedömningen i utredningen ungefär halveras höjningen av transportavgifterna per fraktenhet på passagerar-bilfärjorna på rutten finländska fastlandet-Åland-Sverige till följd av tillämpningen av undantaget för öar. Bedömningen utgår från antagandet att rederierna fullt ut överför nyttan av undantaget till fraktpriserna på rutten finländska fastlandet-Åland-Sverige.

Under sin giltighetstid ger undantaget för öar de rederier som trafikerar ruttavsnitt som omfattas av undantaget ekonomiskt manöverutrymme att genomföra åtgärder för anpassning till utsläppshandeln samt möjlighet att planera fartygens drift och i vilken investeringarnas ordningsföljd enligt var kostnaderna för utsläppshandeln uppkommer antingen genast när den införs eller senare. Sedan undantaget upphört att gälla ska aktörerna på normalt sätt skaffa utsläppsrätter för utsläpp som uppkommer på rutter som omfattas av undantaget. Aktörerna bedömer utifrån marknadspriserna för utsläppsrätter huruvida det är lönsamt att minska utsläppen för att minska kostnaderna för inköp av utsläppsrätter. Eftersom teknologin för minskning av utsläppen från sjötransporter förväntas utvecklas under de närmaste åren, kan ett senareläggande av investeringar i utsläppsminskningar sänka kostnaderna eller göra det möjligt att investera i mognare teknologi eller i sådan teknologi som inte ännu är tillgänglig.

Utnyttjande av undantaget för öar påverkar i viss mån hur rättvisa transporternas villkor är, samt konkurrensen inom transporterna under undantagets giltighetstid. Konkurrens effekterna av undantaget för öar beror förutom på utsläppshandelns prishöjande effekt även på andra faktorer som påverkar valet av transportrutt. Ett undantag som enbart gäller rutter och passagerarfartyg som går via Åland snedvrider konkurrensen inom transportrutterna mellan Finland och Sverige och rutterna till den europeiska kontinenten. De konkurrerande rutter som inte omfattas av undantaget trafikerar av såväl sådana rederier som har verksamhet som omfattas av undantaget

och av rederier som inte drar någon nytta av undantaget. Exempelvis ro-ro-lastfartyg som transporterar tunga fordon och farligt gods, såsom bränsle, mellan det finländska fastlandet och Åland omfattas inte av undantaget för öar, liksom inte heller fartyg som trafikerar mellan Finland och Sverige utan att anlöpa Åland.

Undantaget för öar behandlats mer ingående i den bedömningspromemoria som gäller sjöfart.

4.2.2.3 Luftfarten

De viktigaste konsekvenserna för företagen av de föreslagna ändringar som berör luftfarten har att göra med kostnadseffekter av ändrade regler för gratis tilldelning. Antalet utsläppsrätter som gratis tilldelas luftfartygsoperatörer minskas 2024 med 25 % och 2025 med 50 %. Från och med 2026 tilldelas utsläppsrätter gratis endast på basis av användning av hållbara flygbränslen.

Av de luftfartygsoperatörer Finland administrerar berör utsläppshandeln konsekvenser i praktiken enbart Finnair, eftersom de andra luftfartygsoperatörerna är mycket små aktörer som bedriver icke-kommersiell verksamhet. Om antalet utsläppsrätter som Finnair tilldelas gratis uppskattas till ca 450 000 och enligt nuvarande pris på ca 85 euro per utsläppsrätt kommer Finnair till följd av ändrade regler om gratis utdelning fram till 2026 att förlora en årlig fördel på ca 40 miljoner euro i utsläppshandeln. Höjningen av den linjära minskningsfaktorn som minskar det sammanlagda antalet utsläppsrätter samt den prognostiserade prishöjningen för utsläppsrätter kommer också därefter att höja luftfartens kostnader för utsläppshandeln, också i det fall att tillämpningsområdet för utsläppshandeln inte utvidgas.

För perioden 2024–2026 gjordes endast små ändringar i tillämpningsområdet för handeln med utsläppsrätter för luftfart enligt utsläppshandelsdirektivet. Dock bör det noteras att det samtidigt avtalades om framtida övervakning enligt Corsia-systemet och om kriterier för när kommissionen ska föreslå att utsläppshandeln utvidgas till att omfatta flyg som avgår från EES-området. Med beaktande av kriteriernas innehåll och tidpunkten för bedömningen finns det skäl att anse det mycket sannolikt att handeln med utsläppsrätter för luftfarten utvidgas från och med den 1 januari 2027. Kommissionen ska göra en bedömning och anta eventuella förslag till lagstiftning senast den 1 juli 2026, så om inget annat hinner överenskommas om tillämpningsområdet före utgången av 2026 utvidgas handeln med utsläppsrätter för luftfarten den 1 januari 2027 till att omfatta såväl flyg som avgår från som flyg som anländer till EES-området eftersom den tidsbestämda avgränsningen löper ut den 31 december 2026. Dessa eventuella utvidgningar av tillämpningsområdet beror på kommande förhandlingar om EU-lagstiftning, men kostnadseffekten av eventuella utvidgningar är avsevärd och därför behandlas frågan närmare i en bedömningspromemoria om direktivändringarna. Enligt en grov bedömning fördubblas kostnaderna för utsläppshandeln jämfört med 2026 om flyg som avgår från EES-området inkluderas, och tredubblas om tillämpningsområdet omfattar alla flyg som anländer till EES-området.

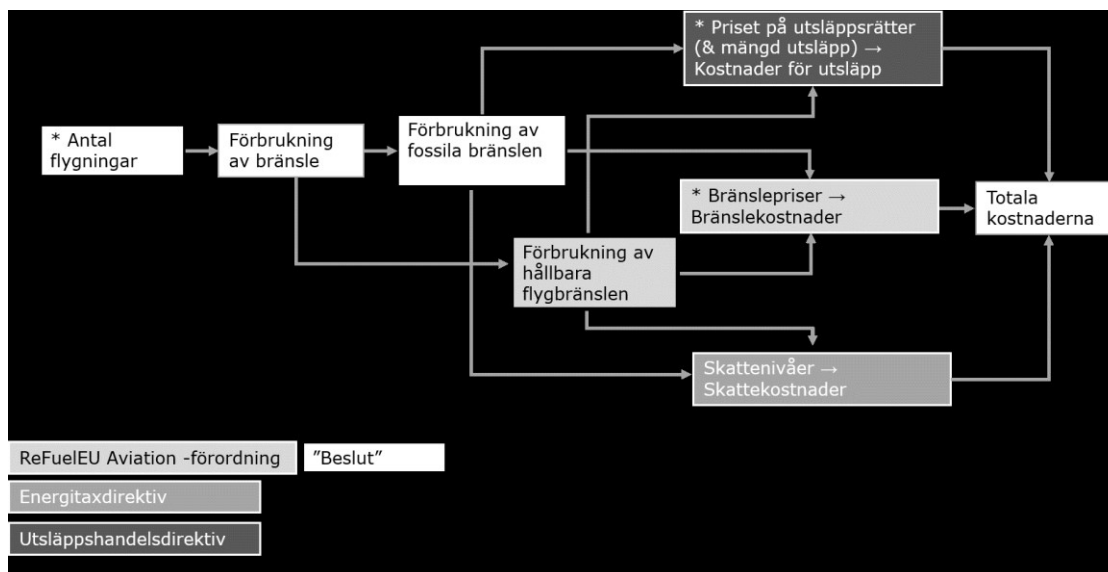
Under 2022 var kostnaderna för handel med utsläppsrätter för luftfarten för de luftfartygsoperatörer Finland administrerar uppskattningsvis ca 38,4 miljoner euro. När ändringarna i bestämmelserna om gratis tilldelning i utsläppshandelsdirektivet och i lagen om utsläppshandel genom vilken det genomförs träder i kraft 2024 bedöms den årliga kostnaden för utsläppshandeln bli ca 65 miljoner euro. Kostnaderna för 2025 bedöms bli ca 75–80 miljoner på årsnivå. När nuvarande gratis tilldelning upphör 2026 bedöms den årliga kostnaden bli ca 100–105 miljoner euro. Beroende på tillämpningsområdet och hur mängden transportarbete utvecklas bedöms kostnaden för 2030 bli 115–280 miljoner euro, och 120–325 miljoner euro för 2035. Om priset för utsläppsrätter blir lägre eller högre än prognostiserat, inverkar det också på kostnaderna. Distributionskyldigheten enligt ReFuelEU Aviation-förordningen sänker kostnaderna för utsläpps-

handeln i synnerhet efter 2030 eftersom användningen av hållbara flygbränslen i utsläppshandeln huvudsakligen betraktas som utsläppsfri, men å andra sidan leder den till högre bränslekostnader för luftfartygsoperatörerna.

Enligt förslaget till direktiv har luftfartygsoperatörerna möjlighet att ansöka om gratis tilldelning av utsläppsrätter på basis av användning av hållbara flygbränslen. Enligt en mycket grov bedömning kan luftfartygsoperatörer som Finland administrerar, i huvudsak Finnair, under perioden 2025–2030 få en fördel på några miljoner per år av mekanismen. Till följd av osäkerhet i fråga om mekanismens konsekvenser och närmare funktionsprinciper samt volymen hållbara flygbränslen som används och priset för dem har detta inte beaktats i de numeriska kostnadsbedömningarna ovan. Mekanismen behandlas mer ingående i en bedömningspromemoria om direktivändringarna.

För luftfartygsoperatörerna medför Corsia-systemet avsevärt lägre kostnader än utsläppshandeln. Kompensationsskyldigheterna har gällt från den 1 januari 2021, men till följd av den minskning i transportarbete som pandemin medförde har utsläppen inte stigit över 2019 års nivå och det har alltså inte funnits någon grund för kompensation. När luftfarten åter ökar kommer utsläppen och därmed kostnaderna till följd av Corsia att öka. I nuläget är klimatenheternas medelpris under fyra euro, men det förutspås också att det kommer att stiga. Om medelpriset för en klimatenhet utifrån ICAO:s bedömningar antas vara ca 6–8 euro, kan den sammanlagda kostnaden Corsia för internationell luftfart för Finlands del uppskattas till ca 35–50 miljoner euro under perioden 2024–2035. Den sammanlagda kostnaden för Corsia för 12 år motsvarar därmed den nuvarande årskostnaden för utsläppshandeln.

Vid bedömningen av kostnaderna för flygande och flygbolagens konkurrenskraft är det motiverat att beakta initiativen i 55 %-paketet i vidare mening än enbart utsläppshandeln. Den unionsvida distributionsskyldigheten för hållbara flygbränslen enligt ReFuelEU Aviation-förordningen träder i kraft 2025, och avsikten är att nivån ska höjas kännbart vart femte år. Det kommer att leda till ökade kostnader för flygbolagen samtidigt som kostnaderna för Corsia-systemet ökar. Eventuellt införande av och innehållet i en skatt på flygbränsle som ingår i förslagen till ändring av energiskattedirektivet är öppna frågor, men enligt tidigare bedömningar innebär ett godkännande av direktivet enligt kommissionens förslag vid utgången av övergångsperioden 2033 ytterligare kostnader på mer än 160 miljoner euro för den finländska luftfarten. Om bränsleskatten också införs, kan helheten av de tre initiativen i 55 %-paketet och deras inverkan på kostnaderna på ett allmänt plan beskrivas i följande diagram.



Som helhet kan de ökande klimatåtgärderna bedömas leda till betydande kostnadsökningar för luftfarten under 2020-talet. I en bransch med hård global konkurrens måste de europeiska flygbolagen hitta sätt att täcka de ökande kostnaderna med bevarad konkurrenskraft och lönsamhet. I tabellen nedan beskrivs de uppskattade gemensamma kostnaderna för inledandet av flygtrafiken i 55%-paketet med beaktande av alternativa trafikutvecklingar samt osäkerheten kring genomförandet av bränsleskatten (som antagande utsläppshandelns nuvarande tillämpningsområde).

Tabell 4.

År	Nolltillväxt: ReFuel, tax och ETS	Nolltillväxt: ReFuel och ETS	1,6 %/år tillväxt: ReFuel, tax och ETS	1,6 %/år till- växt: ReFuel och ETS
2025	137 M€	105 M€	137 M€	105 M€
2030	277 M€	171 M€	300 M€	185 M€
2035	404 M€	260 M€	473 M€	304 M€

4.2.3 Konsekvenser för konsumenterna

Anläggningar

Kostnaden för utsläppshandeln är en del av produktionskostnaden för el som produceras med fossila bränslen, och den påverkar elpriset. Effekten beror på mängden el som produceras med fossila bränslen vid respektive tidpunkt, och därmed varierar utsläppshandelns kostnadseffekter över tid och mellan regioner. Ju större andel av elen som produceras med utsläppsfria produktionsmetoder, desto mindre är utsläppshandelns effekter. Prisnivån på el i Finland påverkas förutom av den nordiska marknadssituationen också av produktionsmetoder och prisnivå på den mellaneuropeiska elmarknaden.

De ändringar i utsläppshandeln som nu föreslås kan inte anses ha ett tydligt, direkt samband med effekterna på elpriset. Åtgärder som stöder priset för utsläppsrätter, såsom skärpta mål för utsläppsminskningar, inverkar indirekt på elpriset när fossila produktionsmetoder utgör en betydande andel av elproduktionen. Samtidigt syftar såväl utsläppshandeln som andra styrmedel till att kraftigt styra till en nedkörning av fossila produktionsmetoder.

Sjötransporter

I en av kommunikationsministeriet beställd utredning⁵ modellerades år 2021 – innan kommissionens direktivförslag hade överlämnats – konsekvenserna av utsläppshandeln för Finlands samhällsekonomi. Enligt modelleringarnas resultat leder höjda fraktkostnader till högre importpriser, vilket drabbar hushållens produktion som bedömdes minska.

Utnyttjandet av undantaget för öar kan under dess giltighetstid lindra kostnadsökningen för åländska hushåll. Tillämpningen av undantaget ökar delvis trycket på rederierna att höja biljettpriser och fraktpriser, vilket kan drabba priserna på konsumtionsvaror och tjänster på Åland.

Luffarten

Flygbolagen strävar i regel efter att överföra kostnaderna för klimatåtgärder på biljettpriset, men beroende på flygrutt och marknadsläge är det inte alltid möjligt att göra det fullt ut. I samband med sitt förslag om handel med utsläppsrätter för luftfart har bedömer kommissionen att flygbolagen i genomsnitt kan överföra 74 % av merkostnaden på kunderna. Kommissionen bedömer också att åtgärderna för att effektivisera utsläppshandeln endast får mycket små effekter på flygbiljetternas pris. Kommissionen bedömer främst effekterna på EU:s inre marknad, inte effekterna på konkurrensen mellan flygbolag inom EU med flygbolag utanför EU. På den inre marknaden får en överföring av kostnaderna till biljettpriset neutrala konkurrenseffekter, då kostnaderna i samma mån berör alla aktörer.

Till och med 2026 får enbart merkostnaden för utsläppshandeln sannolikt inga betydande konsekvenser för flygbiljetternas pris inom EES-området. Däremot innebär en eventuell utvidgning av utsläppshandeln från och med 2027 ett klart tryck på höjning av flygbiljetternas pris, eftersom ett så kallat fullt tillämpningsområde nästan tredubblar den sammanlagda kostnaden för utsläppshandeln. Om stängningen av Rysslands luftrum fortgår, blir läget då utmanande för Finnair eftersom dess konkurrenskraft försvagas både av längre flyg till Asien och av högre bränslekostnader. Å andra sidan kan ett större tillämpningsområde för utsläppshandeln anses innebära att operatörer inom och utanför EES-området bemöts mer jämbördigt.

I en forskningsrapport som publicerades våren 2022⁶ bedöms den sammanlagda effekten av alla initiativ i 55 %-paketet leda till att kostanden för en tur-returflygning på 3 000 kilometer inom EES-området stiger med ca 45 euro per passagerare 2030 och med 65 euro per passagerare 2035. Antagandet i forskningsrapporten är att kostnaderna nästan linjärt beror på flygningens längd, såväl inom som utanför EES-området. Trots det konstateras det i forskningsrapporten att skillnader kommer att uppkomma mellan olika flygplatser. Längre resor inom EES-området

⁵ Juha Honkatukia, Heikki Savikko, Joonas Hokkanen, Heikki Rannikko: Merenkulun päästökaupan vaikutukset merenkulun kustannuksiin ja Suomen kilpailukykyyn. Kommunikationsministeriets publikationer 2021:23

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

medför högre kostnader, och därför drabbas flygplatser nära områdets gränser (som Helsingfors-Vanda) av högre kostnadsökningar än flygplatser som finns mer mitt i Europa. På längre sikt fortsätter flygbiljetternas pris sannolikt att stiga, eftersom distributionskyldigheten för hållbara flygbränslen enligt nuvarande uppgifter kommer att öka betydligt och införandet av ny, utsläppsnållare teknologi kräver avsevärda investeringar av flygbolagen.

4.2.4 Konsekvenser för samhällsekonomin

Sjötransporter

Den mest betydande inverkan som anslutning till utsläppshandeln inom sjöfarten har på samhällsekonomin uppstår av att kostnaderna överförs till fraktpriserna. Enligt en utredning om de nationalekonomiska effekterna av att sjötransporter⁷ innefattas i utsläppshandeln uppkommer konsekvenserna för nationalprodukten både av att importen blir dyrare och av att exportens priskonkurrenskraft försvagas och exporten krymper. När det gäller konsumtionsvaror påverkar höjningen av importpriserna hushållens konsumtion. En minskad konsumtion minskar nationalprodukten nästan lika mycket som en exportnedgång. I utredningen beaktas inte konsekvenserna för samhällsekonomin av de positiva effekter som åtgärderna för att minska utsläppen från sjötransporterna har för företagen. I de modellerade scenarierna är nationalprodukten 0,04–0,08 procent lägre år 2040 jämfört med basscenariet utan utsläppshandel. Det antagna priset på en utsläppsrätt var 50 euro per ton koldioxid. Effekterna på nationalprodukten bedöms vara ungefär dubbelt så stora om priset på en utsläppsrätt är 100 euro per koldioxidton.

Utsläppshandeln påverkar de finländska sjötransporternas och den finländska utrikeshandels relativa priskonkurrenskraft jämfört med tredjeländer och inom EU. På grund av de långa avstånden, sjöfartens betydande roll och vintersjöfarten kan konsekvenserna för den finländska utrikeshandels priskonkurrenskraft vara relativt sett större än för andra EU-länders utrikeshandel. Transporterna från Finland till det övriga Europa kan inte i någon större utsträckning genomföras med alternativa transportformer. Det är dock även värt att notera att andra EU-länder står inför liknande kostnadseffekter, vilket relativt sett jämnar ut konsekvenserna för Finlands konkurrenskraft och samhällsekonomi.

Åland

I nuläget kan sjöförbindelserna mellan finländska fastlandet och Åland anses goda, trots att rederierna har minskat antalet fartyg på dessa rutter. Merkostnaderna och eventuella förändringar i efterfrågan på resor till följd av utsläppshandeln kan möjligen leda till att rederiernas beslut att ändra sitt utbud av förbindelser, vilket kan försämra tillgängligheten till Åland och Ålands konkurrensläge. Tillämpningen av undantaget för öar lindrar kostnadsökningen och eventuella ändringar i efterfrågan under undantagets giltighetstid. Också sjöförbindelserna till Sverige är viktiga för Åland, och de kan inte omfattas av undantaget.

Prishöjningen på transporter med lastbil och släp till följd av utsläppshandeln leder till höjda produktionskostnader för företag som är verksamma på Åland och försämrar deras konkurrenskraft, utöver att tillgängligheten eventuellt försämras. De åländska rederiernas villkor förändras och via rederinäringen kan landskapets nationalprodukt och sysselsättning komma att förändras.

⁷ Juha Honkatukia, Heikki Savikko, Joonas Hokkanen, Heikki Rannikko: Merenkulun päästökaupan vaikutukset merenkulun kustannuksiin ja Suomen kilpailukykyyn. Kommunikationsministeriets publikationer 2021:23

Transport- och lagersektorn står för en betydande del av den åländska samhällsekonomin. Införandet av undantaget för öar kan lindra de konsekvenser som anges ovan. De merkostnader som följer av utsläppshandeln fördelar sig till stor del på sådana resor och transporter mellan Finland och Sverige som inte direkt anknyter till Åland.

4.2.5 Konsekvenser för statsfinanserna

De kommande ändringarna i utsläppshandeln påverkar medlemsstaternas auktionsintäkter. Det utsläppstak som sjunker kraftigare än tidigare och de nedskärningar av engångsnatur som görs i utsläppstaket 2024 och 2026 minskar antalet utsläppsrätter som auktioneras ut. Dessutom förväntas reserven för marknadsstabilitet, som har betydande konsekvenser men vars verksamhet är svår att förutsäga, minska antalet utsläppsrätter som auktioneras ut också under de kommande åren. Att sjötransporter inkluderas i tillämpningsområdet ökar antalet utsläppsrätter som auktioneras ut med ca 10 %. Trots detta, och i synnerhet med beaktande av konsekvenserna av REPowerEU och det ännu inte färdiga förslaget om egna medel, som båda inte omfattas av utsläppshandelsdirektivet, är bedömningen att medlemsländernas andel av det antal utsläppsrätter som auktioneras ut kommer att minska. Den helhet REPowerEU utgör kommer delvis att finansieras med de intäkter från utsläppshandeln som medlemsländerna annars skulle ha rätt till. Dessutom förväntas Finlands auktionsintäkter påverkas av de ännu pågående förhandlingarna om EU:s egna medel, där auktionsintäkterna har föreslagits vara EU:s egna medel.

Medlemsstaternas andelar av auktionsintäkterna bestäms enligt en fördelningsnyckel i det gällande direktivet, som beaktar staternas relativa andelar av utsläppen inom utsläppshandeln när systemet infördes 2005 samt tilläggsэлеment som berör vissa stater med lägre bruttonationalprodukt. Trots att utsläppshandeln utvidgas till att omfatta sjötransporter ändras inte fördelningsnyckeln, utan intäkterna fördelas fortfarande mellan medlemsstaterna i samma proportion. Tillämpningen av undantaget för öar inverkar inte på Finlands andel av auktionsintäkterna. För intäkterna av utsläppsrätter för luftfart föreskrivs det i utsläppshandelsdirektivet om en särskild fördelningsnyckel, som inte heller har ändrats.

Vid bedömningen av ändringarnas inverkan på de nationella intäkter som flyter in tillämpas som det uppskattade priset vad som beskrivs nedan. Samma prisprognos tillämpas såväl för EUAA-utsläppsrätter för luftfart som för EUA-utsläppsrätter för anläggningar och sjötransporter. Trots att två slags enheter fortfarande utfärdas på marknaden, begränsas inte deras användbarhet och i praktiken har de samma pris. Det handlas avsevärt mer med EUAA-enheter än med EUA-enheter. Därför är det motiverat att bedöma inkomsteffekterna med hjälp av en gemensam prisuppskattning för utsläppsrätter.

Utvecklingen av priset på utsläppsrätter är mycket svår att uppskatta fram till 2030. Den uppskattning som används är i linje med den sammanställning av bedömningar gjorda av olika analyshus som tjänsten Carbon Pulse offentliggjorde den 30 januari 2023.

Tabell 5. Det uppskattade pris på utsläppsrätter som tillämpas och uppskattning av de nationella auktionsintäkterna

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Priset på utsläppsrätter (euro/CO ₂ t)	90	95	100	105	110	115	120

Uppskattade auktionsintäkter (miljoner euro)*	528	666	629	720	642	554	456
Uppskattade auktionsintäkter för luftfart (miljoner euro)*	20	30	45	45**	45**	45**	45**
Uppskattade intäkter sammanlagt (miljoner euro)	548	696	674	765	687	599	501

* Bedömningen beaktar inte de förhandlingar som förs om EU:s egna medel eller deras eventuella inverkan på auktionsintäkterna.

** En eventuell utvidgning av handeln med utsläppsrätter för luftfart till att omfatta flyg som avgår från EES-området från den 1 januari 2027 bedöms nästan fördubbla EUAA-auktionsintäkterna (beslut fattas 2026).

Eftersom både utvecklingen av priset på utsläppsrätter och medlemsländernas andel av antalet utsläppsrätter är förenade med betydande osäkerhetsfaktorer, är också uppskattningen av auktionsintäkternas belopp mycket osäker. Utifrån siffrorna i tabellen ovan kan det konstateras att EUA-auktionsintäkternas belopp för anläggningar och sjötransporter bedöms börja minska i slutet av utsläppshandelsperioden trots att priset på utsläppsrätter har stigit. Om intäkterna från utauktionering av utsläppsrätter styrs till egna medel, minskar det nationella inflödet avsevärt.

Finlands intäkter från auktionen för utsläppsrätter för luftfarten (EUAA) uppgick till 6,4 miljoner euro 2022, och utifrån auktioner under början av året kan intäkterna för 2023 uppskattas till ca 10 miljoner euro. Det är avsevärt mer än under tidigare år (den sammanlagda summan var 2,4 miljoner euro 2020 och 4,4 miljoner euro 2021). Intäktsökningen har berott på att utsläppsrätternas pris har stigit. När den relativa andelen utsläppsrätter som auktioneras ut stiger till följd av ändringar i bestämmelserna om gratis tilldelning, kommer också auktionsintäkterna i Finland att öka avsevärt. Sedan gratis tilldelning av utsläppsrätter upphör 2026 uppgår auktionsintäkterna uppskattningsvis till ca 45 miljoner euro om priset för en utsläppsrätt stigit enligt uppskattning till 105 euro. Därefter planar ökningen i auktionsintäkter sannolikt ut om inte tillämpningsområdet för utsläppshandeln utvidgas, eftersom alla utsläppsrätter redan omfattas av auktionen med undantag för ett mindre antal som reserveras för främjande av hållbara flygbränslen. Den linjära minskningsfaktorn minskar också det sammanlagda antalet utsläppsrätter som årligen auktioneras ut, och kompenserar därmed delvis den uppskattade prishöjningen för utsläppsrätter. Också överföringen av fem miljoner utsläppsrätter för luftfart till innovationsfonden kan i mindre mån inverka på de nationella auktionsintäkterna. På längre sikt är det dock också för luftfartens del svårt att noggrant uppskatta auktionsintäkterna per medlemsstat, eftersom den påverkas av ett flertal svårprognostiserade faktorer såsom hur mängden transportarbete och nya metoder för utsläppsminskning utvecklas samt eventuella ändringar i systemet för handel med utsläppsrätter. Om tillämpningsområdet för handel med utsläppsrätter för luftfart 2027 utvidgas till att omfatta flyg som avgår från eller till och med flyg som anländer till EES-området, leder det till betydligt högre auktionsintäkter

Auktionsintäkterna intäktsförs på moment 12.32.99 *Övriga inkomster inom arbets- och näringsministeriets förvaltningsområde*. Auktionsintäkterna för luftfart inkomstförs på moment 12.31.99 *Övriga inkomster inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde*.

I enlighet med regeringsprogrammet föreslås det i denna proposition att ett tidsbestämt undantag för öar införs. I regeringsprogrammet anges det i samband med undantaget för öar att också trafiken i Kvarken samt linjetrafiken och den direkta ro-ro-färjetrafiken mellan Nådendal och

Åland ska stödas. Stödets syfte är att minska kostnaderna för utsläppshandeln på samma sätt eller på ett sätt som motsvarar undantaget för öar. För stöd till fartygstrafiken i Kvarken reserverades i regeringsprogrammet 2 miljoner euro per år under perioden 2024–2028. Kommunikationsministeriet utreder randvillkoren för användning av stödet.

4.2.6 Konsekvenser för myndigheterna

En utvidgning av tillämpningsområdet för utsläppshandeln samt de föreslagna regeländringarna som både berör anläggningar och luftfart påverkar Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket i egenskap av myndigheter för utsläppshandel.

Energimyndigheten

Ändringarna i tillämpningsområdet för anläggningar och utökade uppgifter som berör gratis tilldelning ökar Energimyndighetens administrativa börda, då antalet anläggningar som hör till tillämpningsområdet bedöms öka med drygt 40 den 1 januari 2024 och de utökade skyldigheterna i fråga om gratis tilldelning genomförs. Energimyndigheten uppskattar behovet av tilläggsresurser till följd av ändringarna till 3 årsverken eller 240 000 euro. Införandet av mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna bedöms inte minska antalet myndighetsuppgifter till följd av utsläppshandeln före 2034, då gratis tilldelning slopas helt och hållet för produktionen av produkter som omfattas av mekanismens tillämpningsområde.

Efter att sjötransporterna inkluderas i utsläppshandeln bedömer Energimyndigheten att den år 2024 kommer att behöva ytterligare resurser på sammanlagt 2,5 årsverken eller 200 000 euro för beredningen av auktioner samt för uppgifter som gäller utsläppshandelsregistret. För aktörerna ska det öppnas konton i registret 2024 eller senast före de överlämnanden som görs i september 2025. Resurser behövs också för anvisningar och rådgivning i anslutning till auktionerna och utsläppshandelsmarknaden. Behovet av rådgivning och anvisningar kommer att accentueras hösten 2025 när de första utsläppsrätterna ska överlämnas. Myndigheten bedömer att den år 2025 kommer att behöva sammanlagt tre årsverken eller 240 000 euro för ovanstående uppgifter. År 2026 och därefter beräknas myndigheten ha behov av två fasta årsverken eller 160 000 euro. För uppdateringen av det elektroniska ärendehanteringssystemet för det register som verket förvaltar kommer det att krävas cirka 40 000 euro för 2024 och 2025.

Effekterna på budgetanslagen till följd av Energimyndighetens ökade resurser berör moment 32.01.09 *Energimyndighetens omkostnader*.

Transport- och kommunikationsverket

Inkluderandet av sjötransporterna i utsläppshandeln medför nya uppgifter för Transport- och kommunikationsverket. Till den administrativa myndighetens uppgifter hör att säkerställa att rederierna övervakar och rapporterar de parametrar som krävs, lämnar in utsläppsdata på redernivå och överlämnar utsläppsrätterna, samt att godkänna de övervakningsplaner som en kontrollör bedömt. Dessutom behövs resurser för samarbete med ministerier, deltagande i EU:s arbete, kommunikation och rådgivning.

Transport- och kommunikationsverket bedömer att det totala resursbehovet för uppgiften som administrativ myndighet för sjötransporter kommer att vara tre årsverken år 2024, tre årsverken år 2025 och två årsverken från och med 2026. Med beaktande av bikostnader uppgår personalkostnaderna till 300 000 euro 2024, 300 000 euro 2025 och 200 000 euro per år från och med

2026. Uppskattningen baserar sig på antagandet att fartygsspecifika utsläppsdata och övervakningsplaner kommer att granskas i fråga om cirka 70 fartyg som seglar under finsk flagg och utsläppsdata på rederinivå granskas i fråga om cirka 20 rederier. Kostnaden för datasystem till följd av att utsläppshandeln utvidgas till att omfatta sjötransporter uppskattas till 60 000 euro 2024 och 10 000 euro per år från och med 2025.

De ändringar i utsläppshandelsdirektivet som berör luftfarten leder till en liten ökning i Transport- och kommunikationsverkets myndighetsuppgifter som berör handeln med utsläppsrätter för luftfarten och Corsia-systemet. De nya uppgifterna berör i synnerhet stödmekanismen för användningen av hållbara flygbränslen, övervakning, rapportering och verifiering av luftfartens icke-koldioxideffekter samt skyldigheten att kompensera utsläpp enligt Corsia. Behovet av tilläggsresurser till följd av ändringarna uppskattas dock högst till 0,5 årsverken, vilket med beaktande av bikostnader innebär 50 000 euro per år från och med 2024. Osäkerheten i bedömningen ökar något till följd av att inga genomförandeakter för ändringarna i direktivet ännu är tillgängliga.

Effekterna på budgetanslagen till följd av Transport- och kommunikationsverkets ökade resurser berör moment 31.01.02 *Transport- och kommunikationsverkets omkostnader*.

Beslut om tilläggsanslag för Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket fattas som en del av budgeten för 2024 och planen för de offentliga finanserna 2024–2027. Enligt finansministeriets åsikt bör strävan vara att behoven av tilläggsresurser finansieras antingen genom omdisponeringar inom förvaltningsområdet eller på något annat sätt inom statens budgetram.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Att låta bli att tillämpa undantaget för öar för sjötransporter

Enligt direktivet får en medlemsstat låta bli att utnyttja det undantag för öar som föreslås i regeringens proposition. Undantaget för öar bedöms påverka utsläppen och sjötransporternas verksamhetsmiljö, och det bedöms få ekonomiska konsekvenser i synnerhet för Åland.

Tillämpningen av utsläppshandeln kan inverka på tillgängligheten till landskapet Åland, rederiernas ekonomi och verksamhetsmiljö samt samhällsekonomin. Att låta bli att utnyttja undantaget för öar kan stärka dessa effekter. Utsläppshandelns ekonomiska konsekvenser för Åland har utretts i samband med en utredning om eventuellt utnyttjande av undantaget för öar.

Enligt bedömningen i utredningen kan undantaget för öar under 2026 utnyttjas för att undvika kostnader på 18,1 miljoner euro, vilket motsvarar anskaffningskostnaden för utsläppsrätter för ruttavsnittet mellan finländska fastlandet och Åland. Att låta bli att utnyttja undantaget rör öar medför motsvarande merkostnad. Enligt bedömningen i utredningen ungefär halveras höjningen av biljettpiserna till följd av utsläppshandeln på rutterna finländska fastlandet - Åland - Sverige under undantagets giltighetstid. Bedömningen utgår från antagandet att rederierna fullt ut överför nyttan till biljettpiserna på rutten finländska fastlandet - Åland - Sverige. Detsamma gäller för den höjning av transportavgifterna per fraktenhet som utsläppshandeln medför för passagerar-bilfärjor på rutten finländska fastlandet - Åland - Sverige under förutsättning att rederierna överför nyttan av undantaget fullt ut på fraktpriserna på rutten Åland - finländska fastlandet.

Ett undantag som enbart gäller rutter och passagerarfartyg som går via Åland snedvrider konkurrensen inom transportrutterna mellan Finland och Sverige och rutterna till den europeiska

kontinenten. Om undantaget för öar inte utnyttjas, uppkommer ingen snedvridning av konkurrensen. Konkurrens effekterna av undantaget för öar beror förutom på utsläppshandelns prishöjande effekt även på andra faktorer som påverkar valet av transportrutt. De konkurrerande rutter som inte omfattas av undantaget trafikeras av såväl sådana rederier som har verksamhet som omfattas av undantaget och av rederier som inte alls skulle ha nytta av undantaget. Exempelvis ro-ro-lastfartyg som transporterar tunga fordon och farligt gods, såsom bränsle, mellan det finländska fastlandet och Åland omfattas inte av undantaget för öar, liksom inte heller fartyg som trafikerar mellan Finland och Sverige utan att anlöpa Åland. Sådana fartygs konkurrensläge är mer jämbördigt utan ett undantag för öar.

I nuläget kan sjöförbindelserna mellan finländska fastlandet och Åland anses goda, trots att rederierna har minskat antalet fartyg på dessa rutter. Utan ett undantag för öar är merkostnaden för utsläppshandeln högre under perioden 2024–2030, och kan eventuellt inverka mer på efterfrågan på resor. Det kan öka sannolikheten för att rederierna ändrar sitt ruttutbud, vilket försvagar landskapets tillgänglighet och konkurrensläge. Också sjöförbindelserna till Sverige är viktiga för Åland, och de kan inte omfattas av undantaget.

Lastbils- och trailertransporterna till Finland och Sverige blir dyrare, vilket ökar produktionskostnaderna för de företag som är verksamma på Åland och försämrar deras konkurrenskraft, utöver att tillgängligheten eventuellt försämras. Om undantaget för öar inte utnyttjas, orsakar utsläppshandeln de rederier som trafikerar Åland en större tilläggskostnad som i den åländska ekonomins kostnadsstruktur i första hand drabbar kostnaderna för transport av passagerare och gods. Merkostnaden överförs till transporttjänster inom landskapet, hotell- och restaurangtjänster samt tjänster inom handeln. Högre fraktkostnader leder till högre levnadskostnader för landskapets invånare. De åländska rederiernas verksamhetsförutsättningar förändras till följd av utsläppshandeln, och via rederinäringen kan landskapets nationalprodukt och sysselsättning komma att förändras. Transport- och lagersektorn står för en betydande del av den åländska samhällsekonomin. Att låta bli att tillämpa undantaget för öar kan stärka dessa effekter. De merkostnader som följer av utsläppshandeln fördelar sig dock till stor del på sådana resor och transporter mellan Finland och Sverige som inte är direkt knutna till Åland.

Att inte tillämpa undantaget för öar kan öka utsläppshandelns effekt på minskningen av utsläpp från sjötransporter, eftersom det ekonomiska incitament att minska utsläppen som beror på inköp av utsläppsrätter också berör de rutter som hör till undantagets tillämpningsområde genast när utsläppshandeln införs. De utsläpp som omfattas av undantaget för öar var 2021 uppskattningsvis 0,18 miljoner ton koldioxid. Utsläppen per transportarbete från passagerarfärjorna är höga jämfört med de flesta andra fartygstyper.

Handlingsmodeller som planeras eller används i andra medlemsstater

I detta skede finns det inga uppgifter om vilka planer andra medlemsstater har på att utnyttja undantaget för öar. Enligt preliminära uppgifter har 11 medlemsländer öar som hör till tillämpningsområdet för undantaget.

5.2 Att fullt ut inkludera avfallsförbränning i utsläppshandeln

I det ändrade direktivet har avfallsförbränning tills vidare lämnats utanför prisstyrningen inom utsläppshandeln. I direktivet föreskrivs det om en övervaknings- och rapporteringsskyldighet för verksamhetsutövare för avfallsförbränningsanläggningar, och om en skyldighet för kommissionen att senast den 31 juli 2026 lägga fram en rapport om möjligheten att inkludera avfallsförbränningsanläggningar fullt ut, samt vid behov anta ett förslag till ändring av direktivet

om att fullt ut inkludera anläggningarna. Kommissionen ska bedöma och eventuellt också inkludera andra avfallshanteringsprocesser i lagstiftningsförslaget, i synnerhet deponi. Förslaget ska innehålla en bedömning av det potentiella behovet av en möjlighet för en medlemsstat att avstå fram till och med den 31 december 2030.

En alternativ modell för genomförande som har granskats är att avfallsförbränningsanläggningar fullt ut inkluderas i utsläppshandeln redan före 2028. Enligt avgränsningen av direktivets tillämpningsområde faller enheter för förbränning av farligt avfall fortfarande utanför tillämpningsområdet för utsläppshandeln.

Enligt regeringsprogrammet för statsminister Orpos regering ska regeringen utreda om utsläppen från avfallsförbränning kan överföras från ansvarsfördelningssektorn till utsläppshandeln utan att konsumenternas avfalls- eller energikostnader stiger. Det är inte ändamålsenligt att genom ett nationellt beslut inkludera avfallsförbränning i prissättningen snabbare än kommissionen föreslår i samband med genomförandet av de ändringar i utsläppshandelsdirektivet som nu föreslås. Utifrån de utredningar som gjorts i samband med beredningen av regeringens proposition kan inga tydliga fördelar ses med att Finland inför prissättningen två år tidigare än övriga EU-länder.

I artikel 24 i utsläppshandelsdirektivet ingår en möjlighet till ett så kallat opt in-förfarande, där ett medlemsland nationellt får inkludera sådana verksamheter i utsläppshandelns tillämpningsområde som inte förtecknas i bilaga I till direktivet. Finland tillämpar redan nu den artikeln på värmeanläggningar som på högst 20 MW. Eftersom avfallsförbränning vid den ändring som nu gjorts i direktivet inkluderades i bilaga I till direktivet, är det tills vidare inte säkert om opt in-förfarandet enligt artikel 24 längre är tillämpligt för att fullt ut inkludera avfallsförbränning eller vilket förfarande som annars kan tillämpas.

Krav på ändringar i avfallsförbränningsanläggningars verksamhet

Verksamhetsutövare för avfallsförbränningsanläggningar är redan nu enligt förslaget till regeringsproposition skyldiga att övervaka anläggningens utsläpp i enlighet med den övervakningsplan de utarbetat, låta verifiera uppgifterna och årligen rapportera sina utsläpp till en myndighet. Om avfallsförbränningsanläggningar inkluderas fullt ut i utsläppshandeln, bör verksamhetsutövarna för anläggningarna dessutom få ett utsläppstillstånd för sina anläggningar av en myndighet samt årligen skaffa och lämna in ett antal utsläppsrätter som motsvarar de rapporterade utsläppen.

Anläggningarna har då sannolikt rätt att ansöka om gratis tilldelning av utsläppsrätter för sin värmeproduktion. Gratis tilldelning kan fås för 30 % av den kalkylerade volymen för fjärrvärme och fjärrkyla, och för annan värmeproduktion enligt en andel som minskar linjärt och når noll 2030.

Konsekvensbedömning av fullskalig inkludering

Utsläppshandelns syfte är att på marknadsvillkor minska utsläppen av växthusgaser genom incitament för anläggningar att vidta åtgärder som minskar utsläppen, och som är förmånligare än utsläppsrätter. Jämfört med andra aktörer i utsläppshandeln försvåras minskningen av växthusgasutsläpp från avfallsförbränning av anläggningarnas roll i avfallshanteringen. Utöver energiproduktion är anläggningarnas syfte att hantera avfall på ett säkert sätt och utnyttja det som energi, och de utgör alltså en del av avfallshanteringen. Anläggningarna har mer begränsade

möjligheter att minska mängden avfall som förbränns eller förändra dess kvalitet än konventionella energiproduktionsanläggningar som köper sitt bränsle på marknaden. Enligt en utredning som arbets- och näringsministeriet beställt av Ramboll Finland Oy strävar merparten av avfallsförbränningsanläggningarna dock efter att minska sina utsläpp av växthusgaser oberoende av om anläggningen omfattas av utsläppshandeln eller inte. Inom branschen betraktas avskiljning av koldioxid som det effektivaste sättet att minska utsläppen. Avfallsförbränningsanläggningarna planerar olika CCU-projekt för användning av koldioxid. Avskiljning av koldioxid blir en mer attraktiv metod för utsläppsminskning för avfallsförbränningsanläggningar eftersom verksamhetsutövarna har begränsade möjligheter att påverka sammansättningen hos det avfall de bränner. Inom utsläppshandeln finns i nuläget gällande regler för hur avskiljning, transport och lagring av koldioxid ska beaktas. Reglerna för användning av koldioxid är dock inte ännu klara. Närmare bestämmelser om CCU-teknologins godtagbarhet kommer att antas genom kommissionens delegerade akt. Enligt Rambolls utredning stöder utsläppshandeln dock eventuellt anläggningarna vid genomförandet av dessa projekt.

Ett möjligt alternativ ur branschens perspektiv är att använda den koldioxid som uppkommer vid avfallsförbränning för tillverkning av förnybara bränslen förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung (RFNBO) baserade på förnybar vätgas. Det föreskrivs om principerna för RFNBO-bränslen i direktivet om förnybar energi, och en preliminär överenskommelse om ändringar i det har nåtts i mars 2023. Närmare bestämmelser om additionalitet hos förnybar el och om definition av minskningen av växthusgasutsläpp genom RFNBO-bränslen kommer att antas i särskilda förordningar om RFNBO-bränslen. Författningarna träder i kraft den 10 juli 2023. Det finns tecken på att en fullskalig inkludering av avfallsförbränningsanläggningar i utsläppshandeln leder till tydligare och eventuellt bättre godtagbarhet för koldioxid från avfallsförbränning vid tillverkning av RFNBO-bränslen, eftersom koldioxidkällor som omfattas av utsläppshandeln får ett förmånligare bemötande när minskningen av växthusgasutsläpp definieras.

Syftet med ett fullt ut inkludera avfallsförbränning i systemet för utsläppshandel är också att bidra till att höja materialåtervinningsgraden och minska andelen avfall i avfallsflödet som går till förbränning. I avfallsdirektivet ställs det upp mål för medlemsstaterna i fråga om materialåtervinning av kommunalt avfall, förpackningsavfall samt bygg- och rivningsavfall. Enligt kommissionens rapport med tidig varning verkar Finland inte nå materialåtervinningsmålen för 2025, som är 55 % för kommunalt avfall och 50 % för plastförpackningsavfall. I rapporten föreslår kommissionen som en av de viktigaste åtgärderna för Finland för att höja materialåtervinningsgraden och minska avfallsförbränningen att införa ekonomiska styrmedel, och som exempel nämns avfallsskatt och utsläppshandel. Finland har inte heller nått det materialåtervinningsmål som ställts upp för bygg- och rivningsavfall för 2020.

Ur avfallsförbränningens perspektiv är en utmaning för utsläppshandeln dock att avfallet delas in i fossilt och biobaserat avfall, snarare än till exempel enligt huruvida avfallet lämpar sig för materialåtervinning. I och med indelningen i fossilt och organiskt avfall bedöms utsläppshandeln i någon mån stödja åtskiljning av fossila fraktioner såsom plast före förbränningen, men den ger inte motsvarande incentiv för att minska förbränningen av biobaserade avfallsflöden såsom kartong eller bioavfall. Utsläppshandelns styrande verkan på materialåtervinningsgraden och uppkomsten av avfall i allmänhet gör också att avfallshandeln sämre riktas till avfallskedjans senare del som ligger längre från avfallets uppkomstplats.

Om avfallsförbränningen innefattas i utsläppshandeln, räknas sektorns utsläpp inte längre in i ansvarsfördelningssektorn. Det är dock inte möjligt att exakt bedöma överföringens effekt på ansvarsfördelningssektorn före det är känt hur omräkningen av utsläppskoefficienterna för ansvarsfördelningssektorn genomförs. Det är viktigt enligt vilket års utsläpp från avfallsförbrän-

ning omräkningen av utsläppskoefficienterna från ansvarsfördelningssektorn görs. Eftersom utsläppen från avfallsförbränning kontinuerligt ökat i Finland påverkas slutresultatet på ett avgörande sätt av vilken referensfördelning av förverkligade utsläpp som används när utsläppskoefficienterna beräknas. Om de utsläpp från avfallsförbränning som räknas in i Finlands kvot fortsätter öka, stöder överföringen dock ansvarsfördelningssektorns syfte eftersom utsläppsökningen kalkylmässigt sker inom utsläppshandeln och inte inom ansvarsfördelningssektorn.

Ekonomiska konsekvenser av inkludering i utsläppshandeln

Den viktigaste ekonomiska konsekvensen av fullskalig inkludering av avfallsförbränningssektorn är de kostnader för utsläppsrätter som verksamhetsutövarna för anläggningarna orsakar. I Ramboll Finlands utredning uppskattas kostnaderna för 2028 sammanlagt till 32–44 euro per ton avfall och för 2030 till 33–50 euro per ton avfall, under förutsättning att priset för utsläppsrätter stiger med fem euro per år enligt tabell 3 i denna proposition. Kostnaderna påverkas avsevärt av huruvida målen för materialåtervinningsgraden i avfallssektorn nås. Om så är fallet, uppskattas kostnaderna bli i lägre ändan av skalan. Om materialåtervinningsmålen uppnås är bedömningen att avfallets energiinnehåll förbättras, vilket innebär att något mindre avfall behöver förbrännas för samma energiproduktion.

Bedömningen är att kostnaderna för utsläppshandeln i betydande mån kommer att överföras på avfallshanteringen i form av portavgifter. En anslutning till utsläppshandeln leder därför till högre avfallshanteringsavgifter för avfallshanteringens kunder. Olika aktörer har olika portavgifter. Beroende på lokalt marknadsläge kan aktörer inom avfallsförbränningen också höja fjärrvärmepriset, eftersom fjärrvärme som produceras med avfall i nuläget varit konkurrenskraftig i förhållande till genomsnittliga produktionskostnader för fjärrvärme i Finland.

Bedömningen är att kostnadsnivån inte avsevärt påverkar uppnåendet av målen för höjd materialåtervinningsgrad ens i ett läge när kostnaden helt överförs på portavgifterna. Uppfattningen om begränsad styreffekt stöds också av andra utredningar i ämnet. I statsrådets utredning ”Möjligheter att påverka den cirkulära ekonomin och växthusgasutsläpp med olika styrmedel inom avfallsförbränning” (på finska) som blev klar 2021 granskas styreffekten på materialåtervinningsgraden av beskattning av avfallsförbränning. I studien granskas skattenivåerna 20–30 euro per ton avfall. Kostnadseffekten för hushåll konstateras vara marginell, och därför anses den inte skapa incitament för effektivare källsortering av blandavfall. (Statsrådets kansli 2021). Liksom i fråga om materialåtervinningsgraden, förväntas inte heller utsläppshandeln få några betydande konsekvenser för uppkomsten av avfall. Utsläppshandelns effekter berör kedjans senare del långt från avfallets uppkostplats, vilket försvagar dess styreffekt.

I kostnadsbedömningarna beaktas inte kostnadseffekten av gratis tilldelade utsläppsrätter, vilket innebär att den faktiska kostnadseffekten blir ännu mindre än uppskattat. I kostnadsbedömningen beaktas övriga, närmast administrativa kostnader för utsläppshandeln. De förändringar som krävs i verksamheten bedöms i genomsnitt medföra en liten administrativ börda och små kostnader.

Med beaktande av den tid administrativa förfaranden kräver och den tid som verksamhetsutövarna bör ges för att anpassa sig till nya bestämmelser är det möjligt att genomföra en fullskalig inkludering till exempel från och med 2025. I det handlingsalternativet inför Finland priseffekten för avfallsförbränningsanläggningar tre år före hela systemet.

Medlemsstater som inkluderat avfallsförbränningen i utsläppshandeln

I nuläget är Sverige, Danmark och Lettland de medlemsstater som har inkluderat avfallsförbränningsanläggningar i utsläppshandeln. Enligt uppgift är det fråga om olika tolkning av utsläppshandelsdirektivet samt skillnader i nationella tillståndsförfaranden för anläggningar, och därför anser dessa länder att de hör till direktivets tillämpningsområde utan att de särskilt inkluderas genom ett opt in-förfarande. I Sverige har anläggningar som använder kommunalt avfall som bränsle och producerar antingen värme eller el ingått i utsläppshandeln sedan 2013. I Sverige är avfallsförbränning också skattepliktig. Det finns omkring 40 anläggningar som bränner avfall och omfattas av utsläppshandeln. Enligt en utredning som arbets- och näringsministeriet beställt är avfallsförbränningsanläggningarna i Sverige tekniskt jämförbara med motsvarande anläggningar i Finland. Under de senaste tio åren har den svenska avfallsförbränningssektorns utsläpp ökat avsevärt. Det huvudsakliga skälet till utsläppsökningen är att avfallsmängden ökat, till vilket import av avfall är en orsak. Enligt Rambolls utredning har utsläppshandeln haft avsevärd inverkan på kostnaderna för avfallsförbränning i Sverige. Kostnaderna varierade 2017 mellan 370 och 650 SEK per ton (moms 0 %) och 2021 mellan 520 och 860 SEK per ton (moms 0 %). Bakgrunden till de svenska kostnaderna är förutom utsläppshandeln också en skatt på avfallsförbränning (125 SEK per ton 2022), men den huvudsakliga orsaken till avgiftsökningen anses vara de ökande kostnaderna för utsläppsrätter. Från och med 2023 uppbärs inte längre någon skatt på avfallsförbränning i Sverige. Sverige övergav skattet efter Rysslands invasion av Ukraina ändrade förutsättningarna för den europeiska elmarknaden och orsakade mycket högre elpriser än normalt. Syftet med skatten var att på lång sikt uppnå en mer resurseffektiv och giftfri avfallshantering och stöda Sveriges mål att senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Enligt en proposition som den svenska regeringen gav i september 2022 (Fi2022/01588) saknade skatten effektivt styrande verkan, men den inverkade negativt på investeringsbeslut i branschen.

Dock är det oklart hur kostnaderna för utsläppsrätter i praktiken har påverkat svenska avfallsförbränningsanläggningars portavgifter. En noggrannare bedömning försvåras i synnerhet av att Sverige i nuläget har överkapacitet för avfallsförbränning i förhållande till den årliga avfallsmängd som uppkommer inom landet. Det leder till konkurrens om avfall mellan förbränningsanläggningarna och till import av avfall. Konkurrensläget begränsar utsläppshandelns effekter på avfallsförbränningens utsläpp, eftersom avfallsförbrännarna inte nödvändigtvis helt kan överföra kostnaderna för utsläppshandeln på portavgifterna för avfall.

I Danmark har den sammanlagda mängden kommunalt avfall som produceras ökat under perioden 2014–2020, men en ökad materialåtervinningsgrad har lett till att andelen och den absoluta mängden kommunalt avfall som bränns minskat. I Danmark var 22 egentliga avfallsförbränningsanläggningar, fyra flerbränslekraftverk som brände avfall och tre specialförbränningsanläggningar (specialanlæg) i drift 2022. Mängden avfall som importeras till Danmark för att brännas varierade något, och ökade mot slutet av perioden. Sedan 2013 har materialåtervinningsgraden för kommunalt avfall i Danmark ökat, vilket kan ha påverkats av att avfallsförbränningen inkluderats i utsläppshandeln. Jämförelsen av utsläppshandelns effekter försvåras av den stora importen av avfall, som ökat under senare år, vilket tyder på att Danmark har överkapacitet för avfallsförbränning. Konkurrensen om avfall kan då minska aktörernas intresse för materialåtervinning och förhindra att kostnaderna överförs på portavgifterna.

Enligt utredningen omfattas två avfallsförbränningsanläggningar i Lettland av utsläppshandeln. Utsläppshandelns effekter på avfallsförbränningen i Lettland är inte kända.

6 Remissvar

Ett utkast till regeringsproposition var ute på remiss från den 30 juni till den 11 augusti 2023. Tidsfristen för svenskspråkiga remissvar löpte ut den 27 september 2023. Inom remisstiden inkom 35 remissvar. Remissvar lämnades av justitieministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, kommunikationsministeriet, miljöministeriet, Energimyndigheten, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Konkurrens- och konsumentverket, Säkerhets- och kemikalieverket, Finlands klimatpanel, Centralhandelskammaren, ESL Shipping Oy, Bioenergi rf, Kemiindustrin KI rf, Finsk Energiindustri rf, Tallink Silja Ab, Finlands Näringsliv EK, Westenergy Ab, Suomen Biokierto & Biokaasu ry, Finnair Abp, Vanda Energi Ab, P2X Solutions Oy, Återvinningsindustrin rf, Turism- och Restaurangförbundet rf, Skogsindustrin rf, North European Oil Trade Oy, Finavia Abp, Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf, Fortum Waste Solutions Oy, Företagarna i Finland rf och Cirkulärkraft Finland rf.

Justitieministeriets påpekanden

I sitt remissvar föreslog justitieministeriet en komplettering av stycket om propositionens förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning. Justitieministeriet ansåg det viktigt att alla frågor i förslaget som är av betydelse ur ett konstitutionellt perspektiv behandlas mer ingående. Propositionen har kompletterats i enlighet med justitieministeriets förslag, och stycket om förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning har utvidgats avsevärt. Justitieministeriet fäste särskild vikt vid avtalsförfarandet för överlämnande av överskjutande tilldelade utsläppsrätter samt vid möjligheten för kontrollörer att anlita utomstående för sitt uppdrag. Bägge förfarandena har strukits under den fortsatta beredningen. Justitieministeriet föreslog också en granskning av bestämmelsen om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter, och den har preciserats jämfört med det utkast som var ute på remiss. Utifrån justitieministeriets remissvar har dessutom behandlats lagförslagets förhållande till självstyrelselagen för Åland, effekterna av undantaget för öar för likabehandlingen av näringsidkare inom sjötransporter samt det utlåtande som begärdes av Ålandsdelegationen om behörighetsfördelningen i fråga om utvidgning av utsläppshandeln samt undantaget för öar.

Kommentarer från Rådet för bedömning av lagstiftningen

Rådet för bedömning av lagstiftningen lämnade sitt utlåtande om utkastet till proposition den 20 september 2023 (<https://vnk.fi/-/paastokauppala-in-merkittavyytta-suomelle-pitkalla-ai-kavalilla-tarkennettava>). Rådet för bedömning av lagstiftningen ansåg att utkastet till regeringsproposition uppfyllde väl kraven i anvisningen om konsekvensbedömning av lagberedning. Rådet rekommenderade att utkastet till regeringsproposition kompletteras i enlighet med rådets utlåtande innan propositionen lämnas till riksdagen.

I utlåtandet från rådet för bedömning av lagstiftningen föreslogs det att de viktigaste bristerna och utvecklingsobjekten gäller att det i utkastet till proposition inte presenterades någon riktigande bedömning av Finlands långsiktiga utsläppsminskningar eller propositionens betydelse med tanke på utsläppsminskningarna och att det i propositionen noggrannare kunde beskrivas vilka kostnader förslaget medför för företagen samt vilka och hur omfattande åtgärder rederierna ska vidta före 2030 för att anpassa sig till tiden efter öundantaget.

Utifrån utlåtandet från rådet för bedömning av lagstiftningen har propositionens betydelse i fråga om Finlands mål för utsläppsminskning kompletterats i avsnitt 4.2.1. På basis av utlåtandet har dessutom företagseffekterna i fråga om inkludering i utsläppshandeln kompletterats i avsnitt 4.2.2.2 och 4.2.2.3.

6.1 Anläggningar

Inkludering av avfallsförbränning i utsläppshandeln

Branschen motsatte sig utan undantag att avfallsförbränning inkluderas i prissättningen för utsläppshandeln enligt en påskyndad nationell tidtabell. Däremot fick det brett stöd att man framskrider enligt den tidtabell kommissionen fastställer. Fortum Waste Solutions Oy (Fortum), Vanda Energi, Kemiindustrin KI rf, Återvinningsindustrin rf, Lokalkraft rf och Finsk Energiindustri rf stödde i sina remissvar att förbränning av kommunalt avfall inkluderas i EU:s utsläppshandel enligt den tidtabell kommissionen föreslår, det vill säga tidigast från och med 2028. Cirkulärkraft Finland rf och Westenergy motsätter sig en tidigare inkludering genom ett nationellt beslut. Cirkulärkraft Finland rf och Finsk Energiindustri stöder i sina remissvar att ett opt out-alternativ utreds. Opt out innebär att branschen inkluderas i utsläppshandeln från och med 2030. Skogsindustrin rf och Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, stöder i princip att avfallsförbränning inkluderas i utsläppshandeln, men betonar att frågan behöver utredas och att utredningsbehovet bör beaktas innan ett beslut fattas. Även Lokalkraft ansåg det vara av vikt att det vid införandet av avfallsförbränning i handeln med utsläppsätter utförs en noggrann bedömning av dess inverkan på avfallsgenerering och återvinning.

Flera remissinstanser betonar vikten av jämbördig konkurrens på den inre marknaden. Fortum, Vanda Energi, Kemiindustrin KI rf, Återvinningsindustrin rf och Finsk Energiindustri rf betonade behovet av att avancera i samma takt som de europeiska bestämmelserna, så att inte finländska aktörers konkurrenskraft på den inre marknaden försvagas. I synnerhet aktörer inom avfallsförbränningen ansåg att utsläppshandelns styrande verkan för att höja materialåtervinningsgraden är svag.

En del aktörer inklusive Fortum betonade i sina remissvar att aktörerna bör garanteras tillräckligt med tid för att planera, finansiera, pilotera och genomföra kloka investeringar för minskning och avskiljning av utsläpp baserat på tillvaratagande av koldioxid. Vidare påpekades det i remissvaren att bestämmelserna på EU-nivå om användning av koldioxid ännu är under arbete. Branschen såg också utsläppshandeln som en osäker metod att höja materialåtervinningsgraden, eftersom avfallsförbränningens roll framför allt ansågs vara slutbehandling av avfall som inte lämpar sig för materialåtervinning. Enligt den synpunkten bör åtgärder som syftar till att höja materialåtervinningsgraden ske genom avfallspolitiska åtgärder tidigt i avfallshanteringskedjan, och prissättning sent i kedjan påverkar inte på ett effektivt sätt mängden avfall som uppkommer eller hur aktivt den materialåtervinns. En del aktörer ansåg att ett tidigare deltagande i utsläppshandeln försvagar förutsättningarna för säker och effektiv avfallshantering till följd av höjda portavgifter för avfall. Flera remissinstanser betonade behovet av att grundligt utreda effekterna på hela avfallshanteringskedjan.

Klimatpanelen och miljöministeriet stödde att avfallsförbränningen inkluderas i utsläppshandeln så snart som möjligt, och redan före 2028.

Klimatpanelen ansåg att utsläppshandeln har flera potentiellt positiva effekter för materialåtervinning och avfallshantering. Enligt klimatpanelen är det lättare att skapa incitament för materialåtervinning och främjande av lösningar för cirkulär ekonomi om avfallsförbränningen omfattas av utsläppshandeln. Miljöministeriet bedömde att en inkludering i utsläppshandeln kan minska utsläppen från avfallsförbränning. Bägge remissinstanserna ansåg dessutom att en tidigare inkludering av avfallsförbränningen i utsläppshandeln skapar en mer likvärdig konkurrens

mellan energianläggningar på nationell nivå. Miljöministeriet bedömde också att en inkludering av förbränning av kommunalt avfall i utsläppshandeln främjar materialåtervinningen av avfall mer än vad som anges i utkastet, eftersom en högre portavgift kan sporra till utveckling av materialåtervinningsalternativ för avfall som går till förbränning.

Uteslutning av anläggningar som till mer än 95 % använder biomassa från tillämpningsområdet för utsläppshandel

Enligt EK är det att anläggningar som till mer än 95 % använder hållbar biomassa enligt direktivet utesluts från utsläppshandeln och den gratis tilldelningen en avsevärd försämring. EK ansåg att bestämmelsen avviker från bemötandet för andra branscher, och att den i synnerhet drabbar finländska aktörer. EK ansåg att frågan bör korrigeras när direktivet ses över på nytt 2026. Också Centralhandelskammaren ansåg det viktigt att Finland fortsätter sitt påverkansarbete i fråga om sådana anläggningar i samband med framtida ändringar av utsläppshandelsdirektivet. Miljöministeriet och Lokalkraft rf ansåg att den ändringen är beklaglig, och den överför en del av ansvaret för utsläppsminskning från utsläppshandelssektorn till ansvarsfördelningssektorn.

Skogsindustrin rf ansåg att det så kallade gränsvärdet på 95 % utgör kortsiktig och motstridig klimatpolitik, och att det är ett exempel på diskriminering och snedvridning av konkurrensen i EU:s klimatpolitik. Skogsindustrin rf ansåg vidare att kommissionens motiveringar för de bestämmelserna den föreslagit och som godkänts är lösa, och att fråga om biomassa gör bestämmelserna om eliminering av koldioxid otydliga för verksamhetsutövarna. Lokalkraft rf ansåg att reglerna för undantaget är oklara, t. ex. hur anläggningar som använder biomassa kommer att behandlas i framtiden.

Finsk Energiindustri rf ansåg att 6 § 4 punkten i lagen, som gäller uteslutandet av anläggningar som till mer än 95 % använder hållbar biomassa som bränsle från utsläppshandelns tillämpningsområde, i föreslagen form innebär en utvidgning av avgränsningen enligt direktivet och ansåg det viktigt att avgränsningen inte utvidgas genom nationell lagstiftning utan att direktivets ordalydelse används i lagen. Lokalkraft rf ansåg direktivets ordalydelse vara viktig. Vidare ansåg Finsk Energiindustri rf att det vore bra att i motiveringstexten precisera att till den del myndigheten inte för sin bedömning har tillgång till uppgifter om andelen hållbar biomassa bör bolaget ha möjlighet att lämna kompletterande uppgifter om andelen hållbar biomassa under den aktuella perioden.

Såväl Centralhandelskammaren som Klimatpanelen ansåg att konsekvenserna av att anläggningar som till mer än 95 % använder biomassa överförs till ansvarsfördelningssektorn inte har utretts tillräckligt. Centralhandelskammaren påpekar att konsekvensbedömningen inte innehåller någon bedömning av hur detta påverkar fullgörandet av den finländska ansvarsfördelningssektorns skyldigheter eller huruvida den nya ETS2-utsläppshandeln gäller dessa anläggningar. Klimatpanelen föreslog i sitt remissvar en skyndsam bedömning av konsekvenserna av 95-procentsregeln till stöd för diskussioner om ansvarsfördelningssektorn och negativa utsläpp.

Energimyndigheten föreslog att ordet hållbart fogas till bestämmelsen i enlighet med direktivets ordalydelse.

Utifrån remissvaren har propositionen ändrats i fråga om 6 § 4 punkten så att den motsvarar direktivets ordalydelse, vilket innebär att termen hållbar biomassa tagits in i punkten i fråga, liksom i direktivet. Det föreslagna tillägget i fråga om möjligheten för bolaget att lämna kompletterande uppgifter om andelen hållbar biomassa har inte gjorts i propositionen. Däremot har till specialmotiveringen fogats en formulering om kommissionens kommande anvisningar, och

i utkastet till anvisning föreslås ett sätt att granska biomassans hållbarhet. Också själva gränsvärdet på 95 % följer direkt av direktivet, och det är inte möjligt att avvika från det i nationell lagstiftning. Kommissionen kommer under hösten 2023 att föreslå genomförandebestämmelser, och Energimyndigheten kommer under våren 2024 att fastslå vilka anläggningar som faller inom gränsvärdet på 95 %. Konsekvenserna för ansvarsfördelningssektorn kan bedömas först när sådana uppgifter är tillgängliga.

Gratis tilldelning

Finlands Näringsliv EK framhöll behovet av att bevilja ett tillräckligt antal gratis utsläppsrätter, att inrätta ett förfarande för gratis tilldelning till aktörer som omfattas av mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna och att utvidga stödet för indirekt kompensation för aktörer som behöver det för stärkt konkurrenskraft. Enligt Kemiindustrin KI rf:s remissvar bör Finland se till att industrin garanteras ett tillräckligt antal gratis utsläppsrätter, och antalet utsläppsrätter för exportinriktad produktion får inte skäras ned när mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna verkställs. Centralhandelskammaren påpekade att ett successivt avskaffande av gratis tilldelning för branscher som omfattas av mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna är utmanande för energiintensiva exportbranscher, eftersom mekanismen inte skyddar europeiska företag på tredjelandsmarknader.

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry ansåg i sitt remissvar att detaljerna gällande gratis tilldelning i samband med inkluderingen av avfallsförbränningen bör preciseras så att de mål som berör klimat och cirkulär ekonomi beaktas. Föreningen påpekade att också ett krav på resurseffektivitet kan beaktas som en förutsättning för gratis tilldelning, vid sidan om energieffektivitet.

Westenergy Ab ansåg det bra att produktion av vätgas och syntesgas om randvillkoren uppfylls kan få gratis tilldelade utsläppsrätter för viss tid.

Skogsindustrin rf ansåg i sitt remissvar att det är problematiskt att anläggningar som till mer än 95 % använder biobränslen utesluts från utsläppshandeln, eftersom anläggningarna då kan få en konkurrensfördel om den använder mer än 5 % fossila bränslen och fortfarande omfattas av utsläppshandel och gratis tilldelning. Föreningen såg det också som utmanande att avskaffa gratis utdelning för produkter från skogsindustrin som ingår i koldioxidläckageförteckningen, eftersom marknaden för de produkterna är global.

Remissvar som gäller avskiljning och användning av koldioxid

Finlands näringsliv EK underströk vikten av aktiv påverkan i EU för att det på EU-nivå ska kunna inrättas ett fungerande förfarande för avskiljande, lagring och återanvändning av koldioxid, och där gottgörelsen är rättvis så att negativa utsläpp beaktas utan dubbelräkning. Centralhandelskammaren stöder de ekonomiska incitament för att främja avskiljning av koldioxid som skapas i utsläppshandelsdirektivet. Utöver Centralhandelskammaren påpekade bland andra Westenergy Ab att bestämmelserna som helhet dock ännu är otydliga.

Kemiindustrin KI rf ansåg det viktigt att utsläppshandeln beaktar avskiljning av koldioxid så att utsläppen inte räknas dubbelt och att negativa utsläpp beaktas. Vanda Energi Ab framhöll att det i fråga om avskiljning och användning av koldioxid gör säkerställas att det inte skapas incitament för all avfallsförbränning utan att CCU-lösningar bör främjas enbart i fråga om fraktioner som inte lämpar sig för materialåtervinning.

Skogsindustrin rf påpekade att det att anläggningar som till mer än 95 % använder biomassa inte omfattas av utsläppshandeln innebär att antalet biogena koldioxidkällor som omfattas av utsläppshandeln minskar eftersom de berörda anläggningarna utesluts från ekonomiska incitament.

Westenergy Ab ansåg det vara ett betydande steg i utvecklingen mot avskiljning och användning av koldioxid att mindre anläggningar för vätgas och syntesgas inkluderas i utsläppshandeln. P2X Solutions Oy ansåg i sitt remissvar att det är viktigt att det på ett för aktörerna förutsägbart och effektivt sätt görs möjligt att använda koldioxid för produktion av RFNBO-bränslen. Bioenergi rf ansåg att det är ett bra förslag att tillåta att koldioxid transporteras för geologisk lagring också på annat sätt än i rör, vilket är viktigt i finländska förhållanden.

Remissvar som gäller ändringar i fastställandet av en anläggnings effekt

Energimyndigheten understödde att termen nominell tillförd effekt enligt den gällande lagen om utsläppshandel ändras till tillförd bränsleeffekt, vilket gör terminologin mer enhetlig i förhållande till utsläppshandelsdirektivet. Enligt Energimyndigheten gör det tolkningen i fråga om utsläppshandelsanläggningar och tillämpningsområdet mindre utmanande, eftersom det inte alltid med lätthet går att fastställa en nominell värmeeffekt för alla typer av verksamhet. Därmed blir tillämpningspraxis för utsläppshandelsdirektivet mer harmoniserad med andra medlemsländer.

Finsk Energiindustri rf framförde en avvikande åsikt i fråga om förslaget i utkastet till proposition att ändra definitionen av sammanlagd effekt till att baseras på bränsleeffekt i stället för nuvarande sammanlagd nominell effekt. Finsk Energiindustri rf ansåg att hänvisningen till värmeeffekt i den gällande lagen om utsläppshandel är motiverad och att värmeeffekt bättre motsvarar pannans märkvärde och därmed garanterar entydiga bedömningskriterier. Finsk Energiindustri rf påpekade också att den ändrade definitionen leder till att utsläppshandeln utvidgas. En överföring till utsläppshandeln är en snabb förändring för sådana verksamhetsutövare som till följd av den ändrade definitionen kommer att omfattas av utsläppshandeln och som inte har tidigare erfarenhet av utsläppshandel och som saknar utsläppstillstånd. De anläggningarna, som kommer att omfattas av utsläppshandeln när lagen träder i kraft den 1 januari 2024, är dessutom enligt Finsk Energiindustri rf typiskt sett anläggningar som använder biomassa, vilket innebär att de faller utanför utsläppshandeln den 1 januari 2026 när "95-procentsregeln" börjar tillämpas.

Lokalkraft rf påpekade att propositionen orsakar oskälig osäkerhet för energiföretag. Enligt Lokalkraft skulle ändringen affektera många små och medelstora energiföretag och deras investeringar.

Termen bränsleeffekt motsvarar direktivets engelska språkdräkt och de anvisningar kommissionen gett om tolkningen av direktivet, och därför har propositionen inte ändrats utifrån remissvaren.

6.2 Luftfarten

I remissvaren fästes det vikt vid intäkterna från handeln med utsläppsrätter för luftfart och användningen av dem (PALTA rf, Finavia Abp, Turism- och Restaurangförbundet rf, Finnair Abp). I remissvaren uttalades det stöd för att auktionsintäkterna för luftfart i synnerhet används för att stöda användningen av hållbara flygbränslen, till exempel genom stöd för inköp av hållbara flygbränslen.

I den del remissvar betonades Finlands tillgänglighet och konkurrenskraft (Företagarna i Finland, Finavia Abp, Turism- och Restaurangförbundet rf, Finnair Abp). Särskild vikt fästes vid Finlands geografiska läge, som innebär att luftfarten har stor betydelse för Finlands tillgänglighet. Enligt remissvaren kan stigande kostnader leda till att Finlands tillgänglighet i persontrafiken försvagas. Vidare bedömdes försvagad tillgänglighet inverka negativt på Finlands konkurrenskraft. Finnair Abp ansåg att Finlands avlägsna läge leder till att bolaget har högre kostnader för utsläppshandel än andra europeiska flygbolag. Enligt Finavia Abp kommer de stigande kostnaderna för utsläppshandeln att bidra till att minska flygtrafikbranschens möjligheter att investera i hållbar omställning.

I remissvaren fästes det vikt vid att utsläppshandeln eventuellt från och med 2027 utvidgas till att omfatta alla flyg som avgår från EES-området (Finavia Abp, Turism- och Restaurangförbundet rf, Finnair Abp, EK). Remissinstanserna ansåg att en utvidgning av tillämpningsområdet är problematisk. En utvidgning av tillämpningsområdet bedömdes leda till handelspolitiska konflikter mellan Europeiska unionen och andra områden, till att trafik till destinationer utanför EU styrs via knutpunkter utanför EU i stället för inom EU och till snedvridning av konkurrensen samt till att genomförandet av hela det globala Corsia-systemet äventyras. En del remissinstanser meddelade direkt att de motsätter sig att utsläppshandelns tillämpningsområde utvidgas till att omfatta flyg utanför EES-området (Turism- och Restaurangförbundet rf, Finnair Abp, EK).

I försvarsministeriets utlåtande konstaterades det att militär verksamhet faller utanför tillämpningsområdet för den föreslagna lagen om utsläppshandel, vilket tillräckligt exakt bör framgå av propositionen.

I utlåtandena fästes också vikt vid offentliggörandet av uppgifter om luftfart (Finnair Abp). Finnair uppger i sitt remissvar, att om skyldigheten att lämna flygplats-specifika uppgifter gäller luftfartygsoperatören så kommer Finnair inte att offentliggöra rutt-specifika passageraruppgifter, eftersom de utgör affärshemligheter.

Finavia Abp ansåg i sitt remissvar att utsläpp av svavel och vattenånga kan rapporteras på ett väldigt tillförlitligt sätt samt kväveoxider med skälig exakthet, men att partikelutsläpp delvis endast kan rapporteras i grova drag och riktgivande. Enligt remissinstansen bör man i samband med framtida översyner av utsläppshandelsdirektivet avstå från att inkludera andra utsläpp än koldioxid och deras effekter i utsläppshandeln.

Finnair Abp påpekade i sitt remissvar att det finns skillnader i hållbarhetskriterierna för flygbränslen i 34 § i regeringens proposition, som baseras på direktivet om främjande av energi från förnybara energikällor (RED II), och den kommande ReFuelEU-förordningen. För att utnyttja SAF-stödmekanismen krävs det att SAF uppfyller kriterierna enligt RefuelEU Aviation-förordningen. Skillnader i hållbarhetskriterierna kan få negativa, oförutsägbara och icke-önskade effekter på utvecklingen av en enhetlig SAF-marknad.

6.3 Sjötransporter

Inkluderingen av sjötransporter i utsläppshandeln och dess konsekvenser

Miljöministeriet framförde att det anser det motiverat att sjötransporter inkluderas i utsläppshandelns tillämpningsområde. Kommunikationsministeriet och transport- och kommunikationsverket ansåg att en översyn av lagen om utsläppshandel är nödvändig för genomförandet av unionens omarbetade utsläppshandelsdirektiv. Rederierna i Finland rf stödde EU:s och finska statens mål att främja en grön omställning inom sjöfarten.

I remissvaren fästes vikt vid sjötransporternas stora betydelse för den finländska nationalekonomin samt vid kostnaderna för att inkludera sjötransporter i utsläppshandeln, som kan inverka på utrikeshandeln (Skogsindustrin rf, Finlands Näringsliv EK, Centralhandelskammaren, Rederierna i Finland rf, Tallink Silja Abp, Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf). Också de sammanlagda konsekvenserna av EU:s bestämmelser påpekades, med beaktande av andra författningar i 55 %-paketet som berör sjötransporter.

Definitioner och tillämpningsområde

Försvarsministeriet ansåg att militär sjöfart för tydlighetens skull bör lämnas utanför tillämpningsområdet för lagen om utsläppshandel. I fråga om tillämpningsområdet för sjötransporter kompletterades 8 § så att utanför lagens tillämpningsområde i enlighet med artikel 2.2 i MRV-förordningen lämnas örlogsfartyg, hjälpfartyg, fiskefartyg, fiskberedningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg som inte har mekanisk framdrivning, eller fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt. Det ökar enhetligheten med övrig sjöfartslagstiftning samt förtydligar tillämpningsområdet.

Kemiindustrin KI rf och Finlands Näringsliv EK fäste vikt vid tillämpningen av utsläppshandeln när ett fartygs frakt lossas eller lastas någon annanstans än i en hamn. Det ansågs finnas en risk för att man undgår utsläppshandeln och att säkerhetsriskerna ökar. Definitionen av anlöpshamn i 2 § 26 punkten påverkar utsläppshandelns tillämpningsområde. Enligt definitionen, som baseras på MRV-förordningen, avser "anlöpshamn" inte överföring från ett fartyg till ett annat någon annanstans än i en hamn. Enligt utsläppshandelsdirektivet är kommissionen skyldig att följa upp genomförandet av direktivet inom sjötransporter och att vid behov föreslå åtgärder för att förhindra kryphål och säkerställa ett effektivt genomförande. I Finland föreskrivs det i 2 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten om överföring av skadlig och farlig last samt leverans av bränsle från ett fartyg till ett annat.

ESL Shipping Oy ansåg att definitionen av rederi i 2 § 26 punkten inte är tillräcklig, och att en enhetlig tolkning av definitionen inom EU bör säkerställas. Avsikten är att tolkningen av definitionen av rederi ska behandlas i kommissionens genomförandeförordning, som är under beredning.

Undantag för öar

Ålands landskapsregeringen, Rederierna i Finland rf, Tallink Silja Abp, Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf och Företagarna i Finland rf understödde tillämpningen av undantaget för öar. Undantaget för öar ansågs sänka kostnaderna för Åland som är beroende av sjötransporter, och främja Ålands tillgänglighet. Vidare framfördes det att undantaget ger aktörerna inom sjöfarten tid att anpassa sig till utsläppshandeln och att investera i renare teknologi och förbättra försörjningsberedskapen. Kommunikationsministeriet framförde att enligt regeringsprogrammet för statsminister Orpos regering ska nationellt rörelseutrymme som ligger i Finlands intresse utnyttjas maximalt, och Finland uppfyller skyldigheterna att minska utsläppen utan att de vardagliga kostnaderna stiger eller konkurrenskraften hämmas.

Finlands klimatpanel, Österbottens förbund, Vasaregionens Utveckling Ab VASEK, Kust-Österbottens företagare, Österbottens handelskammare, Kvarken Ports Ltd och Turism- och Restaurangförbundet rf motsatte sig införandet av ett undantag för öar. Finlands klimatpanel uppgav att införandet av ett undantag för öar försvagar incitamenten att minska utsläppen från sjötransporter och snedvrider marknaden. Också miljöministeriet ansåg att utnyttjandet av ett undantag för öar minskar incitamenten att minska utsläppen. Österbottens förbund, Vasaregionens

Utveckling Ab VASEK, Kust-Österbottens företagare, Österbottens handelskammare och Kvarken Ports Ltd ansåg att undantaget snedvrider konkurrensen inom transportrutterna mellan Finland och Sverige och rutterna till den europeiska kontinenten. Turism- och Restaurangförbundet rf ansåg att ett undantag för öar som beviljas rederier är ett betydande nytt stöd, som snedvrider konkurrensen. Centralhandelskammaren ansåg att det vid genomförandet av undantaget bör fästas särskild vikt vid att förhindra snedvridning av konkurrensen. Konkurrens- och konsumentverket hänvisade till sitt tidigare utlåtande, där verket ansåg att det i regel finns orsak att förhålla sig kritiskt till undantag i fråga om utsläppshandelns tillämpningsområde för en viss bransch eller verksamhet. Finansministeriet ansåg i sitt remissvar att det är viktigt att det i propositionen påpekas hur ett undantag för öar leder till snedvridning av konkurrensen.

Utifrån finansministeriets anmärkning fogades till bedömningen av propositionens konsekvenser för statsekonomi det stöd för fartygsrutter i Kvarken som anges i regeringsprogrammet, trots att det stödet inte ingår i genomförandet av direktivet.

Myndigheternas uppgifter och den administrativa bördan

I remissvaren ansågs det att den administrativa bördan såväl för aktörer som för myndigheter bör hållas så liten som möjligt. Transport- och kommunikationsverket Traficom fäste i detta avseende vikt vid godkännandet av kontrollörer och vid förfarandena för ändring av planen för övervakning. Bägge ändrades utifrån Traficoms remissvar

I remissvaren ansågs det viktigt att myndigheterna får tillräckliga resurser för att genomföra utsläppshandeln (Traficom, ESL Shipping Oy). Finansiering behövs för personalresurser och för ändringar i och upprätthållande av myndighetens informationssystem. Också kommunikationsministeriet fäste vikt vid de utökade uppgifter utkastet till regeringsproposition innebär för Transport- och kommunikationsverket och vid de resurser uppgifterna kräver.

Användning av intäkterna från auktionering av utsläppsrätter

Rederierna i Finland rf, Finlands Näringsliv EK samt Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf ansåg att auktionsintäkterna bör användas för att främja utsläppsminskningar i den finländska sjöfartssektorn. Ålands landskapsregeringen ansåg att sjöfarten är en mycket stor del av den åländska näringen och därmed ska det även beaktas i intäktsfördelningen mellan riket och Åland framöver.

Överföring av kostnader från ett rederi till en annan aktör

Rederierna i Finland ansåg att överföringen av kostnader från ett rederi till en annan aktör enligt 76 § i lagförslaget inte bör avgränsas till att enbart tillämpas på avtal som slutits efter lagens ikraftträdande. Avgränsningen ströks, eftersom det med beaktande av sjöfartens internationella karaktär är viktigt att aktörerna bemöts likvärdigt i olika medlemsstater.

MRV-förordningen

ESL Shipping Oy ansåg att upprepadet av MRV-förordningens text i regeringens proposition äventyrar en enhetlig tolkning av MRV-förordningen i medlemsstaterna.

Övriga påpekanden angående sjötransporter

Finansministeriet, Rederierna i Finland rf, Finlands Näringsliv EK och ESL Shipping Oy fäste vikt vid att utsläppshandeln och IMO:s kommande åtgärder inte får utgöra en överlappande börda. Rederierna i Finland rf, Centralhandelskammaren och Finlands Näringsliv EK framförde också åsikten att påverkan för beaktande av vintersjöfarten bör fortsätta när utsläppshandeln ses över för perioden från 2030 framåt. ESL Shipping Oy ansåg att det är viktigt med tanke på en jämbördig verksamhetsmiljö att alla lastfartyg inom en relativt kort tidsperiod kommer att omfattas av utsläppshandeln.

Trafikledsverket fäste vikt vid de sammanlagda effekterna av miljöbestämmelserna för sjöfarten på nya handelsfartygs förmåga att gå i is. Enligt Trafikledsverket betonades prestationsförmågan i öppet vatten i stället för förmågan att gå i is vid planeringen av nya isklassade fartyg. Enligt Trafikledsverket leder detta till att behovet av isbrytarassistans ökar betydligt, om man vill bevara nuvarande servicenivå för isbrytning.

6.4 Övriga

Övergångstider och myndighetsstyrning

I remissvaren betonades den ökande administrativa bördan för aktörerna till följd av att avgränsningar ändras och nya branscher inkluderas. Vidare ansågs ändringarna träda i kraft väldigt snabbt, vilket medför utmaningar för de aktörer som berörs av nya skyldigheter.

Bioenergi rf ansåg att det vid det nationella genomförandet bör fästas vikt vid att lagens krav är tillräckligt tydliga. Enligt Bioenergi bör det också ses till att i synnerhet nya aktörer som kommer att omfattas av utsläppshandelns tillämpningsområde ska ges tillräcklig tid att förbereda sig för lagens krav, att tillräckliga resurser finns för verkställigheten av lagen och att kraven innebär rimliga administrativa kostnader för aktörerna i förhållande till den nytta som uppnås.

Skogsindustrin rf, Bioenergi rf och Energiindustrin rf konstaterade att det nationella genomförandet bör undvika en situation där en anläggning från och med 2024 inkluderas i lagens tillämpningsområde och senare utesluts från tillämpningsområdet till exempel till följd av det så kallade gränsvärdet på 95 % biomassa. Energiindustrin rf föreslog att i lagen för skälighetens skull ska tas in en opt-out-möjlighet fram till den 1 januari 2026 för anläggningar som till följd av den ändrade definitionen kommer att omfattas av tillämpningsområdet för utsläppshandeln.

Westenergy Ab påpekade att en aktör som har rapporteringsansvar för avfallsförbränning från och med 2024 i sina ansökningar ska följa förfarandena enligt MMR-förordningen. En uppdatering av den förordningen pågår dock ännu i nuläget i Europeiska kommissionen, och det är inte säkert när den träder i kraft. I sitt remissvar ansåg Westenergy att tidtabellen för utarbetandet av planer för övervakning är oskäligt strikt och ansåg att den strikta tidtabellen ur ett rättsligt perspektiv försätter verksamhetsutövarna i en orättvis ställning, och att i lagen därför bör tas in en övergångsperiod för ansökningar.

P2X Solutions Oy stödde en utvidgning av utsläppshandelns tillämpningsområde till att omfatta nya sektorer för att klimatmålen ska nås och nya energilösningar tas i bruk. P2X Solutions framhöll i sitt remissvar att ändringarna i lagen om utsläppshandel bör genomföras så att de inte medför fördröjning eller förfång för genomförandet av de första vätgasprojekten när lagens tillämpningsområde utvidgas till att omfatta mindre anläggningar för vätgas och syntesgas än i nuläget. Enligt remissvaret förutsätter detta omfattande myndighetsstyrning i fråga om vilka registreringar och tillstånd som behövs.

Direktivet känner inte till några sådana övergångsperioder för tillstånd och ansökningar som föreslås i remissvaren, och därför är det inte möjligt att nationellt föreskriva om dem. I propositionens specialmotivering preciseras förfarandet i fråga om tillstånd för anläggningar som kommer att omfattas av tillämpningsområdet från och med 2024.

Användning av intäkter

I remissvaren fästes vikt vid stigande kostnader till följd av översynen av utsläppshandeln. I fråga om anläggningar fäste EK vikt vid den tydliga skärpningen av utsläppstaket, annulleringen av utsläppsrätter och minskningen i gratis tilldelning. Enligt EK bör den utvecklingen beaktas när ändringar i företagets verksamhets- och investeringsmiljö behandlas i lagstiftning och stödpolitik. EK föreslog att elektrifieringsstödet för elintensiv industri fortsätter under perioden 2026–2030 och att elskatten för serviceföretag sänks. Också Centralhandelskammaren, Kemiindustrin KI rf och Skogsindustrin rf förespråkade att elektrifieringsstödet fortsätter under perioden 2026–2030. I remissvaren betonades åtgärder för att trygga den nationella konkurrenskraften och främja elektrifieringen med beaktande av det stigande priset för utsläppsrätter. Det ansågs också att elektrifieringsstödet främjar skyddet mot koldioxidläckage i olika sektorer.

Centralhandelskammaren framhöll att ändringarna i utsläppshandeln gör att EU:s innovationsfond växer och ansåg att Finland bör satsa på ett effektivt utnyttjande av de möjligheter innovationsfonden ger för den energiintensiva industrin och transportsektorn. I synnerhet Centralhandelskammaren ansåg att bland annat minskningen av koldioxidutsläppen inom sjötransporter och sektorer som hör till CBAM:s tillämpningsområde bör betonas.

Den nya utsläppshandeln som berör bränsledistributörer

Rapporteringen för bränsledistributörer som ingår i 33 § i regeringens proposition lägger grunden för en ny särskild utsläppshandel som berör bränsledistributörer. Förslaget till lag om utsläppshandel innehåller bestämmelser om skyldigheten för bränsleleverantörer att övervaka och rapportera utsläppen från användningen av de bränslen de säljer från och med uppgifterna för 2024.

Bioenergi rf ansåg att det i lagen om utsläppshandel tydligt bör definieras vilka krav enligt lagen som 2024 gäller de nya aktörer som deltar i utsläppshandeln. Enligt remissvaret bör det i regeringens proposition förtydligas om exempelvis 3 kap. samt 5–6 kap. i lagförslaget gäller nya aktörer som deltar i utsläppshandeln, och om några undantag behöver göras i fråga om den nya rapporteringsskyldigheten för utsläppshandeln. I propositionen definieras exakt rapporteringsskyldigheten för utsläpp inom den så kallade nya utsläppshandeln.

Den nya utsläppshandeln som berör bränsledistributörer och byggnader behandlades i flera remissvar. Utöver 33 § ingår inga bestämmelser om frågan i denna proposition, utan en skild proposition om frågan ges senare.

Övriga synpunkter

Finlands Näringsliv EK framhöll i sitt remissvar att tillståndet av utsläppsminskningar som sker utanför EU i utsläppshandeln bör preciseras för perioden 2030–2040.

Finansministeriet och miljöministeriet lämnade in särskilda lagstiftningstekniska kommentarer, som har beaktats i denna proposition.

Finansministeriet föreslog i sitt remissvar att regeringens proposition kompletteras i fråga om bedömningen av konsekvenserna för statsekonomin och myndigheternas verksamhet. Dessutom bidrog finansministeriet med några preciseringar bland annat i fråga om EU:s egna medel samt undantaget för öar vid sjötransporter. Propositionen har kompletterats enligt begäran.

Kommunikationsministeriet framförde i sitt remissvar att enligt regeringsprogrammet för statsminister Orpos regering ska nationellt rörelseutrymme som ligger i Finlands intresse utnyttjas maximalt, och Finland uppfyller skyldigheterna att minska utsläppen utan att de vardagliga kostnaderna stiger eller konkurrenskraften hämmas. Kommunikationsministeriet fäste i sitt remissvar också vikt vid de utökade uppgifter utkastet till regeringsproposition innebär för Transport- och kommunikationsverket och vid de resurser uppgifterna kräver.

Miljöministeriet framförde att det i samband med alternativa handelsvägar i kapitel 5.2 är väsentligt att granska konsekvenserna av utökad materialåtervinning för det brännbara avfallsets mängd och kvalitet samt för anläggningens verksamhet och utsläpp.

7 Specialmotivering

7.1 Lag om utsläppshandel

Det föreslås att lagen om utsläppshandel delas in i kapitel och att kapitelindelningen ändras jämfört med gällande lag. Syftet med den nya indelningen är att ge lagen om utsläppshandel en tydligare struktur och göra den mer lättläst. Syftet med den nya indelningen är också att beakta att nya branscher inkluderas i lagen om utsläppshandel, och i mån av möjlighet att tillämpa enhetliga bestämmelser för olika branscher. Lagförslaget består av 18 kapitel.

1 kap. Lagens syfte samt definitioner

I 1 kap. i den gällande lagen om utsläppshandel finns allmänna bestämmelser. I kapitlet finns bestämmelser om lagens syfte, tillämpningsområde, sammanräkning av kapaciteten, tillämpningen av lagen på anläggningar som anslutits till ett fjärrvärmenät samt definitioner och verksamhetsutövarens allmänna skyldigheter. Ändringen innebär att det föreslagna kapitlet innehåller bestämmelser om lagens syfte samt tillämpningsområde, som uppdaterats för att motsvara utvidgningar och andra ändringar i det omarbetade direktivet. Jämfört med gällande lag flyttas bestämmelserna om lagens tillämpningsområde till 2 kap. och de allmänna skyldigheterna till 3 kap. Ändringen innebär en tydligare struktur och beaktar det utvidgade tillämpningsområdet.

1 §. Lagens syfte. Enligt det föreslagna 1 mom. är lagen syfte att på ett kostnadseffektivt och ekonomiskt sätt främja en minskning av koldioxidutsläppen från anläggningar, sjötransporter och luftfart. Det föreslagna 1 mom. motsvarar bestämmelsen om den gällande lagen om utsläppshandel och den gällande lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart. Enligt det föreslagna 2 mom. genomförs genom lagen delvis de krav enligt utsläppshandelsdirektivet som berör anläggningar, luftfart och sjötransporter. Dessutom tas i lagen in bestämmelser om genomförande av den särskilda rapporteringsskyldigheten inom systemet för handel med utsläppsrätter inom byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer för utsläpp under 2024. De ändringar i utsläppshandelsdirektivet som nämns ovan ska ha införlivats i den nationella lagstiftningen senast den 31 december 2023. Till övriga delar genomförs utsläppshandelsdirektivet genom en regeringsproposition som ges senare, eftersom tidsfristen för övriga ändringar är den 30 juni 2024.

2 §. Definitioner. I paragrafen definieras de centrala begreppen med tanke på tillämpningen av lagen. 1, 3, 5 och 13–19 punkten motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel.

Enligt 1 punkten i den föreslagna paragrafen avses med växthusgaser koldioxid, metan, dikväveoxid, fluorkolväten, perfluorkarboner och svavelhexafluorid samt andra gasformiga beståndsdelar i atmosfären, både naturliga och antropogena, som absorberar och återkastar infraröd strålning.

Enligt 2 punkten i den föreslagna paragrafen avses med utsläpp utsläpp av växthusgaser från källor belägna inom en anläggning eller från ett luftfartyg eller ett fartyg. Jämfört med formuleringen i gällande lag har definitionen kompletterats till att omfatta alla sektorer inom utsläppshandeln, och den motsvarar det ändrade utsläppshandelsdirektivet. [I den finskspråkiga lagtexten görs en ändring av termen som beskriver utsläppskällor i punkt 2; motsvarande ändring görs inte i den svenskspråkiga lagtexten.]

Enligt 3 punkten i paragrafen avses med mängd som motsvarar ett ton koldioxid eller ett ton koldioxidekvivalenter ett ton koldioxid eller en mängd av någon annan växthusgas som har samma potential för global uppvärmning som ett ton koldioxid.

Enligt 4 punkten avses i denna lag med utsläppshandel det system som införs i artikel 1 i utsläppshandelsdirektivet och som omfattar de verksamheter som anges i bilaga I till direktivet. I det ändrade utsläppshandelsdirektivet föreskrivs det om två olika utsläppshandelssystem, och därför behöver det klargöras att med utsläppshandel i den föreslagna lagen avses den utsläppshandel som omfattar anläggningar, sjötransporter och luftfart.

Enligt 5 punkten avses med utsläppsrätt en i utsläppshandelsdirektivet avsedd rätt att i atmosfären släppa ut ett ton koldioxidekvivalenter under en fastställd period.

I 6 punkten föreskrivs om definitionen av handelsperiod. Det föreslås att definitionen i den gällande lagen om utsläppshandel, i vilken det hänvisas till den period för vilken det gratis tilldelas utsläppsrätter, ändras så att det hänvisas till den period under vilken det totala antalet utsläppsrätter som utfärdas begränsas så att det motsvarar den högsta tillåtna utsläppsnivån inom de sektorer som omfattas av tillämpningsområdet. Ändringen behövs, eftersom handelsperioden 2021–2030 innefattar två perioder för gratis tilldelning.

Enligt 7 punkten avses med linjär minskningsfaktor den procent med vilken antalet utfärdade utsläppsrätter minskas varje år från och med mitten av handelsperioden 2008–2012, så att det mål för minskning av utsläpp som ställts upp för utsläppshandelssektorn nås. Den linjära minskningsfaktorn är 2,2 procent under perioden 2021–2023, och i övrigt i enlighet med utsläppshandelsdirektivet 4,3 procent under perioden 2024–2027 och 4,4 procent från och med 2028.

Enligt definitionen i den föreslagna 8 punkten avses med unionsregistret det informationssystem som avses i artikel 19 i utsläppshandelsdirektivet och med vars hjälp varje utfärdande, innehav, överlåtelse och annullering av utsläppsrätter kan spåras samt efter behov konfidentialiteten för uppgifterna och allmänhetens tillgång till offentliga uppgifter säkerställas. Registret är till exempel jämförbart med värdeandelskontosystemet, som är ett system för förvar och förvaltning av värdepapper i elektronisk form.

Med reserven för marknadsstabilitet, som definieras i 9 punkten, avses med den reserv som upprättats genom Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814 och till vilken utsläppsrätter som är avsedda att auktioneras ut överförs eller från vilken de överlämnas för auktionering när de gränser för det totala antalet utsläppsrätter i omlopp som anges i beslutet överskrids eller underskrids. Syftet med reserven för marknadsstabilitet är att minska antalet utsläppsrätter som

är i omlopp på marknaden för utsläppsrätter, och att dämpa effekten av exempelvis konjunktursvängningar på utsläppsrätternas pris. Utsläppsrätter som ingår i reserven för marknadsstabilitet kommer att annulleras enligt reglerna i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt 10 punkten avses med auktionsplattform en tjänsteleverantör som medlemsstaterna förordnat i enlighet med artikel 26.1 i auktioneringsförordningen och som ansvarar för genomförandet av auktioner för utsläppsrätter och för andra uppgifter som anvisas tjänsteleverantören i artikel 27 i auktioneringsförordningen. Kommissionen konkurrensutsätter auktionsplattformen i samråd med medlemsstaterna. Sedan 2012 har den tyska European Energy Exchange (EEX) varit auktionsplattform.

Enligt 11 punkten avses med Kyotoprotokollet till Förenta Nationernas ramkonvention FördrS 13/2005. I bilaga I till klimatkonventionen förtecknas de avdragslutande parter som enligt Kyotoprotokollet berörs av en kvantitativ utsläpps begränsning eller en skyldighet att minska utsläpp.

I den föreslagna 12 punkten definieras projektenhet som en utsläppsminskning (ERU) som härrör från ett projekt enligt artikel 6 i Kyotoprotokollet (JI) eller en certifierad utsläppsminskning (CER) enligt den mekanism för ren utveckling som definieras i artikel 12 i protokollet (CDM).

I 13 punkten definieras termen anläggning, som avser en stationär, teknisk enhet där en eller flera av de verksamheter som anges i bilaga I bedrivs, liksom annan därmed direkt förknippad verksamhet som tekniskt eller funktionellt är knuten till denna och som kan påverka utsläpp och föroreningar.

Enligt 14 punkten avses med förbränning varje oxidation av bränslen, oavsett hur den värme, el eller mekaniska energi som produceras genom denna process används, och all annan direkt därtill anknuten verksamhet, inbegripet rening av rökgaser.

Enligt 15 punkten avses med verksamhetsutövare en fysisk eller juridisk person som utövar ett faktiskt bestämmande inflytande över verksamheten i en anläggning.

I 16 punkten definieras en anläggnings produktionskapacitet, varmed avses den produktionsmängd inom den industriella produktionen som en anläggning eller en del av en anläggning kan producera under ett år om den är i drift 24 timmar i dygnet under 365 dagar med full nominell effekt.

Enligt 17 punkten avses med sektorsövergripande korrigeringsfaktor den faktor som kommissionen anger för varje år med stöd av artikel 10a.5 i utsläppshandelsdirektivet för eventuell minskning av mängden utsläppsrätter som tilldelas gratis.

Enligt 18 punkten avses med ny deltagare en anläggning som har fått utsläppstillstånd första gången under den period som avses i artikel 3h i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt 19 punkten avses med befintlig anläggning en anläggning som har fått utsläppstillstånd första gången senast den dag som avses i definitionen av befintlig anläggning enligt kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter.

I 20 punkten definieras tilldelningsperiod, vilket avser de femårsperioder som ingår i handelsperioden, av vilka den första börjar den 1 januari 2021 och löper ut den 31 december 2025 och den andra börjar den 1 januari 2026 och löper ut den 31 december 2030. Den gratis tilldelning

som beviljas anläggningar beviljas enligt de harmoniserade tilldelningsreglerna alltid särskilt för varje tilldelningsperiod.

Enligt 21 punkten avses med referensperiod de fem kalenderår som föregår tidsfristen för medlemsländernas lämnande av NIM-uppgifter som berör gratis tilldelning till kommissionen enligt kommissionens förordning om gratis tilldelning. Det föreskrivs om lämnande av uppgifter i artikel 11 i utsläppshandelsdirektivet. Referensperioden för tilldelningsperioden 2021–2025 omfattar åren 2014–2018, och för tilldelningsperioden 2026–2030 åren 2019–2023.

Enligt den föreslagna 22 punkten avses med riktmärke de riktmärken som fastställts i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter och som används som grund för beräkningen av de utsläppsrätter som ska tilldelas gratis och som justeras för varje tilldelningsperiod. Kommissionen fastställer de riktmärken som ska tillämpas för respektive tilldelningsperiod utifrån de uppgifter om anläggningar medlemsstaterna lämnar, och antar dem i en särskild genomförandeakt. Utgångspunkten är att referensvärdena fastställs utifrån respektive sektor eller den 10 % av den som har den lägsta utsläppsintensiteten, och därmed sporrar de till utsläppsminskningar för att den gratis tilldelningen bättre ska motsvara de utsläpp som uppkommer. I utsläppshandelsdirektivet föreskrivs det om gränser för hur mycket respektive referensvärde högst och minst kan ändras på en gång.

Enligt den föreslagna 23 punkten avses med rederi ett fartygs ägare eller någon annan organisation eller person, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som genom att ta på sig detta ansvar har gått med på att överta alla skyldigheter och allt ansvar som följer av de internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och förhindrande av förorening som fastställs i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 (ISM-förordningen). I enlighet med utsläppshandelsdirektivet kan en sådan aktör vara till exempel driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning. Definitionen motsvarar definitionen i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt 24 punkten avses med sjötransportverksamhet resor med sådana fartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer som omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (MRV-förordning) i syfte att transportera passagerare eller frakt i kommersiellt syfte samt sådana fartygs vistelse i en anlöpshamn, samt från och med den 1 januari 2027 även resor med offshorefartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer samt sådana fartygs vistelse i en anlöpshamn. Den sjötransportverksamhet som avses inom utsläppshandeln avviker från MRV-förordningens tillämpningsområde på så vis att MRV-förordningen från och med 2025 också gäller från och med ingången av 2025 omfattar styckegods-fartyg med en bruttodräktighet på 400–5000. Vidare kommer offshorefartyg med en bruttodräktighet av minst 400 att omfattas av MRV-förordningen från och med den 1 januari 2025. Definitionen av sjötransportverksamhet motsvarar den verksamhet som hör till lagens tillämpningsområde. Termen behöver definieras, eftersom sjötransportverksamhet nämns i 8, 20 och 21 §.

I 25 punkten definieras anlöpshamn. Definitionen motsvarar utsläppshandelsdirektivet. Eftersom med resa avses en förflyttning av ett fartyg som påbörjas eller avslutas i en anlöpshamn, har definitionen betydelse för vilken del av ett fartygs verksamhet som hör till lagens tillämpningsområde. Med anlöpshamn avses den hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa gods eller där passagerare kan gå ombord eller lämna fartyget och den hamn där ett offshorefartyg lägger till för att avlösa sin besättning, med undantag för uppehåll enbart för att tanka, fylla på varor, avlösa personal på ett annat fartyg än ett offshorefartyg, angöra en torrdocka eller

reparera fartyget och dess utrustning, uppehåll i hamn för att fartyget behöver assistans eller befinner sig i en nödsituation, omlastning mellan fartyg utanför hamnen, uppehåll endast för att ta skydd från dåligt väder eller för att detta krävs på grund av sök- och räddningsinsatser samt uppehåll av containerfartyg i en närliggande containeromlastningshamn som anges i den genomförandeakt som antas enligt artikel 3ga.2. Att de uppehåll som nämns ovan inte räknas som hamnanlöp är nödvändigt för att hamnanlöp utanför unionen i kringgående syfte och flyttande av omlastningsverksamhet till hamnar utanför unionen minskar miljönyttan av att kostnader för utsläpp från sjötransportverksamhet räknas in i priserna och kan leda till utsläppsökningar om resan för transporter förlängs i syfte att undgå kraven enligt utsläppshandelsdirektivet.

Enligt 26 punkten avses med kryssningsfartyg ett passagerarfartyg som inte har lastdäck och som är konstruerat uteslutande för kommersiell transport av passagerare med nattlogi på en sjöresa. Definitionen motsvarar definitionen i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt 27 punkten avses med MRV-förordningen Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

Enligt 28 punkten avses med luftfartens icke-koldioxideffekter de effekter på klimatet som uppstår vid förbränning av bränsle genom utsläpp av kväveoxider (NO_x), sotpartiklar och oxiderade svavelarter samt effekterna av vattenånga, inklusive kondensstrimmor, från ett luftfartyg vid bedrivande av luftfartsverksamhet som omfattas av lagens tillämpningsområde. Definitionen sammanfaller med den nya definitionen i artikel 3 v i utsläppshandelsdirektivet, som fogats till direktivet eftersom effekterna av sådana utsläpp från och med den 1 januari 2025 kommer att omfattas av skyldigheterna att övervaka, rapportera och verifiera utsläpp.

Enligt 29 punkten avses med luftfartygsoperatör varje fysisk eller juridisk person som med ett luftfartyg bedriver luftfartsverksamhet som omfattas av utsläppshandeln eller Corsia-systemet eller, om denna person är okänd eller inte utpekats av ägaren till luftfartyget, luftfartygets ägare. Definitionen motsvarar i övrigt gällande lagstiftning, men det föreslås att den utöver utsläppshandeln också ska innefatta Corsia-systemet eftersom den föreslagna lagen också gäller det. Definitionen baserar sig på artikel 2 o i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt 30 punkten avses med operatör av kommersiella lufttransporter en operatör som mot ersättning tillhandahåller reguljär och icke-reguljär flygtrafik till allmänheten för transport av passagerare, gods eller post. Definitionen motsvarar gällande lagstiftning och baserar sig på artikel 2 p i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt 31 punkten avses med hållbart flygbränsle sådana bränslen som avses i Europaparlamentets och rådets förordning om säkerställande av en jämlik och hållbar flygtrafik enligt artikel 3c.6 i utsläppshandelsdirektivet och som inte härstammar från fossila bränslen. Förordningen har ännu inte publicerats när regeringspropositionen lämnas. Definitionen har samband med möjligheten enligt den föreslagna 65 § att ansöka om gratis tilldelning av utsläppsrätter för användning av hållbara flygbränslen. Utsläppsrätter som tilldelas gratis enligt artikel 3c.6 i utsläppshandelsdirektivet kan endast fås för användning av sådana hållbara flygbränslen som uppfyller kriterierna enligt den förordning som nämns ovan.

Enligt 32 punkten avses med Corsia-systemet den marknadsbaserade åtgärd för reglering av koldioxidutsläppen från internationell luftfart som avses i artikel 28b i utsläppshandelsdirektivet. Det är fråga om det system för kompensation av koldioxidutsläpp för luftfart som ICAO antog 2016, som medför skyldigheter att övervaka, rapportera och verifiera utsläpp som trädde i kraft inom EU den 1 januari 2019. Genom de ändringar som nu gjorts i direktivet genomfördes

kompensationsskyldigheterna enligt systemet samt avtalades det om tillämpningsområdet för systemet samt dess förhållande till utsläppshandelssystemet.

Enligt definitionen i 33 punkten avses med reglerad enhet den som i enlighet med 8 § i punkt-skattelagen frisläpper bränsle för konsumtion. Enligt den föreslagna definitionen är en reglerad enhet typiskt sett en bränsledistributör.

Enligt den föreslagna 34 punkten avses med kommissionens förordning om införande av MRV-kraven inom Corsia kommissionens delegerade förordning som antagits med stöd av artikel 28c i utsläppshandelsdirektivet. Genom den förordningen (EU 2019/1603) genomfördes inom EU de skyldigheter enligt Corsia-systemet som gäller övervakning, rapportering och verifiering från den 1 januari 2019. Inom Corsia-systemet tillämpas i praktiken i stor utsträckning bestämmelserna om utsläppshandel på de skyldigheterna.

Enligt den föreslagna 35 punkten avses med kommissionens registerförordning kommissionens förordning (EU) 2019/1122 om upprättande och förande av registret, som antagits med stöd av artikel 19.3 i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt 36 punkten avses med kommissionens övervakningsförordning kommissionens förordning (EU) 2018/2066 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp, som antagits med stöd av artikel 14.1 i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt 37 punkten avses med kommissionens rättsakt om gratis tilldelning av utsläppsrätter kommissionens beslut 2011/278/EU om fastställande av unionstäckande övergångsbestämmelser för harmoniserad gratis tilldelning av utsläppsrätter, som antagits med stöd av artikel 10a.1 i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt 38 punkten avses med kommissionens verifieringsförordning kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2067 om verifiering av rapporter om utsläpp av växthusgaser och ackreditering av kontrollörer, som antagits med stöd av artikel 15 i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt 40 punkten avses med kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/331 om harmoniserade regler för gratis tilldelning av utsläppsrätter, som antagits med stöd av artikel 10a.1 i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt 39 punkten avses med kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1842 om justering av mängden gratis tilldelade utsläppsrätter, som antagits med stöd av artikel 10a.21 i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt 42 punkten avses med kommissionens auktioneringsförordning kommissionens förordning (EU) No 1031/2010 om auktionering av utsläppsrätter, som antagits med stöd av artikel 10.4 i utsläppshandelsdirektivet.

2 kap. **Tillämpningsområde och avgränsningar**

3 §. Lagens allmänna tillämpningsområde. I paragrafen föreslås bestämmelser om lagens tillämpningsområde. Paragrafens syfte är att ge en allmän bild av lagens tillämpningsområde. Tillämpningsområdet anges närmare i författningarna om tillämpningsområdet för respektive verksamhet. Enligt den föreslagna paragrafen tillämpas lagen på handeln med utsläppsrätter för anläggningar, sjötransporter och luftfart samt på Corsia-systemet. Dessutom tillämpas lagen på

rapporteringen av utsläppsdata för 2024 inom byggnads- och vägtransportsektorerna och de ytterligare sektorerna. Anläggningar, sjötransporter och luftfart hör enligt direktivet till samma system för utsläppshandel. Genom ändringarna i direktivet inrättas också ett särskilt system för utsläppshandel för byggnads- och vägtransportsektorerna och de ytterligare sektorerna, som är separerat från den nuvarande utsläppshandeln. Det nya systemet för utsläppshandel genomförs nationellt enligt separat tidtabell, med undantag för rapporteringen av utsläpp 2024 om vilka det föreskrivs i den föreslagna lagen. Utsläppshandelsdirektivet innehåller också bestämmelser om Corsia-systemet, som genomförs genom lagförslagen enligt regeringens proposition. Corsia-systemet och handeln med utsläppsrätter för luftfart har sinsemellan kompletterande tillämpningsområden och flera funktionella kontaktytor, såsom bestämmelserna om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp, vilket talar för att systemen behandlas i samma lag.

4 §. Europeiska unionens lagstiftning. Enligt den föreslagna paragrafen ska lagen tillämpas på genomförandet av Europeiska unionens rättsakter som gäller anläggningar, sjötransporter och luftfart och Corsia-systemet, till den del det inte föreskrivs något annat om genomförandet i någon annan lag. Ingen motsvarande bestämmelse ingår i den gällande lagen. Flera genomförandeförordningar har antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet, och iakttagandet av dem förutsätter nationellt genomförande samt tillsyn. En stor del av de genomförandeakter som har samband med direktivändringen är under beredning, och eftersom deras innehåll inte är känt är det ändamålsenligt med tanke på genomförandet av systemet att föreskriva på ett allmänt plan om genomförandet av unionens rättsakter.

5 §. Anläggningar. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om tillämpningsområdet i fråga om utsläppshandeln för anläggningar. Jämfört med gällande lag ändras tillämpningsområdet i fråga om anläggningar väsentligt till följd av ändringarna i direktivet. Dessutom ändras sättet på vilket en anläggnings sammanlagda effekt beräknas. I den gällande lagen definieras en anläggnings sammanlagda effekt utifrån den nominella sammanlagda tillförda effekten. Den definitionsmetoden överensstämmer inte med kommissionens anvisningar i fråga om tillämpningsområdet, och dessutom är definitionsmetoden inte helt tydlig i fråga om anläggningar med ett annat huvudsakligt syfte än värmeproduktion. Ändringen innebär att anläggningens sammanlagda effekt beräknas utifrån den sammanlagda tillförd bränsleeffekten. I övrigt ändras tillämpningsområdet i fråga om anläggningar enligt det ändrade direktivet.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska lagen tillämpas på anläggningar som bedriver verksamheter som anges i bilaga I samt på i bilaga I angivna växthusgaser som härrör från anläggningarna. Bilaga I motsvarar bilaga 1 till utsläppshandelsdirektivet, som gäller tillämpningsområdet. I övrigt ändras tillämpningsområdet i fråga om anläggningar enligt det ändrade direktivet. Enligt gällande lagstiftning tillämpas utsläppshandeln på utsläpp från utsläpp från verksamheten. Det föreslås att tillämpningsområdet för utsläppshandeln ändras så att den tillämpas på de verksamheter som hör till lagens tillämpningsområde oberoende av om de orsakar utsläpp eller inte. Tillämpningsområdet innefattar produktion av vätgas och syntesgas med en produktionskapacitet över 5 ton per dag, medan gränsen för tillämpningsområdet enligt gällande lag går vid 25 ton per dag. I fråga om oljeraffinering ändras tillämpningsområdet så att också raffinering av annan verksamhet än raffinering av mineralolja ingår i tillämpningsområdet. Primärproduktion av aluminium ändras till produktion av primäraluminium eller aluminiumoxid. I fråga om produktion av gips ändras gränsen för tillämpningsområdet från en nominell sammanlagd tillförd effekt över 20 MW till en produktionskapacitet över 20 ton per dag, och i fråga om kimrök från en nominell sammanlagd tillförd effekt över 20 MW till en produktionskapacitet över 50 ton per dag. Tillämpningsområdet föreslås också omfatta transport av växthusgaser för geolo-

gisk lagring till en tillåten lagringsplats enligt CCS-direktivet. Enligt gällande lag har tillämpningsområdet endast omfattat transport av växthusgaser i rör, och genom den ändring som nu görs inkluderas också andra transportmetoder i tillämpningsområdet.

Enligt 2 mom. tillämpas lagen också på en anläggning med en sammanlagd tillförd bränsleeffekt som underskrider den som nämns i punkt x i bilaga I, om det huvudsakliga syftet med anläggningen är att producera värme för ett fjärrvärmenät och den sammanlagda tillförda bränsleeffekten för minst en anläggning som anslutits till samma fjärrvärmenät överskrider 20 megawatt och den anläggningen producerar värme i huvudsak för fjärrvärmenätet. Det föreslås att anläggningens effekt ska definieras utifrån den sammanlagda tillförda bränsleeffekten, medan den enligt gällande lag definieras utifrån den nominella sammanlagda tillförda effekten. I huvudsak motsvarar det föreslagna momentet tillämpningsområdet enligt gällande lag, där varmeproduktionsanläggningar med mindre nominell sammanlagd tillförd effekt nationellt har inkluderats i tillämpningsområdet. Jämfört med gällande lag förutsätts det dock inte längre i den föreslagna bestämmelsen att en förbränningsanläggning över 20 MW ska ha anslutits till fjärrvärmenätet senast den 30 april 2010 och inte heller att Europeiska kommissionen ska godkänna att en värmelanläggning på högst 20 MW som avses i bestämmelsen inbegrips i systemet för handel med utsläppsrätter. Att datumet stryks innebär att likvärdiga anläggningar behandlas likvärdigt i systemet för utsläppshandel. Kommissionens godkännande krävs inte, eftersom arrangemanget där Finland har anslutit anläggningar på högst 20 MW som hör till fjärrvärmenätet till systemet för utsläppshandel redan tidigare har godkänts av kommissionen.

Enligt 3 mom. tillämpas en anläggning där man i enlighet med villkoren i ett miljötillstånd enligt miljöskyddslagen (527/2014) iakttar de krav som ställs på förbränningsanläggningar för avfall tillämpas endast bestämmelserna i den förslagna lagen om övervakning, anmälan och verifiering av utsläpp. I den gällande lagen har avfallsförbränningsanläggningar lämnats utanför tillämpningsområdet. I enlighet med ändringarna i direktivet föreslås det att avfallsförbränningsanläggningar inkluderas i tillämpningsområdet för utsläppshandeln i fråga om skyldigheterna att övervaka, rapportera och verifiera utsläpp. Verksamhetsutövare för avfallsförbränningsanläggningar behöver inte ansöka om utsläppstillstånd för anläggningen, och de omfattas inte av åtgärder som berör skyldigheten att överlåta utsläppsrätter såsom den lagstadgade tidsfristen för överlämnande av utsläppsrätter eller skyldigheten att öppna ett utsläppsrättskonto.

I 4 mom. föreskrivs det om definition av en anläggnings verksamhet. Om en anläggning med stöd av 1 eller 2 mom. omfattas av lagens tillämpningsområde, tillämpas denna lag på samtliga enheter inom anläggningen eller inom delar av anläggningen i vilka bränsle förbränns. Det föreslagna momentet motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel.

I 5 mom. föreskrivs det om verksamhetsutövarens möjlighet att kvarstå inom tillämpningsområdet när anläggningens sammanlagda tillförda bränsleeffekt är högst 20 MW. I den gällande lagen om utsläppshandel finns ingen motsvarande bestämmelse, och den baserar sig på en ändring i direktivet. I det föreslagna momentet föreskrivs det att om man i syfte att minska växthusgasutsläppen har ändrat verksamheten vid en anläggning så att anläggningens sammanlagda tillförda bränsleeffekt är högst 20 MW och verksamhetsutövaren har meddelat Energimyndigheten att anläggningen fortfarande kommer att omfattas av tillämpningsområdet för utsläppshandeln, ska denna lag i enlighet med verksamhetsutövarens anmälan tillämpas på den berörda anläggningen till och med den 31 december 2025 eller den 31 december 2030. Ändringen innebär att verksamhetsutövarna för vissa anläggningar efter anmälan kan kvarstå i lagens tillämpningsområde på viss tid, trots att anläggningens sammanlagda tillförda bränsleeffekt underskrider effektgränsen för tillämpningsområdet.

6 §. Avgränsningar av tillämpningsområdet i fråga om anläggningar. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om avgränsningar av tillämpningsområdet i fråga om anläggningar. Enligt den föreslagna 1 mom. 1 punkten tillämpas lagen inte på en anläggning eller en del av en anläggning vars huvudsakliga syfte är att undersöka, utveckla eller prova nya produkter eller processer. Enligt den 2 punkten tillämpas lagen inte på en anläggning eller en del av en anläggning där man i enlighet med villkoren i ett miljötillstånd enligt miljöskyddslagen iakttar kraven på förbränningsanläggningar för farligt avfall. Enligt den föreslagna 3 punkten tillämpas lagen inte till och med den 31 december 2025 på en anläggning som förutom vid start eller avstängning av anläggningen eller en förbränningsenhet uteslutande använder biomassa. Enligt den föreslagna 4 punkten tillämpas lagen inte från och med den 1 januari 2026 på en anläggning där de genomsnittliga utsläppen från förbränning av biomassa under perioden 2019–2023 utgör mer än 95 procent av anläggningens totala genomsnittliga utsläpp under den perioden. 1–3 punkten motsvarar gällande lag. Till följd av en ändring i direktivet har 3 punkten avgränsats till att tillämpas till och med den 31 december 2025, varefter avgränsningen av anläggningar som uteslutande använder biomassa från tillämpningsområdet har ändrats så att anläggningar som i genomsnitt till mer än 95 % använder hållbar biomassa faller utanför lagens tillämpningsområde från och med den 1 januari 2026. Ändringen i andelen biomassa granskas enligt den genomsnittliga andelen för perioden 2019–2023. Kommissionen kommer att anta en anvisning för beräkning av andelen 95 % hållbar biomassa. Enligt det utkast till anvisning som kommissionen offentliggjort ska hållbarheten bedömas enligt de regler som vid tidpunkten i fråga gällde för biomassa. Från och med 2023 är ett villkor för nollutsläpp att hållbarhetskriterierna enligt RED II uppfylls, och före 2023 har all biomassa som använts ansetts ha nollutsläpp.

7 §. Fastställande av en anläggnings kapacitet. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om fastställande av en anläggnings kapacitet med avseende på lagens tillämpningsområde. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar gällande lag, med undantag för det sätt på vilket anläggningens sammanlagda effekt fastställs. Enligt gällande lag fastställs effekten utifrån den nominella sammanlagda tillförda effekten, men enligt den föreslagna lagen ändras detta så att den fastställs utifrån den sammanlagda bränsleeffekten.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs att om det vid en anläggning bedrivs flera i bilaga I nämnda verksamheter som omfattas av samma kategori, avgörs frågan om huruvida verksamheterna omfattas av tillämpningsområdet utifrån den sammanräknade kapaciteten. Bestämmelsen motsvarar gällande lag med undantag för den ändring som motiveras för föregående paragraf.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs att om en anläggning eller en del av en anläggning används i en verksamhet vars tröskelvärde inte i bilaga I uttrycks som förbränningsenheternas sammanlagda tillförda bränsleeffekt, avgörs frågan om huruvida verksamheten omfattas av tillämpningsområdet i första hand utifrån det tröskelvärde för produktionskapacitet som nämns i bilaga I. Lagen tillämpas dock på sådana enheter som förbränner bränsle i anläggningen och som har en sammanlagd tillförd bränsleeffekt som överstiger 20 megawatt också i det fall att anläggningens produktionskapacitet understiger den produktionskapacitet som anges i bilaga I.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs att om frågan huruvida en anläggning ska omfattas av tillämpningsområdet för denna lag avgörs utifrån förbränningsenheternas sammanlagda tillförda bränsleeffekt enligt bilaga I, sammanräknas de tillförda bränsleeffekterna hos samtliga tillhörande tekniska enheter i vilka bränsle förbränns. Vid beräkningen av den sammanlagda tillförda bränsleeffekten ska inte förbränningsenheter med en tillförd bränsleeffekt på mindre än 3 megawatt beaktas.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska vid beräkningen av den sammanlagda tillförda bränsleeffekten till och med den 31 december 2025 inte beaktas sådana förbränningsenheter som förutom vid

start eller avstängning av anläggningen eller förbränningsenheten uteslutande använder biomassa. Bestämmelsen har ändrats för att motsvara ändringar i direktivet avseende tillämpningsområdets avgränsning.

8 §. Sjötransporter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om tillämpningsområdet i fråga om utsläppshandeln för sjötransporter. Sjötransporter föreslås bli en ny del av tillämpningsområdet för lagen om utsläppshandel. Lagen tillämpas på sjötransportverksamhet enligt bilaga I till utsläppshandelsdirektivet. I den bilagan hänvisas det till MRV-förordningens tillämpningsområde, med vissa begränsningar.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska lagen tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer i fråga om koldioxidutsläpp, och från och med den 1 januari 2026 även utsläpp av metan och dikväveoxid, som uppkommer i fartygens sjötransportverksamhet under sådana resor för att transportera gods eller passagerare i kommersiellt syfte som avgår från en anlöpshamn inom en EU-medlemsstats jurisdiktion eller ankommer till en sådan anlöpshamn från en medlemsstat eller från ett tredjeland samt då fartygen befinner sig i en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion. Lagens tillämpningsområde avviker från MRV-förordningens tillämpningsområde så att lagen om utsläppshandel enbart tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000. Vidare kommer metan och dikväveoxid att inkluderas i tillämpningsområdet för utsläppshandeln senare än i tillämpningsområdet för MRV-förordningen.

Enligt 2 mom. ska lagen från och med den 1 januari 2027 även tillämpas på offshorefartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer i fråga om sådana koldioxidutsläpp och utsläpp av metan och dikväveoxid som uppkommer under resor som avgår från en anlöpshamn inom en EU-medlemsstats jurisdiktion eller ankommer till en sådan anlöpshamn från en medlemsstat eller från ett tredjeland samt då fartygen befinner sig i en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion. Off shore-fartyg kommer att inkluderas i tillämpningsområdet för utsläppshandeln senare än i tillämpningsområdet för MRV-förordningen.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska kravet på överlämnande av utsläppsrätter tillämpas på 50 % av sådana utsläpp från fartyg som uppkommer under resor som påbörjas i en anlöpshamn inom en EU-medlemsstats jurisdiktion och avslutas i en anlöpshamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, eller som uppkommer under resor som påbörjas i en anlöpshamn utanför en EU-medlemsstats jurisdiktion och avslutas i en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion. Kravet på överlämnande av utsläppsrätter tillämpas på 100 % av sådana utsläpp från fartyg som uppkommer under resor som påbörjas och avslutas i en anlöpshamn inom en EU-medlemsstats jurisdiktion, eller som uppkommer då fartygen befinner sig i en anlöpshamn inom en EU-medlemsstats jurisdiktion. Bestämmelser om undantag från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter för sjötransporter föreslås ingå i 75 §.

I 4 mom. lämnas utanför lagens tillämpningsområde i enlighet med artikel 2.2 i MRV-förordningen örlogsfartyg, marinens hjälpfartyg, fiskefartyg, fiskberedningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg som inte har mekanisk framdrivning, eller fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt. Bestämmelsens syfte är att säkerställa att lagen om utsläppshandel inte tillämpas exempelvis på fartyg som försvarsmakten använder.

9 §. Luftfarten. I paragrafen föreslås bestämmelser om tillämpningsområdet för handeln med utsläppsrätter för luftfart. Enligt 1 mom. fortsätter avgränsningen av utsläppshandeln till flygningar inom EES-området till och med den 31 december 2026. Sedan den tidsbegränsade avgränsningen upphört, utvidgas utsläppshandeln till att omfatta flyg som avgår från och anländer till EES-området, om något annat dessförinnan besluts på EU-nivå. I momentet beaktas också de avtal om samordning av systemen för utsläppshandel med Schweiz och Förenade kungariket

som inte beaktas i den gällande lagen. Kommissionens delegerade förordningar om genomförandet av avtalen är för Schweiz del (EU) 2020/1071 som tillämpats sedan den 1 januari 2020 och för Förenade kungarikets del (EU) 2021/1416 som tillämpats sedan den 1 januari 2021. För bägges del föreslås det att flyg som avgår från EES-området till de staterna ska omfattas av handeln med utsläppsrätter för luftfart, men inte flyg som anländer från dem till EES-området eftersom de omfattas av respektive stats eget system för utsläppshandel. I 1 mom. föreslås det också i enlighet med ändringarna i utsläppshandelsdirektivet att det föreskrivs om skyldigheterna gällande övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp från den 1 januari 2025 ska utvidgas till att också omfatta icke-koldioxideffekter. Med icke-koldioxideffekter avses kväveoxid, oxiderade svavelarter samt småpartiklar och vattenånga.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det med samma sakinnehåll som i gällande lag om luftfartygsoperatörer som omfattas av lagens tillämpningsområde. I slutet av momentet nämns för tydlighetens skull och med avvikelse från gällande lag sådana luftfartygsoperatörer för vilka kommissionen har angett Finland som administrerande medlemsstat.

10 §. Avgränsningar av tillämpningsområdet för handeln med utsläppsrätter för luftfart. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om undantag från tillämpningsområdet för handel med utsläppsrätter för luftfart enligt 9 §. I den gällande lagen finns ett undantag från handeln med utsläppsrätter för luftfart i fråga om EU:s yttersta randområden, men ändringarna i utsläppshandelsdirektivet innebär att avgränsningen i den föreslagna lagen enbart gäller inrikesflyg till de yttersta randområdena, och det föreslås vara i kraft till och med den 31 december 2030. Sådana flyg kan gå mellan ett yttersta randområde och fastlandet i samma medlemsstat eller mellan två yttersta randområden i samma medlemsstat, eller inom ett och samma yttersta randområde. Sådana flyg är till exempel flyg mellan Kanarieöarna och Madeira, men från den 1 januari 2024 är internationella flyg till de yttersta randområdena inte längre befriade från utsläppshandeln. Det innebär att till exempel flyg mellan Helsingfors och Kanarieöarna kommer att omfattas av utsläppshandeln.

Utanför tillämpningsområdet faller permanent i enlighet med en ändring i utsläppshandelsdirektivet flygningar som på det sätt som avses i artikel 25a.6 i utsläppshandelsdirektivet avgår till eller från flygplatser i de minst utvecklade länderna eller små östater under utveckling enligt Förenta nationernas definition. YK:s förteckning omfattar i nuläget 46 minst utvecklade länder, av vilka 33 finns i Afrika, nio i Asien, en i Karibien (Haiti) och tre östater i Stilla havet. YK:s förteckning omfattar 39 små östater under utveckling, av vilka merparten finns i Stilla havet eller Karibien. Nio stater ingår i bägge förteckningarna. Dessa stater har mycket liten eller ingen betydelse alls för de luftfartygsoperatörer Finland administrerar. Ett undantag är Singapore, som ingår i förteckningen över små östater under utveckling. I samma artikel ingår dock också ett undantag från avgränsningen av tillämpningsområdet, enligt vilket avgränsningen inte gäller stater vars BNP är lika med eller överstiger unionsgenomsnittet eller som enligt den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3 omfattas av Corsia-systemet. Också de stater som omfattas av dessa undantag är dock med stöd av artikel 25a.4 befriade från utsläppshandeln till och med den 31 december 2026, och flyg till de staterna ingår inte i tillämpningsområdet för den föreslagna lagen om utsläppshandel enligt 9 § 1 mom. första meningen. I den föreslagna paragrafen hänvisas till artikel 25a.6 i direktivet, eftersom kommissionens genomförandeförordning som nämns ovan inte ännu utarbetats.

Det föreslås att tillämpningsområdet, liksom enligt gällande lagstiftning, inte heller ska omfatta flygningar eller luftfartyg som avses i bilaga II till utsläppshandelsdirektivet. Med undantag för sådana flygningar som avses i 2 § 3 mom. i lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart ingår dessa avgränsningar i nuläget i kommunikationsministeriets förordning om utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis (433/2015), som upphävs när den föreslagna lagen träder i kraft och

bestämmelserna samlas i bilagan till lagen om utsläppshandel. Den enda ändringen i bestämmelsernas innehåll är att det maximala antalet sittplatser på de flygningar som sker inom ramen för allmän trafikplikt höjs från 30 000 till 50 000, vilket baseras på en ändring i direktivet.

11 §. Tillämpningsområdet för Corsia-systemet. Enligt den föreslagna paragrafen ska Corsia tillämpas på koldioxidutsläpp från flygningar från Europeiska ekonomiska samarbetsområdet till tredjeländer, flygningar från tredjeländer samt flygningar mellan två tredjeländer. Tillämpningen sker på det sätt som avses i artikel 25a punkterna 3, 7 och 8 i utsläppshandelsdirektivet och i kommissionens genomförandeförordningar som antagits med stöd av de punkterna. När det gäller artikel 25a.3 antar kommissionen en genomförandeförordning i vilken de stater utanför EES-området (utom Schweiz) förtecknas, som enligt kommissionens bedömning tillämpar Corsia-systemet på ett godtagbart sätt. Corsia tillämpas på luftfart mellan EES-stater och stater som ingår i förteckningen eller mellan två stater som ingår i förteckningen. Med stöd av artikel 25a.7 och 25a.8 får kommissionen för att förhindra snedvridning av konkurrensen anta genomförandeförordningar för att undanta luftfartygsoperatörer som är registrerade i en EU-stat från kompensationskyldigheterna enligt Corsia eller för att bevilja dem rätt att använda andra klimatenheter än de som godkänts för Corsia enligt utsläppshandelsdirektivet.

Enligt det föreslagna 1 mom. tillämpas när det gäller övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp lagen i enlighet med kommissionens förordning om införande av MRV-kraven inom Corsia och på de flygningar som genomförs av dem, dock så att luftfartygsoperatörerna också ska rapportera och verifiera koldioxidutsläpp från flygningar mellan flygplatser i två stater utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I Corsia-MRV-förordningen föreskrivs det om skyldigheten att hänvisa till kommissionens övervakningsförordning, med det undantaget att luftfart mellan två sådana tredjeländer som nämns ovan enbart berörs av en rekommendation om övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp. Kommissionen har ansett att dess behörighet inte sträcker sig till antagandet av förpliktande rättsakter som gäller luftfart utanför EU. Förfarandet är dock i enlighet med Corsias regler som ICAO godkänt och ICAO:s medlemsstater, såsom Finland, är berättigade att förutsätta det av de luftfartyg de administrerar. Kommissionen har också rekommenderat detta för medlemsstaterna och flera medlemsstater har redan gjort det. Eftersom Finnair redan nu agerar på detta sätt, föreslås det att utvidgningen också ska tas in i den nya lagen om utsläppshandel.

Enligt 2 mom. ska lagen i fråga om kraven på kompensation av koldioxidutsläpp endast tillämpas på sådana luftfartygsoperatörer som har ett av Finland utfärdat drifttillstånd eller som är registrerade i Finland. I momentet ingår också de gränsvärden för utsläpp från flygningar och luftfartygs massa som överenskommit inom ICAO. Utanför systemet faller också flygningar som avses i bilaga II till lagen, vilket till exempel innefattar flygningar för militära ändamål och humanitära flygningar.

12 §. Tillämpningsområdet för systemet för handel med utsläppsrätter för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om tillämpningsområdet för systemet för handel med utsläppsrätter för nybyggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska lagen tillämpas på rapporteringen av utsläppsuppgifter i fråga om bränslen som år 2024 distribuerats till de sektorer som anges i bilaga III. I den föreslagna lagen föreskrivs det i fråga om det nya systemet för handel med utsläppsrätter enbart om rapporteringsskyldigheten för 2024. Det nya systemet för utsläppshandel genomförs i sin helhet genom en särskild regeringsproposition i ett senare skede. Hänvisningen i den föreslagna paragrafen till bilaga III och innehållet i bilaga III motsvarar de sektorer som anges i bilaga III till utsläppshandelsdirektivet.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om en närmare definition av bränsle. Enligt momentet ska med i 1 mom. avsedda bränslen avses alla energiprodukter som avses i artikel 2.1 i direktiv 2003/96/EG, inbegripet de bränslen som förtecknas i tabell A och tabell C i bilaga I till det direktivet, samt alla andra produkter som är avsedda för användning, bjuds ut till försäljning eller används som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning i enlighet med artikel 2.3 i det direktivet, inbegripet för elproduktion. Definitionen av bränsle motsvarar definitionen i direktivet av bränsle i det nya systemet för utsläppshandel. Definitionen innebär att torv, ved och annan biomassa i fast form lämnas utanför tillämpningsområdet.

3 kap. **Allmänna skyldigheter**

I kapitlet föreskrivs det om allmänna skyldigheter för verksamheter som hör till lagens tillämpningsområde. Motsvarande bestämmelser finns i den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart. I kapitlet har dessutom enligt det ändrade direktivet tagits in allmänna skyldigheter som berör sjötransporter, och de allmänna skyldigheterna för luftfart har kompletterats enligt Corsia. Jämfört med den gällande lagen om utsläppshandel har i kapitlet strukits de punkter som berör gratis tilldelade utsläppsrätter.

13 §. Allmänna skyldigheter avseende anläggningar. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om allmänna skyldigheter för verksamhetsutövare för anläggningar. Enligt den föreslagna 1 punkten ska en verksamhetsutövare för en anläggning ansöka om utsläppstillstånd samt godkännande av en plan för övervakning av utsläpp eller av en i artikel 13 i kommissionens övervakningsförordning avsedd standardiserad och förenklad övervakningsplan. Enligt den föreslagna 2 punkten ska en verksamhetsutövare övervaka utsläppen från sin anläggning, årligen utarbeta en utsläppsrapport och se till att rapporten verifieras. Enligt den föreslagna 3 punkten ska en verksamhetsutövare årligen till Energimyndigheten överlämna ett antal utsläppsrätter som motsvarar de totala utsläpp som anläggningen gett upphov till under det föregående kalenderåret. Enligt den föreslagna 4 punkten ska en verksamhetsutövare till Energimyndigheten anmäla ändringar i anläggningens verksamhet, ändringar som gäller övervakningen av utsläppen samt byte av verksamhetsutövare. De allmänna skyldigheterna enligt den föreslagna paragrafen motsvarar de allmänna skyldigheterna enligt den gällande lagen om utsläppshandel, med undantag för att de skyldigheter som berör beviljandet av gratis tilldelade utsläppsrätter inte ingår i de allmänna skyldigheterna enligt den föreslagna paragrafen. En verksamhetsutövare kan frivilligt ansöka om gratis tilldelade utsläppsrätter, och på ansökan följer krav på övervakning av utsläpp. I ett särskilt kapitel föreskrivs det om gratis tilldelade utsläppsrätter och om skyldigheter som berör dem.

14 §. Allmänna skyldigheter avseende sjötransporter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om allmänna skyldigheter för rederier. Det föreslås särskilda bestämmelser om skyldigheterna i senare paragrafer i lagen om utsläppshandel. Enligt den föreslagna 1 punkten ska ett rederi övervaka och rapportera sina utsläpp under rapporteringsperioden, lämna in aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå till Transport- och kommunikationsverket i enlighet med kapitel II i MRV-förordningen samt se till att uppgifterna verifieras i enlighet med kapitel III i den förordningen. Enligt den föreslagna 2 punkten ska ett rederi lämna in en verifierad övervakningsplan till Transport- och kommunikationsverket för godkännande i enlighet med kapitel II i MRV-förordningen. Enligt den föreslagna 3 punkten ska ett rederi årligen till det unionsregister som avses i 69 § överlämna ett antal utsläppsrätter som motsvarar de totala utsläpp som rederiet gett upphov till under det föregående kalenderåret. Enligt den föreslagna 4 punkten ska ett rederi till Transport- och kommunikationsverket anmäla ändringar i verksamheten och ändringar som gäller övervakningen av utsläppen samt byte av fartygets rederi i enlighet med kapitel II i MRV-förordningen. Utsläppshandeln baserar sig på MRV-förordningen, och därför behöver paragrafen innehålla exakta hänvisningar till MRV-förordningen.

15 §. Allmänna skyldigheter avseende luftfarten. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om allmänna skyldigheter för luftfartygsoperatörer. Det föreslås särskilda bestämmelser om skyldigheterna i senare paragrafer i lagen om utsläppshandel. Enligt den föreslagna 1 punkten ska en luftfartygsoperatör lämna in en övervakningsplan och betydande ändringar av övervakningsplanen till Transport- och kommunikationsverket för godkännande. Jämfört med gällande lag har bestämmelsen om tidsfristen för inlämnandet överförs till 23 §, där det föreskrivs närmare om ansökan om godkännande av planen. Som betydande ändringar ska i regel inte betraktas till exempel små ändringar i en luftfartygsoperatörs flygplansflotta. Enligt den föreslagna 2 punkten ska en luftfartygsoperatör övervaka luftfartygs utsläpp, årligen utarbeta en utsläppsrapport och se till att rapporten verifieras. Enligt den föreslagna 3 punkten ska en luftfartygsoperatör årligen till det unionsregister som avses i 69 § årligen överlämna ett antal utsläppsrätter som motsvarar de totala utsläpp från luftfarten som operatören gett upphov till under det föregående kalenderåret. Enligt den föreslagna 4 punkten ska en luftfartygsoperatör annullera ett antal godkända klimatkrediter som motsvarar kompensationskraven i Corsia-systemet och se till att annulleringen verifieras. Jämfört med gällande lagstiftning är detta en ny skyldighet, som följer av genomförandet av Corsia-systemet. Närmare bestämmelser om verifieringen finns i 14 kap. i lagförslaget, och om kompensationskraven i Corsia-systemet i 15 kap. Enligt den föreslagna 15 punkten ska en luftfartygsoperatör till Transport- och kommunikationsverket anmäla ändringar i verksamheten och byte av luftfartygsoperatör.

4 kap. **Myndigheter och deras uppgifter**

16 §. Arbets- och näringsministeriet. Enligt den föreslagna paragrafen svarar arbets- och näringsministeriet för den allmänna styrningen, uppföljningen och utvecklingen av den föreslagna lagen. Bestämmelsen motsvarar arbets- och näringsministeriets uppgift enligt gällande lag.

17 §. Kommunikationsministeriet. Enligt den föreslagna paragrafen svarar kommunikationsministeriet för styrningen, uppföljningen och utvecklingen av handeln med utsläppsrätter för sjötransporter och luftfart samt av Corsia-systemet. I statsrådets interna arbetsfördelning har minskning av utsläpp från trafiken och bestämmelser om det ansetts höra till kommunikationsministeriet. Eftersom det föreslås att bestämmelserna om utsläppshandeln och Corsia-systemet sammanförs i en gemensam lag, anses det motiverat att också klarlägga ministeriernas ansvar i lagen.

18 §. Energimyndigheten. I paragrafen föreskrivs det om Energimyndighetens uppgifter. Enligt den föreslagna 1 punkten ska Energimyndigheten i fråga om anläggningarna övervaka att den föreslagna lagen och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den iakttas och att de beslut som meddelats med stöd av den iakttas, samt sköta övriga uppgifter som enligt den föreslagna lagen ankommer på myndigheten. Enligt den föreslagna 2 punkten ska Energimyndigheten i fråga om anläggningarna sköta de uppgifter som i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter och i kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter har anförtrots den behöriga myndigheten och Finland. Enligt den föreslagna 3 punkten ska Energimyndigheten vara i artikel 22 i auktionsförordningen avsedd auktionsförrättare i Finland och i artikel 19 i utsläppshandelsdirektivet avsedd personuppgiftsansvarig med avseende på den nationella registerfunktionen inom ramen för unionsregistret. Enligt den föreslagna 4 punkten ska Energimyndigheten vara i artikel 70 i kommissionens verifieringsförordning avsedd nationell kontaktpunkt för informationsutbyte och samordning av samarbete. Uppgifterna enligt den föreslagna paragrafen motsvarar gällande lag. Dock föreslås det att Energimyndighetens uppgifter utvidgas till följd av att sjötransporter inkluderas i lagen, då uppgifterna enligt 3 punkten utöver anläggningar också föreslås omfatta luftfart och sjötransporter. Jämfört med gällande lag har den föreslagna 4 punkten flyttats från bestämmelserna om verifiering till paragrafen om myndighetens uppgifter.

19 §. Transport- och kommunikationsverket. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets uppgifter.

Enligt den föreslagna paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket godkänna kontrollörer för luftfart och sjötransporter, i fråga om sjötransporterna övervaka att lagen om utsläppshandel och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den iakttas, i fråga om sjötransporterna vara behörig myndighet enligt artikel 18 i utsläppshandelsdirektivet samt i fråga om sjötransporterna vara administrerande myndighet för ett rederi med ansvar för administrationen av ett rederi. Det finns synergivinster med att uppgifterna anvisas Transport- och kommunikationsverket, eftersom verket sedan 2018 har ansvarat för verkställigheten av MRV-förordningen som ligger till grund för övervakningen av utsläpp från sjötransporterna. Skyldigheterna enligt den föreslagna paragrafen motsvarar innehållet i gällande lag i fråga om handeln med utsläppsrätter för luftfart. Nya uppgifter för Transport- och kommunikationsverket till följd av genomförandet av Corsia-systemet är enligt den föreslagna 7 punkten att vara behörig myndighet inom ramen för Corsia-systemet när det gäller luftfarten och enligt den föreslagna 8 punkten att beräkna kompensationskraven i Corsia-systemet, underrätta luftfartygsoperatörerna om dem och säkerställa att kompensationskraven tillgodoses i enlighet med denna lag och utsläppshandelsdirektivet.

20 §. Administrerande myndighet för ett rederi. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om administrerande myndighet för ett rederi i enlighet med artikel 3gf i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt den föreslagna 1 punkten ska Europeiska kommissionen genom genomförandeakter som antas med stöd av artikel 3gf i utsläppshandelsdirektivet fastställa en förteckning över rederier som bedriver sådan sjötransportverksamhet som omfattas av tillämpningsområdet i enlighet med 8 §, med angivande av den administrerande myndigheten för varje rederi. Transport- och kommunikationsverket är administrerande myndighet för i Finland registrerade rederier. I de genomförandeakter som antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet definieras den administrerande myndigheten för rederier som inte är registrerade i något medlemsland. Enligt artikel 3gf i utsläppshandelsdirektivet ska den administrerande myndigheten för ett rederi som inte är registrerat i en medlemsstat vara den medlemsstat där rederiet hade det största uppskattade antalet hamnanlöp från resor som utfördes av det rederiet under de föregående fyra övervakningsåren och som omfattades av tillämpningsområdet för denna lag. För ett rederi som inte är registrerat i en medlemsstat och som inte utförde någon resa som omfattas av utsläppshandelsdirektivets tillämpningsområde under de föregående fyra övervakningsåren ska den administrerande myndigheten vara den medlemsstat där ett av rederiets fartyg påbörjade eller avslutade sin första resa som omfattas av direktivets tillämpningsområde.

Enligt den föreslagna 2 mom. ska en administrerande myndighet för ett rederi som enligt den förteckning som upprättats enligt artikel 3gf i utsläppshandelsdirektivet är ansvarig för rederiet behålla detta ansvar oberoende av senare ändringar av rederiets verksamhet eller registrering, till dess att ändringarna återspeglas i en uppdaterad förteckning. Momentet behövs för att det ska vara tydligt för rederiet att medlemsstaten är administrerande myndighet när rederiets verksamhet eller registrering ändras. Vidare klarläggs det i momentet hur länge Transport- och kommunikationsverket är ansvarigt för ett rederi vars verksamhet eller registrering har förts på ett sådant sätt att det påverkar valet av administrerande myndighet. I artikel 3gf.2 i utsläppsdirektivet föreskrivs det om tidtabellen för uppdatering av förteckningar som fastställs genom kommissionens genomförandeakter.

5 kap. **Plan för övervakning av utsläpp**

I det föreslagna kapitlet sammanförs bestämmelser om planer för övervakning av utsläpp. Syftet med det nya kapitlet är att göra lagen tydligare än gällande lag. I den gällande lagen om utsläppshandel ingår bestämmelserna om planer för övervakning av utsläpp i bestämmelserna om utsläppstillstånd. Eftersom utsläppstillstånd enbart berör anläggningar har bestämmelserna i den föreslagna lagen förts till ett särskilt kapitel.

21 §. Plan för övervakning av utsläpp. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om skyldigheten att utarbeta en plan för övervakning av utsläpp samt om ansökan om godkännande av den hos myndigheten.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska en verksamhetsutövare utarbeta en plan för övervakning av utsläpp för en anläggning som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag och ansöka om godkännande av planen hos Energimyndigheten. Det föreslagna momentet motsvarar kravet enligt gällande lag att utarbeta en övervakningsplan och ansöka om godkännande av den.

Enligt 2 mom. ska ett rederi eller en luftfartygsoperatör utarbeta en övervakningsplan och ansöka om godkännande av den hos Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelser om övervakningsplaner för sjötransporter finns i kapitel II i MRV-förordningen samt i rättsakter som antagits med stöd av MRV-förordningen.

Enligt 3 mom. finns bestämmelser om utarbetandet av och innehållet i planen för övervakning av utsläpp i fråga om anläggningar i kommissionens övervakningsförordning, i fråga om sjötransporter i MRV-förordningen och de delegerade akter som antagits med stöd av den samt i fråga om luftfart i kommissionens förordning om införande av MRV-kraven inom Corsia. Det föreslagna momentet motsvarar gällande bestämmelser, men har kompletterats med en hänvisning till förordningarna om sjötrafik och om införande av MRV-kraven inom Corsia.

I 4 mom. ingår ett bemyndigande att utfärda förordning. Enligt det föreslagna momentet får närmare bestämmelser om innehållet i planen för övervakning av utsläpp och om genomförandet av kommissionens övervakningsförordning till den del som gäller planen för övervakning av utsläpp utfärdas genom förordning av statsrådet.

22 §. Standardiserad och förenklad övervakningsplan för anläggningar. Enligt det föreslagna 1 mom. kan en verksamhetsutövare hos Energimyndigheten ansöka om godkännande av en i artikel 13.1 i kommissionens övervakningsförordning avsedd standardiserad och förenklad övervakningsplan för en i artikel 47.2 i den förordningen avsedd anläggning med låga utsläpp, om anläggningen med stöd av artikel 19.3 i den förordningen endast har bränsle- eller materialmängder av kategorin mindre omfattning eller ringa omfattning. Energimyndigheten ska godkänna eller avslå den standardiserade och förenklade planen för övervakning av utsläpp på basis av en förenklad riskbedömning enligt artikel 13.2 i den förordningen.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska en godkänd standardiserad och förenklad plan för övervakning av utsläpp betraktas som en i 21 § 1 mom. avsedd godkänd plan för övervakning av utsläpp. Vad som i denna lag föreskrivs om planer för övervakning av utsläpp ska tillämpas på standardiserade och förenklade planer för övervakning av utsläpp.

I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande att utfärda förordning. Det föreslås att närmare bestämmelser om utförande av en förenklad riskbedömning av en standardiserad och förenklad plan för övervakning av utsläpp samt om de omständigheter som ska granskas i fråga om anläggningens verksamhet och övervakningsmetoderna för utsläpp inom ramen för den förenklade riskbedömningen ska få utfärdas genom förordning av arbets- och näringsministeriet. Den fö-

reslagna paragrafen motsvarar den gällande lagen. I fråga om förenklad riskbedömning av standardiserade och förenklade planer för övervakning av utsläpp gäller arbets- och näringsministeriets förordning (80/2021). Enligt de föreslagna övergångsbestämmelserna ska den förordningen förbli i kraft.

23 §. *Ansökan om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp.* I den föreskrivna paragrafen föreskrivs det om ansökan om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp. Enligt det föreslagna 1 mom. ska en verksamhetsutövare och en luftfartygsoperatör till ansökan om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp foga behövliga uppgifter om anläggningen eller luftfartygsoperatören, dess verksamhet samt utsläppskällorna. I fråga om anläggningar motsvarar det föreslagna momentet gällande lag. Enligt ändringarna i utsläppshandelsdirektivet och enligt lagen som motsvarar dem är luftfartygsoperatörer inte längre skyldiga att övervaka sina tonkilometrar. Enligt gällande lag, och enligt etablerad praxis också med stöd av det föreslagna momentet, får luftfartygsoperatörer utarbeta en plan för övervakning av utsläpp som omfattar alla luftfartyg som är i drift hos luftfartygsoperatören.

Enligt 2 mom. i den föreslagna paragrafen ska ett rederi till ansökan om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp foga behövliga uppgifter enligt MRV-förordningen och kommissionens delegerade akter som antagits med stöd av den.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska verksamhetsutövaren lämna in ansökan om godkännande av övervakningsplanen på en av Energimyndigheten fastställd blankett minst sex månader innan verksamheten enligt planerna ska inledas vid anläggningen. Den föreslagna tidsfristen motsvarar tidsfristen enligt den gällande lagen om utsläppshandel. Tidtabellen för den föreslagna lagens ikraftträdande innebär att det inte är möjligt att ansöka om godkännande av planer för övervakning för nya anläggningar som hör till lagens tillämpningsområde och omfattas av utsläppshandeln sex månader före den 1 januari 2024, när de kommer att omfattas av den. För sådana anläggningar är det tillräckligt att ansökningarna gör hos Energimyndigheten vid en tidpunkt som anges särskilt.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska rederiet lämna in ansökan om godkännande av övervakningsplanen på det sätt som Transport- och kommunikationsverket särskilt fastställer senast den 1 april 2024. Om lagen om utsläppshandel tillämpas på rederiets fartyg för första gången efter den 1 januari 2024, ska ansökan lämnas in senast inom tre månader från fartygets första anlop i en hamn under en medlemsstats jurisdiktion. Fartyg på vilka lagen om utsläppshandel tillämpas första gången efter den 1 januari 2024 kan vara till exempel offshore-fartyg, nya fartyg eller fartyg som trafikerar även utanför EU. Tidsfristerna för inlämnandet av övervakningsplanen är desamma som enligt artikel 6 i MRV-förordningen.

Enligt det föreslagna 5 mom. ska luftfartygsoperatören lämna in ansökan om godkännande av övervakningsplanen på en av Transport- och kommunikationsverket fastställd blankett minst fyra månader innan luftfartsverksamheten enligt planerna ska inledas. Tidsfristen motsvarar gällande lag men den kopplas till det planerade inledandet av luftfartsverksamheten och inte till handelsperiodens början, vilket bättre motsvarar den praktiska verksamheten och omfattar situationer när planen ändras. Som en av Transport- och kommunikationsverket fastställd blankett enligt det föreslagna 5 mom. anses utöver en formbunden blankett också andra sätt att lämna uppgifter som Transport- och kommunikationsverket godkänner.

Enligt det föreslagna 6 mom. kan en plan för övervakning av utsläpp gälla en enhet bestående av en anläggning på en och samma plats. Av särskilda skäl kan en plan för övervakning av utsläpp gälla en del av en enhet bestående av en anläggning på en och samma plats. Om flera

verksamhetsutövare har lämnat in en gemensam ansökan om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp, svarar de solidariskt för att kraven på övervakning av utsläpp uppfylls. Det föreslagna momentet motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel, men momentets ordalydelse har preciserats i förhållande till gällande lag så att den mer exakt beskriver alternativen, hur till exempel verksamheter på samma plats i likhet med utsläppstillståndet kan fördelas mellan fler än en övervakningsplan.

Enligt det föreslagna 7 mom. ska verksamhetsutövaren, rederiet och luftfartygsoperatören när de ansöker om godkännande av planen för övervakning av utsläpp ange vem som svarar för kontakten med den myndighet som beslutar om godkännande av planen. Förslaget motsvarar den gällande skyldigheten för en verksamhetsutövare för en anläggning att meddela Energimyndigheten vem som svarar för kontakten. Ingen motsvarande bestämmelse finns i den gällande lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart, men skyldigheten behövs och därför föreslås det att den också ska gälla luftfartygsoperatörer. Skyldigheten att uppge vem som hos rederiet svarar för kontakten baserar sig på artikel 6 i MRV-förordningen, enligt vilken kontaktpersonens kontakttuppgifter ska ingå i övervakningsplanen.

24 §. Godkännande av en plan för övervakning av utsläpp. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om godkännande av övervakningsplanen. Den föreslagna paragrafen motsvarar förslaget enligt den gällande lagen om utsläppshandel.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det om vilken myndighet som ska godkänna övervakningsplanen samt för tidsfristen för godkännandet. Energimyndigheten ska i fråga om anläggningar och Transport- och kommunikationsverket ska i fråga om luftfarten fatta beslut om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp senast två månader från den dag då ansökan och eventuella kompletteringar av den lämnades in till myndigheten eller verket. Det föreslagna momentet motsvarar tidsfristen enligt den gällande lagen om utsläppshandel, som inleds den dag då ansökan eller, om ansökan kompletterats, kompletteringar av den lämnades in. Ingen motsvarande bestämmelse finns i den gällande lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart, men det föreslås att den också ska gälla Transport- och kommunikationsverket när det fattar beslut om godkännande av övervakningsplaner för luftfartygsoperatörer.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket senast den 6 juni 2025 fatta beslut om godkännande av planerna för övervakning av utsläpp från sjötransporter. Detta gäller ansökningar som enligt 23 § 4 mom. ska lämnas in senast den 1 april 2024 på det sätt som Transport- och kommunikationsverket fastställt. Om lagen om utsläppshandel tillämpas på ett fartyg för första gången efter den 1 januari 2024, ska Transport- och kommunikationsverket godkänna övervakningsplanen inom fyra månader från det berörda fartygets första anlop i en hamn under en medlemsstats jurisdiktion. Tidsfristerna är desamma som enligt artikel 6 i MRV-förordningen.

Enligt det föreslagna 3 mom. finns bestämmelser om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp och om villkoren för godkännande i kommissionens övervakningsförordning, kommissionens förordning om införande av MRV-kraven inom Corsia, MRV-förordningen och i delegerade akter som kommissionen antagit med stöd av artikel 6 i MRV-förordningen. Beredningen av delegerade förordningar pågår vid tidpunkten för föredragningen av regeringspropositionen.

25 §. Ändring av en plan för övervakning av utsläpp. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om ändring av övervakningsplaner, anmälan om ändringar i verksamheten och bedömning av ändringens betydelse i förhållande till ändring av övervakningsplanen. Den föreslagna paragra-

fen motsvarar bestämmelserna om ändring av övervakningsplaner i den gällande lagen om utsläppshandel. Bestämmelser om skyldighet att anmäla ändringar i planer för luftfart finns i nuläget i kommunikationsministeriets förordning om övervakning och kontroll av koldioxidutsläpp och antalet tonkilometer i luftfart (432/2015), och avsikten är att den ska upphävas när den nya lagen om utsläppshandel träder i kraft. Enligt förordningen ska ändringar i nuläget utan dröjsmål anmälas till Transport- och kommunikationsverket, men enligt förslaget ska samma anmälningsförfarande som för anläggningar iakttas.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska en verksamhetsutövare och en luftfartygsoperatör till den myndighet som godkänt övervakningsplanen på förhand anmäla alla ändringar som påverkar planen. Anmälan ska göras på en blankett som fastställts av den myndighet som godkänt planen. Verksamhetsutövaren för en anläggning ska anmäla ändringar i verksamheten på Energimyndighetens blankett. Som en av Transport- och kommunikationsverket fastställd blankett anses utöver en förbunden blankett också andra sätt att lämna uppgifter som Transport- och kommunikationsverket godkänner.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det att om den ändring som verksamhetsutövaren eller luftfartygsoperatören anmäler är en i kommissionens övervakningsförordning avsedd betydande ändring, ska den myndighet som godkänt övervakningsplanen ändra det beslut som gäller planen. Om ändringen inte är en i övervakningsförordningen avsedd betydande ändring, ska den myndighet som godkänt övervakningsplanen utan dröjsmål informera den verksamhetsutövare eller luftfartygsoperatör som anmält ändringen om saken. Den föreslagna paragrafen motsvarar förfarandet enligt lagen om utsläppshandel, men bestämmelsen har preciserats så att om ändringen inte är betydande ska myndigheten utan dröjsmål informera den verksamhetsutövare eller luftfartygsoperatör som anmält ändringen om saken. I nuläget föreskrivs det inte om saken i lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart. Förfarandet motsvarar kraven på behandling av ändringar i övervakningsplanen enligt artikel 15 i övervakningsförordningen.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det att om det i kommissionens övervakningsförordning förutsätts att en plan för övervakning av utsläpp ändras, ska den myndighet som godkänt övervakningsplanen uppmana den verksamhetsutövare eller den luftfartygsoperatör som lämnat in planen att ansöka om ändring av planen. Enligt det föreslagna 5 mom. finns bestämmelser om ändring av ett rederis plan för övervakning av utsläpp i MRV-förordningen och i de delegerade akter som kommissionen antagit med stöd av artikel 7 i MRV-förordningen. Kommissionen har tills vidare inte antagit några sådana delegerade akter.

6 kap. **Utsläppstillstånd för anläggningar**

I det föreslagna kapitlet föreskrivs det om utsläppstillstånd för verksamhetsutövare för anläggningar. Det föreslagna kapitlet motsvarar bestämmelserna om utsläppstillstånd i den gällande lagen om utsläppshandel. I den föreslagna lagen ingår de krav som berör utsläppstillstånd i ett särskilt kapitel, till skillnad från den gällande lagen där bestämmelserna om utsläppstillstånd och övervakningsplaner ingår i samma kapitel. Ändringen i kapitlets innehåll har gjorts eftersom utsläppstillstånd enbart krävs av anläggningar. Till följd av en ändring i direktivet krävs inget utsläppstillstånd av de avfallsförbränningsanläggningar som införlivas i tillämpningsområdet, vilket framgår av paragrafen om tillämpningsområde i fråga om anläggningar i den föreslagna lagen.

26 §. Utsläppstillstånd. Enligt den föreslagna lagen ska en anläggning som omfattas av lagens tillämpningsområde ska ha ett av Energimyndigheten beviljat utsläppstillstånd. Ett utsläppstillstånd beviljas tills vidare eller av särskilda skäl för viss tid. Ett beslut om beviljande av ut-

släppstillstånd kan beviljas för viss tid, till exempel för en anläggnings vars tillstånd enligt miljöskyddslagen beviljats för viss tid. Den föreslagna paragrafen motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel.

27 §. Ansökan om utsläppstillstånd. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om ansökan om utsläppstillstånd, ansökans innehåll, övriga förutsättningar för tillstånd samt tidsfristen för ansökan. Den föreslagna paragrafen motsvarar bestämmelserna om förutsättningar för beviljande av utsläppstillstånd i den gällande lagen om utsläppshandel.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska verksamhetsutövaren ansöka om utsläppstillstånd hos Energimyndigheten. Till ansökan ska fogas för tillståndsprövningen nödvändiga uppgifter om anläggningen, dess verksamhet och utsläppskällorna samt en plan för övervakning av utsläppen. Dessutom ska en redogörelse för att anläggningens verksamhet får utövas med stöd av bestämmelserna om miljöskydd lämnas in till Energimyndigheten.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska ansökan lämnas in på en av Energimyndigheten fastställd blankett minst sex månader innan verksamheten enligt planerna ska inledas vid anläggningen. Tidtabellen för direktivets ikraftträdande innebär att det inte är möjligt att ansöka om tillstånd för nya anläggningar som enligt den föreslagna lagen omfattas av utsläppshandeln sex månader före den 1 januari 2024, när de ska inkluderas. För sådana anläggningar är det tillräckligt att ansökningarna gör hos Energimyndigheten vid en tidpunkt som anges särskilt.

Enligt det föreslagna 3 mom. får bestämmelser om det närmare innehållet i ansökan får utfärdas genom förordning av arbets- och näringsministeriet.

28 §. Villkor för beviljande av utsläppstillstånd. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om villkor för beviljande av utsläppstillstånd. Den föreslagna paragrafen motsvarar bestämmelserna om förutsättningar för beviljande av utsläppstillstånd i den gällande lagen om utsläppshandel.

Enligt det föreslagna 1 mom. är ett villkor för beviljande av utsläppstillstånd att anläggningens plan för övervakning av utsläpp och de planerade åtgärderna för rapportering av utsläpp är tillräckliga och adekvata. Ett ytterligare villkor är att anläggningens verksamhetsutövare får utöva verksamheten med stöd av bestämmelserna om miljöskydd.

Enligt det föreslagna 2 mom. kan utsläppstillstånd beviljas trots att ett beslut om tillstånd enligt miljöskyddslagen inte har vunnit laga kraft. Avsikten med bestämmelsen är att säkerställa att de eventuella besvärprocesserna i anslutning till tillstånd enligt miljöskyddslagen inte automatiskt hindrar verksamhetsutövaren från att få utsläppstillstånd för sin anläggning.

29 §. Beslut om beviljande av utsläppstillstånd. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om beslut om beviljande av utsläppstillstånd samt om tidsfristen för det och om dess innehåll.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska Energimyndigheten fatta beslut om beviljande av utsläppstillstånd senast två månader från den dag då ansökan och eventuella kompletteringar av den lämnades in. Den föreslagna tidsfristen motsvarar tidsfristen för beslut enligt den gällande lagen om utsläppshandel.

Enligt det föreslagna 2 mom. kan ett utsläppstillstånd gälla en enhet bestående av en anläggning på en och samma plats. Av särskilda skäl kan ett utsläppstillstånd gälla en del av en enhet bestående av en anläggning på en och samma plats. Om flera verksamhetsutövare har ansökt om ett gemensamt utsläppstillstånd, ansvarar de solidariskt för att skyldigheterna enligt tillståndet

fullgörs. Verksamhetsutövarna ska när de ansöker om tillstånd ange vem som svarar för kontakten med myndigheterna. I det föreslagna momentet har ordalydelsen preciserats i förhållande till gällande lag så att den mer exakt beskriver alternativen, hur till exempel verksamheter på samma plats i likhet med övervakningsplanen kan fördelas på flera utsläppstillstånd och mellan fler än en verksamhetsutövare.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska ett beslut om godkännande av ett utsläppstillstånd innehålla uppgifter om verksamhetsutövaren, utsläppen, anläggningens verksamhet samt anläggningens produktionskapacitet eller sammanlagda tillförda bränsleeffekt. Det föreslagna momentet motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel i fråga om vilka uppgifter som ska ingå i ett beslut om godkännande av ett utsläppstillstånd, men i stället för den sammanlagda tillförda effekten ska den sammanlagda tillförda bränsleeffekten uppges.

30 §. *Ändring av ett utsläppstillstånd.* I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om ändring av ett utsläppstillstånd, om anmälning av ändringar till myndigheten samt om myndighetens bedömning av ändringarna. Den föreslagna paragrafen motsvarar bestämmelserna om ändring av utsläppstillstånd i den gällande lagen om utsläppshandel. Jämfört med gällande lag preciseras i den föreslagna paragrafen Energimyndighetens förfarande när en anmäld ändring inte är betydande.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska en verksamhetsutövare till Energimyndigheten på förhand anmäla alla sådana ändringar i en anläggnings verksamhet eller kapacitet som kan förutsätta att utsläppstillståndet ändras. Anmälan ska göras på en av Energimyndigheten fastställd blankett.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Energimyndigheten bedöma hur betydande ändringen är, och om den ändring som verksamhetsutövaren anmält är betydande ska Energimyndigheten ändra beslutet om beviljande av utsläppstillstånd. Om ändringen inte är betydande ska Energimyndigheten utan dröjsmål informera verksamhetsutövaren om detta.

7 kap. **Övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp**

I det föreslagna 7 kap. föreskrivs det om verksamhetsutövarers, rederiers och luftfartygsoperatörers allmänna skyldighet att övervaka sina utsläpp, krav på att låta verifiera utsläppen, påvisande av hållbarhet samt rapporteringsskyldigheten inom systemet för handel med utsläppsrätter för nya byggnader, vägtransporter och ytterligare sektorer för 2024. Till följd av en ändring i utsläppshandelsdirektivet har i kapitlet tagits in nya paragrafer jämfört med den gällande lagen om utsläppshandel.

31 §. *Skyldighet att övervaka, rapportera och låta verifiera utsläpp.* Enligt det föreslagna 1 mom. ska en verksamhetsutövare, ett rederi och en luftfartygsoperatör på ett heltäckande, samstämmigt, tillförlitligt och exakt sätt övervaka utsläppen från anläggningen, fartyget eller luftfartsverksamheten och upprätta en utsläppsrapport över dem för varje kalenderår i enlighet med denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den, kommissionens övervakningsförordning, MRV-förordningen, kommissionens förordning om införande av MRV-kraven inom Corsia, den godkända planen för övervakning av utsläpp och villkoren i utsläppstillståndet för anläggningen. Verksamhetsutövaren, rederiet och luftfartygsoperatören ska se till att utsläppsrapporten verifieras. I fråga om anläggningar motsvarar det föreslagna momentet övervakningsskyldigheten enligt lagen om utsläppshandel. Det föreslås att i momentet inkluderas övervakningsskyldigheter till följd av genomförandet av Corsia-systemet.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska en verksamhetsutövare till Energimyndigheten och en luftfartygsoperatör ska till Transport- och kommunikationsverket lämna in en utsläppsrapport om utsläppen under varje kalenderår samt en för utsläppsrapporten utfärdad verifieringsrapport senast den 31 mars året efter kalenderåret. Det föreslagna momentet motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska ett rederi till Transport- och kommunikationsverket från och med 2025 för varje sådant fartyg som rederiet ansvarar för lämna in en utsläppsrapport om utsläppen under kalenderåret och en utifrån utsläppsrapporten utfärdad verifieringsrapport samt aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå senast den 31 mars året efter kalenderåret. Bestämmelsen baserar sig på artikel 11a i MRV-förordningen. Enligt artikel 11a.3 i den ändrade MRV-förordningen får den administrerande myndigheten kräva att rederierna lämnar sådana aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå som avses i 2 punkten före utgången av mars, men tidigast den 28 februari. Den föreslagna paragrafen upphäver inte rätten enligt MRV-förordningen för den administrerande myndigheten att kräva att aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå lämnas tidigare.

I det föreslagna 4 mom. föreskrivs det om en ny MRV-skyldighet som berör luftfartsoperatörer. Från och med 2025 ska luftfartsoperatörer övervaka luftfartens icke-koldioxideffekter och årligen rapportera dem till Transport- och kommunikationsverket i enlighet med kommissionens genomförandeförordning som antagits med stöd av artikel 14.5 i utsläppshandelsdirektivet. Med icke-koldioxideffekter avses kväveoxid, oxiderade svavelarter samt småpartiklar och vattenånga. Avsikten är att i kommissionens genomförandeförordning precisera sättet och tidtabellen för genomförande av skyldigheten. Vid tiden för utarbetandet av regeringens proposition har förordningen inte ännu antagits, men det är sannolikt att rapporteringen första gången ska ske under 2026 och gälla utsläpp under 2025.

32 §. Offentliggörande av uppgifter om luftfart. Den föreslagna paragrafens syfte är att genomföra den nya artikel 14.6 enligt direktivändringen som gäller handel med utsläppsrätter för luftfart i fråga om offentliggörande av uppgifter om luftfart, vilket syftar till ökad transparens i fråga om luftfarten och dess utsläpp. Ingen motsvarande bestämmelse finns i gällande lagstiftning.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska Europeiska kommissionen årligen offentliggöra de uppgifter om luftfart som anges i artikel 14.6 i direktivändringen som gäller handel med utsläppsrätter för luftfart och som översänts till kommissionen eller medlemsstaten med stöd av kommissionens övervakningsförordning eller förordningen om införande av MRV-kraven inom Corsia. Enligt direktivet delas uppgifterna in i uppgifter per luftfartyg och uppgifter per luftfartygsoperatör, och uppgiftskategorierna kan till exempel vara utsläpp, totalt antal flygningar samt antalet kompensationskyldigheter enligt Corsia-systemet och antalet använda utsläppsenheter. Skyldigheten att lämna uppgifter bestäms enligt kommissionens övervakningsförordning och kommissionens förordning om införande av MRV-kraven inom Corsia. Ansvarat gäller i huvudsak luftfartygsoperatörer. Eventuella ändringar i de förordningar som nämns ovan inverkar till exempel på vilka slags uppgifter som ska lämnas och på den närmare definitionen av dem.

Enligt det föreslagna 2 mom. kan en luftfartygsoperatör begära att Transport- och kommunikationsverket inte offentliggör de i 1 mom. avsedda uppgifterna på luftfartygsoperatörsnivå, om luftfartygsoperatören anser att dess luftfartsverksamhet uppfyller de kriterier som avses i artikel 14.6. Enligt direktivet om handel med utsläppsrätter för luftfart är en förutsättning att en luftfartygsoperatör trafikerar under särskilda omständigheter, som kan vara ett mycket begränsat antal flygrutter eller i fråga om Corsia-systemet att operatören trafikerar ett mycket begränsat antal par av stater som omfattas av kompensationskrav eller ett mycket begränsat antal par av

stater som inte omfattas av kompensationskrav. I begäran ska det motiveras varför offentliggörandet av uppgifterna kunde orsaka luftfartygsoperatören ekonomisk skada. Transport- och kommunikationsverket kan efter att ha bedömt begäran föreslå att kommissionen offentliggör de i 1 mom. avsedda uppgifterna eller en del av dem på en mer generell nivå. Kommissionen fattar det slutliga beslutet i ärendet.

33 §. Rapporteringsskyldighet inom systemet för handel med utsläppsrätter inom byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer. Enligt den föreslagna paragrafen ska en reglerad enhet senast den 30 april 2025 till Energimyndigheten i enlighet med övervakningsförordningen rapportera uppgifter om utsläpp för 2024. Den föreslagna paragrafen är ny och baserar sig på en ändring i direktivet samt på det nya system för utsläppshandel som inrättats enligt den. Eftersom inga ändringar i övervakningsförordningen ännu har antagits för rapportering inom det nya systemet för utsläppshandel, är inga närmare uppgifter tillgängliga om vilka krav som ställs på rapportering av utsläpp.

34 §. Påvisande av hållbarhet. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om påvisande av hållbarhet. Den föreslagna paragrafen motsvarar bestämmelserna om påvisande av hållbarhet i den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart, med undantag för det föreslagna 3 mom.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det att om en verksamhetsutövare i sin utsläppsrapport vid beräkningen av de sammanlagda utsläppen från en anläggning uppger noll som emissionsfaktor för flytande biobränslen eller biomassabränslen som använts vid förbränning i anläggningen, ska de flytande biobränslena och biomassabränslena uppfylla hållbarhetskriterierna i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen (393/2013) och verksamhetsutövaren ska visa detta på det sätt som anges i den lagen. Med flytande biobränslen och biomassabränslen ska avses flytande biobränslen och biomassabränslen enligt den lagen. Bestämmelserna om förutsättningar för nollemission finns i kommissionens övervakningsförordning. En förutsättning för att flytande biobränslen och biomassabränslen ska anses hållbara är att de uppfyller hållbarhetskriterierna RED II enligt övervakningsförordningen. Nationellt har bestämmelserna om hållbarhet enligt RED II genomförts i hållbarhetslagen.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det att om ett rederi eller en luftfartygsoperatör i sin utsläppsrapport vid beräkningen av de sammanlagda utsläppen från ett fartyg eller ett luftfartyg uppger noll som emissionsfaktor för biobränslen eller biogaser som förbrukats i fartyget eller luftfartyget, ska dessa bränslen uppfylla hållbarhetskriterierna i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen och rederiet eller luftfartygsoperatören ska visa detta i enlighet med den lagen.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det att om en luftfartygsoperatör i sin utsläppsrapport uppger noll som emissionsfaktor för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung förädlade med användning av väte från förnybara källor, ska dessa bränslen uppfylla hållbarhetskriterierna i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen och luftfartygsoperatören ska visa detta i enlighet med den lagen. Det föreslagna momentet är nytt och baserar sig på ändringar angående luftfart i utsläppshandelsdirektivet. Enligt direktivet är ett villkor för att ett bränsle som avses i momentet ska anses hållbart att det uppfyller villkoren enligt artikel 25 i RED II tills bestämmelser om påvisande av hållbarhet antagits i övervakningsförordningen. Eftersom RED II har genomförts nationellt i hållbarhetslagen ska påvisande av hållbarhet enligt det föreslagna momentet ske enligt hållbarhetslagen. Om kommissionen i övervakningsförordningen går in för ett annat förfarande än påvisande av hållbarhet enligt RED II, bör 3 mom. uppdateras i enlighet därmed.

35 §. *Bedömning av utsläppsmängden i en situation där ett fel förekommit.* I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om uppskattning av mängden utsläpp i en situation där övervakning eller verifiering utförts på fel sätt. Den föreslagna paragrafen motsvarar förfarandet enligt den gällande lagen om utsläppshandel i fråga om uppskattning av mängden utsläpp i en situation där ett fel förekommit.

Enligt den föreslagna paragrafen ska Energimyndigheten i fråga om anläggningar och Transport- och kommunikationsverket ska i fråga om rederier och luftfartygsoperatörer göra en bedömning med en uppskattning av de verkningar som felaktig eller bristfällig övervakning eller verifiering kan ha haft på de totala utsläppsmängderna i det fall att kraven enligt 31 § på att övervaka utsläpp, upprätta och lämna in en utsläppsrapport eller verifiera en utsläppsrapport inte har iakttagits. Bestämmelser om uppskattning av mängden utsläpp finns i fråga om anläggningar och luftfart i kommissionens övervakningsförordning och i fråga om sjötransporter i rättsakter som antagits med stöd av MRV-förordningen.

36 §. *Bemyndigande att utfärda förordning.* I den föreslagna paragrafen föreskrivs om bemyndigande att utfärda förordning. Jämfört med den gällande lagen om utsläppshandel har bemyndigandet att utfärda förordning ändrats från att gälla en förordning av arbets- och näringsministeriet till en möjlighet för statsrådet att utfärda en förordning, eftersom den föreslagna lagens tillämpningsområde också omfattar verksamheter som inte hör till arbets- och näringsministeriets förvaltningsområde. Enligt den föreslagna paragrafen får närmare bestämmelser om verkställandet av de förordningar av kommissionen som nämns i 31 § 1 mom. samt om övervakningen av utsläpp och utsläppsrapporten. Enligt artikel 14.1 i utsläppshandelsdirektivet ska kommissionen anta genomförandeakter med närmare bestämmelser bland annat om hur förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen ska redovisas på ett sätt som säkerställer att sådana utsläpp redovisas.

8 kap. Ändring av verksamhetsutövares, rederiers och luftfartygsoperatörers verksamhet

I det föreslagna 8 kap. föreskrivs det om verksamhetsutövares, rederiers och luftfartygsoperatörers skyldigheter vid ändringar i verksamheten. I kapitlet sammanförs bestämmelser i den gällande lagen om utsläppshandel om byte av verksamhetsutövare, konkurs samt upphörande av en anläggnings verksamhet.

37 §. *Byte av verksamhetsutövare.* I paragrafen föreskrivs det om förfarandet när verksamhetsutövaren för en anläggning byts ut helt eller delvis.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det att om en ny verksamhetsutövare träder i stället för en verksamhetsutövare som beviljats utsläppstillstånd, ska den nya verksamhetsutövaren anmäla detta till Energimyndigheten på förhand eller senast utan dröjsmål efter bytet av verksamhetsutövaren. Energimyndigheten ska med anledning av anmälan fatta beslut om överföring av utsläppstillståndet, planen för övervakning av utsläpp och vid behov övervakningsmetodplanen till den nya verksamhetsutövaren. Beslutet ska fattas inom 30 dagar från den dag då anmälan och behövliga utredningar lämnades till Energimyndigheten eller från en senare tidpunkt efter bytet av verksamhetsutövaren som verksamhetsutövarna kommit överens om. Det föreslagna momentet motsvarar bestämmelsen om byte av verksamhetsutövare i den gällande lagen om utsläppshandel, med undantag för att till momentet har fogats en formulering om överföring av övervakningsmetodplanen till den nya verksamhetsutövaren. Tillägget berör situationer när den verksamhetsutövare som beviljats utsläppstillstånd har tilldelats gratis utsläppsrätter för den aktuella anläggningen. En förutsättning för gratis tilldelning är att övervakningsskyldigheten enligt övervakningsmetodplanen uppfylls. Bestämmelser om registrering av gratis tilldelning på

den nya verksamhetsutövaren finns i den föreslagna 61 §. Det föreslagna momentet har också förtydligats i fråga om tidpunkten för anmälan samt en annan tidpunkt som verksamhetsutövarna har kommit överens om.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det att om endast en del av anläggningens verksamhet som ingår i utsläppstillståndet övergår till en i 1 mom. avsedd ny verksamhetsutövare, ska bestämmelserna om beviljande och ändring av ett utsläppstillstånd samt om godkännande och ändring av en plan för övervakning av utsläpp iakttas. Energimyndigheten ska med anledning av anmälan fatta beslut om beviljande och ändring av ett tillstånd och beslut om godkännande och ändring av en plan för övervakning av utsläpp inom 30 dagar från den dag då anmälan och behövliga utredningar och planer lämnades in till myndigheten eller från en senare tidpunkt efter bytet av verksamhetsutövaren som verksamhetsutövarna har kommit överens om. Det föreslagna momentets ordalydelse har preciserats så att det motsvarar 1 mom.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs att den i 1 mom. avsedda nya verksamhetsutövaren i fråga om en anläggning som denne har bestämmande inflytande över svarar för alla verksamhetsutövarns skyldigheter som anges i denna lag samt för uppfyllandet av de av Energimyndigheten fastställda tillståndsvillkoren och kraven på övervakning av utsläpp från den dag då utsläppstillståndet och planen för övervakning av utsläpp har överförts eller utsläppstillståndet har beviljats och planen för övervakning av utsläpp godkänts. Ordalydelsen i det föreslagna 3 mom. har ändrats så att hänvisningarna till paragrafer i den gällande lagen har strukits till följd av paragrafändringar i den föreslagna lagen och terminologin har preciserats så att det talas om överföring av utsläppstillståndet och planen för övervakning av utsläpp, vilket bättre motsvarar det faktiska förfarandet och innehållet i Energimyndighetens beslut.

38 §. *Byte av rederi eller luftfartygsoperatör.* I paragrafen föreskrivs det om situationer när ett rederi eller en luftfartygsoperatör byts ut.

I 1 mom. föreskrivs det att om ett rederi eller en lyftfartygsoperatör byts, ska det nya rederiet eller den nya luftfartygsoperatören utan dröjsmål anmäla detta till Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket ska med anledning av anmälan fatta beslut om överföring av planen för övervakning av utsläpp till det nya rederiet eller den nya luftfartygsoperatören. För luftfartens del finns inga bestämmelser om saken i den gällande lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart, men den föreslagna bestämmelsen innebär ingen faktisk förändring jämfört med nuläget eftersom det föreskrivs om saken i kommissionens övervakningsförfordning.

Enligt det föreslagna 2 mom. ansvarar det nya rederiet i fråga om fartygen under dess ansvar för de i 14 § och i MRV-förordningen föreskrivna skyldigheterna i enlighet med kapitel II i MRV-förordningen.

Enligt det föreslagna 3 mom. ansvarar den nya luftfartygsoperatören i fråga om luftfartygen under dess ansvar för de i 15 § föreskrivna skyldigheterna och för uppfyllandet av kraven på övervakning av utsläpp från den dag då planen för övervakning av utsläpp justerades eller planen för övervakning av utsläpp godkändes. Momentet baserar sig på en motsvarande bestämmelse i kommissionens övervakningsförfordning, och den medför ingen faktisk förändring i förhållande till nuläget.

39 §. *Verksamhetsutövarers, rederiers eller luftfartygsoperatörers konkurs.* I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om ansvar efter en konkurs. Den föreslagna paragrafen motsvarar skyldigheterna gentemot konkursboet enligt den gällande lagen om utsläppshandel. Bestämmelserna i paragrafen har utsträckts till att också omfatta rederiers och luftfartygsoperatörers konkurs.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det att efter det att en verksamhetsutövare, ett rederi eller en luftfartygsoperatör har försatts i konkurs svarar konkursboet för en anläggnings del för skyldigheterna enligt 13 § 2 och 3 punkten, för ett rederis del för skyldigheterna enligt 14 § 1 och 3 punkten och för en lyftfartygsoperatörs del för skyldigheterna enligt 15 § 2 och 3 punkten. Konkursboet ska dessutom för en verksamhetsutövares del lämna in en i enlighet med 31 § upprättad och verifierad separat rapport till Energimyndigheten samt för en luftfartygsoperatörs eller ett rederis del lämna in en i enlighet med 31 § upprättad och verifierad separat rapport till Transport- och kommunikationsverket om till vilka delar utsläppen under det föregående kalenderåret uppkommit efter försättandet i konkurs.

Enligt det föreslagna 2 mom. är konkursboet skyldigt att i enlighet med 73 § överlämna ett antal utsläppsrätter som motsvarar de verifierade utsläpp som uppkommit efter det att verksamhetsutövaren, luftfartygsoperatören eller rederiet försattes i konkurs. Utsläppsrättskontot är belagt med överlåtelseförbud så länge konkursboet eller anläggningens nya verksamhetsutövare fullgör skyldigheten att överlämna utsläppsrätter i fråga om utsläpp som uppkommit före konkurs-tidpunkten.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska förvaltaren av konkursboet inom 30 dagar från konkursens början underrätta Energimyndigheten om att en verksamhetsutövare försatts i konkurs och Transport- och kommunikationsverket om att en luftfartygsoperatör eller ett rederi försatts i konkurs.

40 §. Återkallande av en anläggnings utsläppstillstånd och av beslut om en plan för övervakning av utsläpp. I paragrafen föreskrivs det om förfarandena för godkännande av utsläppstillstånd och plan för övervakning för utsläpp för anläggningar när någon av förutsättningarna enligt 2 eller 3 mom. uppfylls. Den föreslagna paragrafen motsvarar i huvudsak bestämmelserna om återkallande av en anläggnings utsläppstillstånd och beslut om en plan för övervakning av utsläpp i den gällande lagen om utsläppshandel.

Enligt det föreslagna 1 mom. anses en anläggning har upphört med sin verksamhet i de fall som anges i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter. Verksamhetsutövaren för anläggningen ska genast göra en anmälan till Energimyndigheten om att verksamheten har upphört. Det är viktigt att få information om att verksamheten har upphört så snart som möjligt, eftersom gratis tilldelade utsläppsrätter enligt kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter inte får registreras på en anläggning som upphört med sin verksamhet för tiden efter att verksamheten upphört. Om Energimyndigheten genast får information om att verksamheten upphört undviks också återkrav av eventuella överlopps tilldelade utsläppsrätter. I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det också om tidsfristen för att meddela om att två eller fler anläggningar har slagits samman och om att ett miljötillstånd som gäller en anläggnings verksamhet har upphört att gälla med stöd av 88 § i miljöskyddslagen eller ett miljötillstånd har återkallats med stöd av 93 § i miljöskyddslagen.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Energimyndigheten återkalla ett utsläppstillstånd, om det miljötillstånd som gäller anläggningens verksamhet har upphört att gälla med stöd av 88 § i miljöskyddslagen eller har återkallats med stöd av 93 § i miljöskyddslagen, verksamheten vid anläggningen har upphört på det sätt som avses i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter, anläggningens tillstånd har slagits samman med ett annat tillstånd eller anläggningen faller utanför tillämpningsområdet för lagen om utsläppshandel till följd av att dess utsläpp till mer än 95 % uppkommer vid förbränning av biomassa som uppfyller hållbarhetskriterierna. Det föreslagna momentet motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel, men momentet har preciserats i fråga om sammanslagning av två eller flera tillstånd och 4 punkten har fogats till det till följd av en ändring i direktivet.

Enligt det föreslagna 3 mom. får Energimyndigheten återkalla ett utsläppstillstånd, om tillståndshavaren väsentligt har brutit mot sina skyldigheter som gäller årligt överlämnande av utsläppsrätter eller övervakning, anmälan och verifiering av utsläpp, och trots uppmaning från Energimyndigheten inte har fullgjort sina skyldigheter. Tillståndet får också återkallas, om tillståndshavaren trots uppmaning från Energimyndigheten inte har anmält att en anläggning utvidgats eller att verksamheten upphört eller minskat eller andra sådana ändringar av verksamheten eller av övervakningen av utsläpp som kan förutsätta att utsläppstillståndet eller planen för övervakning av utsläpp ändras.

Enligt det föreslagna 4 mom. kan ett ärende som gäller återkallande av utsläppstillstånd inledas av verksamhetsutövaren eller Energimyndigheten. Om en anläggnings utsläppstillstånd återkallas, återkallas också godkännandet av anläggningens plan för övervakning av utsläpp.

Enligt det föreslagna 5 mom. ska en avfallsförbränningsanläggnings övervakningsplan återkallas, om villkoren i 2 mom. uppfylls.

9 kap. **Det totala antalet utsläppsrätter och utfärdande av utsläppsrätter**

I det föreslagna kapitlet föreskrivs det om det totala antalet utsläppsrätter, om Finlands andel av utsläppsrätterna samt om utfärdande av utsläppsrätter. I det föreslagna kapitlet föreskrivs det också om auktionering av utsläppsrätter samt om användning av intäkterna från auktionering av utsläppsrätter. Bestämmelserna om det totala antalet och utfärdande i det föreslagna kapitlet 3 kap. i den gällande lagen om utsläppshandel. Bestämmelserna om auktionering i det föreslagna kapitlet motsvarar 6 kap. i den gällande lagen, med undantag för paragrafen om användning av intäkterna från auktionering. Bestämmelserna om intäkterna från auktionering har också förenklats, och överlappningar med förfarandet enligt auktionsförordningen har strukits.

41 §. *Det totala antalet utsläppsrätter.* I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om det totala antalet utsläppsrätter i systemet för handel med utsläppsrätter. Bestämmelsen är informativ, och dess syfte är att klargöra hur det totala antalet utsläppsrätter uppkommer i systemet samt vilka mål för utsläppsminskning som ställs upp för handeln med utsläppsrätter.

Enligt det föreslagna 1 mom. motsvarar det totala antalet utsläppsrätter inom Europeiska unionen den maximala mängd växthusgasutsläpp som ingår i tillämpningsområdet för utsläppshandeln inom de sektorer för anläggningar, sjöfart och luftfart som omfattas av tillämpningsområdet. Enligt det ändrade direktivet är målet att utsläppen inom utsläppshandelssektorn 2030 ska vara 62 % lägre än referensåret 2005, när utsläppshandeln inleddes. För anläggningarnas del utgör utsläppsminskningssåtagandet under perioden 2021–2030 en linjär sträcka där ändpunkten är målet 2030 och utgångsläget anges enligt de genomsnittliga utsläppen 2016–2018. Enligt det ändrade utsläppshandelsdirektivet ökar det totala antalet utsläppsrätter 2024 med 78,4 miljoner, när sjötransporter införlivas i systemet. Enligt det ändrade utsläppshandelsdirektivet minskas det totala antalet utsläppsrätter 2024 med 90 miljoner och 2026 med 27 miljoner. Under 2026 och 2027, när utsläppshandeln utvidgas till att omfatta icke-koldioxideffekter av sjötransporter och offshore-fartygs resor, ökar det totala antalet utsläppsrätter i samma förhållande. Det totala antalet utsläppsrätter för luftfart är antalet utsläppsrätter som beviljats luftfartygsoperatörer 2023 plus antalet utsläppsrätter som det året hade beviljats luftfartygsoperatörerna enligt det tillämpningsområde som gäller från och med 2024 minus den linjära minskningsfaktorn. Definitionen av det totala antalet för luftfart ändrades när utsläppshandelsdirektivet uppdaterades, även om den tidigare definitionen som baseras på de genomsnittliga utsläppen för perioden 2024–2026 inverkar på det totala antalet utsläppsrätter för 2023 som ligger till grund för det totala antalet utsläppsrätter för luftfart. Europeiska kommissionen fastställer och offentliggör

det totala antalet utsläppsrätter inom utsläppshandeln i enlighet med artikel 9 i utsläppshandelsdirektivet. Det totala antalet utsläppsrätter ska dessutom justeras i enlighet med artikel 9a i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska det totala antal utsläppsrätter som utfärdas varje år minska i enlighet med en linjär minskningsfaktor enligt artikel 9 i utsläppshandelsdirektivet. Den linjära minskningsfaktorn är densamma för alla sektorer. Från och med 2021 är den linjära minskningsfaktorn 2,2 %. Den linjära minskningsfaktorn skärps i enlighet med det ändrade utsläppshandelsdirektivet till 4,3 % under perioden 2024–2027 och till 4,4 % från och med 2028, för att systemet ska uppnå en utsläppsminskning på 62 % fram till 2030.

42 §. Utfärdande av utsläppsrätter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om utfärdande av utsläppsrätter. Den föreslagna paragrafen motsvarar bestämmelsen i lagen om utsläppshandel om metoder för tilldelning av utsläppsrätter för handelsperioden 2021–2030.

Enligt det föreslagna 1 mom. är huvudregeln att utsläppsrätter utfärdas genom auktion, om de inte direkt gratis tilldelas anläggningars verksamhetsutövare eller överförs till reserven för marknadsstabilitet, annulleras i enlighet med artikel 3gb i utsläppshandelsdirektivet om färre utsläppsrätter överlämnas jämfört med de verifierade utsläppen från sjötransporter för 2024 och 2025, eller annulleras i enlighet med artikel 12.3-e i utsläppshandelsdirektivet, om färre utsläppsrätter för utsläppen från isklassfartyg överlämnas jämfört med de verifierade utsläppen. Undantag från auktionsförfarandet förekommer också om utsläppsrätter annulleras av en medlemsstat om elproduktionskapacitet på medlemsstatens territorium stängs eller annulleras av en medlemsstat för att fullgöra utsläppsminskningsåtaganden för sektorer utanför utsläppshandeln, det vill säga i ansvarsfördelningssektorn.

Enligt det föreslagna 2 mom. utfärdas utsläppsrätter enligt enhetliga metoder i alla länder som deltar i utsläppshandeln. I regel utfärdas utsläppsrätter genom auktionering enligt auktionsförordningen, om inte de undantag som beskrivs i 1 mom. ska tillämpas på dem.

43 §. Finlands andel av det totala antalet utsläppsrätter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det hur Finlands andel av det totala antalet utsläppsrätter bestäms. Den föreslagna paragrafen motsvarar bestämmelsen i lagen om utsläppshandel om metoder för tilldelning av utsläppsrätter för handelsperioden 2021–2030.

Enligt det föreslagna 1 mom. bestäms Finlands andel av det totala antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut i enlighet med artiklarna 3d.1 och 10.2 i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt det föreslagna 2 mom. minskas Finlands andel av det totala antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut, om statsrådet beslutar att annullera utsläppsrätter för att fullgöra utsläppsminskningsåtagandet för en sektor utanför utsläppshandeln eller att annullera utsläppsrätter med anledning av stängning av elproduktionskapacitet. I ansvarsfördelningsförordningen finns bestämmelser om annullering av utsläppsrätter för uppnående av målen för utsläppsminskning i den icke-handlande sektorn, den så kallade ansvarsfördelningssektorn. Finland har beslutat att utnyttja möjligheten under handelsperioden 2021–2030.

44 §. Auktionering av utsläppsrätter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om auktionering av utsläppsrätter. I den gällande lagen om utsläppshandel finns bestämmelser om auktionering i 6 kap. Flera av bestämmelserna i 6 kap. i den gällande lagen ingår inte i den föreslagna lagen, eller så har de förenklats eftersom detaljerade bestämmelser om auktionering och deltagande i auktioner finns i kommissionens auktionsförordning. I den föreslagna paragrafen ändras inte

förfarandena eller ansvarsförhållandena i fråga om auktionering enligt den gällande lagen om utsläppshandel.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska Finlands andel av det totala antal utsläppsrätter som auktioneras ut auktioneras ut på en auktionsplattform som väljs gemensamt av kommissionen och medlemsstaterna i Europeiska unionen. Energimyndigheten auktioneras ut Finlands andel av de utsläppsrätter som ska auktioneras ut på den gemensamma auktionsplattformen. Den auktionsplattform medlemsländerna och kommissionen gemensamt väljer svarar för att ordna auktionerna. Bestämmelser om genomförande av auktioner och om fysiska och juridiska personers rätt att lägga bud finns i auktionsförordningen. De gemensamma förfaranden som beskrivs ovan tillämpas såväl för utsläppsrätter för anläggningar och sjötransporter som för utsläppsrätter för luftfart.

Enligt 2 mom. tar Energimyndigheten i egenskap av finländsk auktionsförrättare emot Finlands auktionsintäkter och redovisar intäkterna till staten.

45 §. Användning av auktionsintäkter. Den föreslagna paragrafen är ny jämfört med den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart. Till följd av en ändring i direktivet skärps bestämmelsen om användning av intäkter så att medlemsstaterna ska använda alla intäkter från auktionering eller motsvarande belopp till åtgärder som främjar den gröna omställningen enligt artikel 10.3 i direktivet. Ett undantag från skyldigheten utgör intäkter eller motsvarande belopp som en medlemsstat använder för stöd enligt artikel 10.6 i utsläppshandelsdirektivet. I Finland tillämpas under perioden 2021–2025 ett elektrifieringsstöd för energiintensiv industri enligt den artikeln. Tidigare uppmanades medlemsländerna att använda 50 % av intäkterna eller ett motsvarande belopp för åtgärder som främjar den gröna omställningen, men det fanns ingen direkt skyldighet.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska Finland använda sina intäkter från auktionering av utsläppsrätter eller motsvarande belopp för de syften som nämns i bilaga IV. I bilaga IV förtecknas användningsändamål för intäkter från auktionering enligt det ändrade direktivet.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska kommissionen informeras om användningen av intäkterna eller motsvarande belopp. Skyldigheten att informera om användningen av intäkterna grundar sig på artikel 10.3 i utsläppshandelsdirektivet.

10 kap. Utsläppsrätter som tilldelas verksamhetsutövare gratis under handelsperioden 2021–2030

I kapitlet föreskrivs det om de utsläppsrätter som tilldelas gratis under handelsperioden 2021–2030 samt om skyldigheter för dem som får dem. I den gällande lagen om utsläppsrätter finns bestämmelser om utsläppsrätter som tilldelas gratis i flera kapitel och fördelade på bestämmelser som ska tillämpas under olika tilldelningsperioder. I den föreslagna lagen föreskrivs det inte längre om de utsläppsrätter som tilldelats gratis under handelsperioder som redan löpt ut.

46 §. Reglerna för gratis tilldelning av utsläppsrätter. Under handelsperioden 2021–2030 tilldelas verksamhetsutövarna utsläppsrätter enligt de fullt harmoniserade metoder för tilldelning som föreskrivs i artikel 10a i utsläppshandelsdirektivet. I paragrafen föreskrivs det om sektorer för anläggningar enligt direktivet samt om de andelar gratis tilldelade utsläppsrätter som ska beviljas dem. De sektorsvis föreskrivna andelarna beskriver antalet gratis utsläppsrätter som en anläggning som tillhör sektorn eller en del av den får i förhållande till det antal som beräknas enligt artikel 10a i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt den föreslagna 1 mom. 1 punkten tilldelas utsläppsrätter gratis sektorer eller delsektorer enligt kommissionens delegerade beslut (EU) 2019/708 som är utsatta för risk för koldioxidläckage. De sektorerna anses vara särskilt utsatta för risk för koldioxidläckage, och det antal utsläppsrätter som tilldelas produktion vid anläggningarna inom de sektorerna motsvarar 100 % av det antal de är berättigade till enligt beräkningsformeln.

Enligt den föreslagna 2 punkten tilldelas utsläppsrätter gratis till 30 procent till fjärrvärmeproduktion enligt kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter. Sektorer som inte förtecknas i koldioxidläckagelistan är inte berättigade till 100 % gratis tilldelning enligt beräkningsformeln, men fjärrvärmeproduktion är berättigad till en jämn andel under den fjärde handelsperioden. Enligt kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter avses med fjärrvärme distribution av mätbar värme för uppvärmning eller kylning av utrymmen eller produktion av tappvarmvatten, via ett nät, till byggnader eller anläggningar som inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem, med undantag av mätbar värme som används vid tillverkning av produkter och därmed förknippad verksamhet eller produktion av elektricitet.

Enligt den föreslagna 3 punkten är andelen utsläppsrätter som tilldelas gratis till produktion inom andra sektorer eller delsektorer än produktion inom sektorer på koldioxidläckagelistan eller fjärrvärmeproduktion 30 procent åren 2021–2025, och från och med 2026 minskas andelen årligen med jämna andelar så att inga utsläppsrätter tilldelas gratis 2030.

Enligt de harmoniserade reglerna om gratis tilldelning tilldelas inga utsläppsrätter gratis för elproduktion. Ett undantag utgör el som produceras från processgaser från industrin, vilket syftar till en effektiv avskiljning av processgaser. Enligt den föreslagna 4 punkten kan utsläppsrätter tilldelas gratis till elproduktion endast för el som produceras från processgaser i befintliga anläggningar. 1-4 punkten i det föreslagna 1 mom. motsvarar gällande lag, men språkdräkten har ändrats så att innehållet är tydligare.

Enligt den föreslagna 5 punkten tilldelas utsläppsrätter gratis till 30 procent till och med den 31 december 2025 till avskiljningsanläggningar, rörsystem och lagringsanläggningar för koldioxid endast för fjärrvärmeproduktion enligt kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter. Den föreslagna punkten motsvarar en ändring i utsläppshandelsdirektivet enligt vilken bestämmelserna om gratis tilldelning för avskiljning och lagring av koldioxid upphävs från den 1 januari 2026. Enligt gällande lag får inga gratis tilldelade utsläppsrätter beviljas för processer för avskiljning, med det undantag som beskrivs ovan. I kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter finns detaljerade bestämmelser om gratis tilldelning för avskiljning, lagring och transport a koldioxid.

Enligt det föreslagna 2 mom. påverkas grunderna för tilldelning av utsläppsrätter utom av det föreslagna 1 mom. också av huruvida det är fråga om en anläggning för produktion av produkter enligt bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/956 om inrättande av en mekanism för koldioxidjustering vid gränsen, den så kallade CBAM-förordningen. För produktion av sådana produkter ska antalet utsläppsrätter minska så att 97,5 procent tilldelas 2026, 95 procent 2027, 90 procent 2028, 77,5 procent 2029 och 51,5 procent 2030. Enligt artikel 10a.1a i det ändrade utsläppshandelsdirektivet ska ingen gratis tilldelning ges till produktion av de varor som förtecknas i bilaga I till CBAM-förordningen. I utsläppshandelsdirektivet föreskrivs det dock om en övergångsperiod, under vilken andelen gratis tilldelade utsläppsrätter minskas successivt så att producenter, konsumenter och näringsidkare kan anpassa sig till det nya systemet. Minskningen av andelen gratis tilldelade utsläppsrätter ska genomföras genom tillämpning av en motsvarande faktor för andelen utsläppsrätter som gratis tilldelas de sektorer som omfattas av mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna, samtidigt som den mekan-

ismen successivt införs. I enlighet med prissättningen enligt CBAM-förordningen eller en prissättning för utsläppsrätter som tillämpas i ursprungslandet anses risken för koldioxidläckage för produktionen av de varor som förtecknas i bilaga I vara förhindrad genom åtgärder som motsvarar gratis tilldelning. Minskningen av gratis tilldelning ska beräknas varje år som den genomsnittliga andelen av efterfrågan på gratis tilldelning för produktionen av de varor som förtecknas i bilaga I till CBAM-förordningen. Förslaget motsvarar inte tilldelningsandelarna enligt den gällande lagen om utsläppshandel, och ändringen grundar sig på en ändring i utsläppshandelsdirektivet.

47 §. Beräkning av det antal utsläppsrätter som tilldelas gratis. I paragrafen föreskrivs det om beräkning av det antal utsläppsrätter som gratis tilldelas anläggningar. Beräkningsgrunderna motsvarar de harmoniserade beräkningsreglerna enligt artikel 10a i utsläppshandelsdirektivet. Enligt det föreslagna 1 mom. ska det antal utsläppsrätter som tilldelas anläggningar gratis beräknas med hjälp av de riktmärken som kommissionen har fastställt och godkänt för tilldelningsperioden i fråga. Det föreslagna momentet motsvarar förfarandet för beräkning av antalet utsläppsrätter enligt gällande lag.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det att om det sammanlagda antal utsläppsrätter som tilldelas i alla de länder som tillämpar EU:s system för utsläppshandel når upp till det maximala tillåtna antalet under tilldelningsperioden, ska det antalet som tilldelas justeras med en sektorsövergripande korrigeringsfaktor i enlighet med artikel 10a.5 i utsläppshandelsdirektivet så att det maximala tillåtna antalet inte överskrids, och det ska säkerställas att utsläppsrätterna utfärdas genom auktion och tilldelas gratis i det förhållande som anges i utsläppshandelsdirektivet. Kommissionen beslutar om den sektorsöverskridande korrigeringsfaktorn behöver tillämpas och beräknar värdet på de sektorsöverskridande korrigeringsfaktorer som tillämpas för respektive år under tilldelningsperioden. Den korrigeringsfaktor som tillämpas är lika stor för alla anläggningar oberoende av bransch, och den tillämpas på alla antalet utsläppsrätter för alla anläggningar. Ett undanta utgör enligt artikel 10a.5 i det omarbetade utsläppshandelsdirektivet anläggningar vilkas utsläpp av växthusgaser är lägre än genomsnittsprestandan för de 10 % som utgör de mest effektiva anläggningarna för respektive riktmärke undantas från tillämpningsområdet. På de anläggningarna tillämpas inte korrigeringsfaktorn. Kommissionen fastställer vilka anläggningar som ska undantas och underrättar medlemsstaterna.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska det antal utsläppsrätter som beräknas för produktion av värme eller kyla med sådan kraftvärme som avses i artikel 10a.4 i utsläppshandelsdirektivet minskas till och med den 31 december 2025 med den linjära minskningsfaktorn, med undantag för de år då antalet utsläppsrätter minskas med den sektorsövergripande korrigeringsfaktorn. Den aktuella punkten i utsläppsdirektivet upphävs från och med den 1 januari 2026, och därför tillämpas denna regel i den gällande lagen om utsläppshandel endast till utgången av tilldelningsperioden 2021–2025.

Enligt det föreslagna 4 mom. finns bestämmelser om beräkningen av antalet utsläppsrätter i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter och i kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter. Momentet motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel. Gratis tilldelning av utsläppsrätter har i stor utsträckning harmoniserats mellan medlemsländerna, och det finns nästan inget nationellt manöverutrymme. Kommissionen spelar en central roll för övervakningen av tilldelningen av utsläppsrätter och det totala antalet som helhet.

48 §. Minskning av gratis tilldelning av utsläppsrätter under tilldelningsperioden 2026–2030. I paragrafen föreskrivs det om situationer när antalet utsläppsrätter ska minskas, om största tillåtna minskning samt om dess varaktighet. Jämfört med den gällande lagen om utsläppshandel

är den föreslagna paragrafen helt ny, och den grundar sig på en ändring i utsläppshandelsdirektivet.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska befintliga anläggningars verksamhetsutövare som omfattas av den i 6 § i energieffektivitetslagen föreskrivna skyldigheten att genomföra en obligatorisk energibesiktning eller den i 7 § i den lagen föreskrivna skyldigheten att införa ett certifierat energiledningssystem iakttå rekommendationerna i besiktningssrapporten eller energiledningssystemet. Om verksamhetsutövaren inte visar att rekommendationerna har uppfyllts, minskas det antal utsläppsrätter som tilldelas gratis med 20 procent. Antalet utsläppsrätter minskas dock inte om verksamhetsutövaren visar att något av de villkor som anges i artikel 22a i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter uppfylls. Villkoren är till exempel att återbetalningstiden för de rekommenderade investeringarna överstiger tre år, eller att verksamhetsutövaren vid anläggningen har vidtagit andra åtgärder som minskar utsläppen av växthusgaser. Syftet med ändringen i utsläppshandelsdirektivet är att ge i synnerhet stora energianvändare ytterligare incitament att på ett kostnadseffektivt sätt minska sina utsläpp. Enligt 6 § i den gällande energieffektivitetslagen är energibesiktningen obligatorisk för stora företag. I 7 § i den lagen föreskrivs om situationer när ett företag kan befrias från obligatorisk energibesiktning. En verksamhetsutövare som ansöker om gratis tilldelning för tilldelningsperioden 2026–2030 ska med ansökan lämna Energimyndigheten uppgifter för bedömning av kravet. Närmare bestämmelser om detaljerade bestämmelser och förfaranden som gäller kravet kommer att antas i kommissionens förordning om gratis tilldelning.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska befintliga anläggningars verksamhetsutövare som omfattas av den i artikel 10a.1 femte stycket i utsläppshandelsdirektivet föreskrivna skyldigheten att upprätta en plan för klimatneutralitet upprätta en plan för klimatneutralitet enligt artikel 10b.4 i utsläppshandelsdirektivet och lämna in den till Energimyndigheten. I kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter kommer det att föreskrivas att planen för klimatneutralitet ska lämnas i samband med ansökan om gratis tilldelning. Det kommer att föreskrivas om planens innehåll och form samt om offentliggörandet av den i kommissionens genomförandeförordning om planer för klimatneutralitet, som är under beredning. Om verksamhetsutövaren inte uppfyller den skyldighet som nämns ovan, övriga villkor enligt artikel 22b i förordningen om gratis tilldelning av utsläppsrätter eller de villkor enligt kommissionens genomförandeförordning som berör planer för klimatneutralitet, minskas det antal utsläppsrätter som tilldelas gratis med 20 procent. Syftet med ändringen av utsläppshandelsdirektivet är att ytterligare öka incitamentet att minska utsläppen av växthusgaser vid anläggningar med hög utsläppsintensitet av växthusgaser. Skyldigheten gäller de 20 % av anläggningarna som har den högsta utsläppsintensiteten enligt riktmärket för respektive produkt för tilldelningsperioden 2026–2030. Närmare bestämmelser om planen för klimatneutralitet kommer att ingå i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter samt i den genomförandeförordning om planerna som nämns ovan.

Enligt det föreslagna 3 mom. får den sammanlagda minskning av antalet utsläppsrätter som görs med stöd av 1 och 2 mom. vara högst 20 procent. Det föreslagna momentet motsvarar det ändrade utsläppshandelsdirektivet, och genom det säkerställs att den gratis tilldelningen högst kan minska med högst 20 % även om minskningar enligt både 1 och 2 mom. tillämpas på verksamhetsutövaren.

I det föreslagna 4 mom. föreskrivs det att om verksamhetsutövarna visar att de har iakttagit de rekommendationer som avses i 1 mom. efter det att beslutet om gratis tilldelning av utsläppsrätter har meddelats, ska minskning av antalet utsläppsrätter inte tillämpas från och med kalenderåret efter det att rekommendationerna har iakttagits. Det föreslagna momentet är nytt och baserar sig på en ändring av kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter

som är under beredning. Syftet är att sporra verksamhetsutövarna till att minska utsläppen av växthusgaser också i situationer när verksamhetsutövaren inte ännu när förordningen om gratis tilldelning av utsläppsrätter antas har iakttagit alla rekommendationer. Iakttagandet av rekommendationerna bedöms då på nytt i samband med att rapporterna om årlig verksamhetsnivå lämnas in, första gången våren 2026. Minskningen av antalet utsläppsrätter tillämpas inte längre från och med det kalenderår under tilldelningsperioden som följer på det år när åtgärderna enligt rekommendationerna slutförts i sin helhet. Bestämmelser om hur minskningen slutar tillämpas och iakttagandet av rekommendationerna verifieras kommer att finnas i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter och i kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Enligt det föreslagna 5 mom. får närmare bestämmelser om den plan som avses i 2 mom. och om godkännande av den utfärdas genom förordning av arbets- och näringsministeriet. Det närmare innehållet i planen för klimatneutralitet beror på innehållet i kommissionens genomförandeförordning och kan behöva preciseras i nationella bestämmelser, till exempel i fråga om lämnandet av planen för klimatneutralitet till Energimyndigheten.

49 §. Ansökan om gratis tilldelning av utsläppsrätter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om ansökan om utsläppsrätter, om tidsfristen för ansökan samt om vilka uppgifter ansökan ska innehålla. Den föreslagna paragrafen motsvarar bestämmelserna i den gällande lagen om utsläppshandel om ansökan om utsläppsrätter för handelsperioden 2021–2030 och bilagorna till ansökan, med undantag för möjligheten att förlänga tidsfristen för ansökan som för tilldelningsperioden 2026–2030.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska verksamhetsutövaren för en anläggnings del lämna in ansökan om gratis tilldelning av utsläppsrätter och bilagor till Energimyndigheten. Innan gratis tilldelade utsläppsrätter kan beviljas ska verksamhetsutövaren ha ett av Energimyndigheten beviljat, giltigt utsläppstillstånd för anläggningen. Därför förutsätts det att utsläppstillståndet har trätt i kraft innan ansökan om gratis tilldelning lämnas in.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska en befintlig anläggnings ansökan som gäller tilldelningsperioden 2026–2030 lämnas in senast den 30 april 2024. Energimyndigheten kan med stöd av kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter fatta beslut om förlängning av tidsfristen längst till och med den 28 juni 2024. Jämfört med den gällande lagen har beslutsfattandet om förlängning av tidsfristen överförs från arbets- och näringsministeriet till Energimyndigheten. Ett beslut om förlängning av tidsfristen innebär ingen politisk prövning, utan baserar sig på kommissionens förordning om gratis tilldelning där det föreskrivs om tidsfrister för ansökan om gratis tilldelning.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det att om en anläggning har beviljats utsläppstillstånd efter den 30 april 2024 och anläggningen inleder sin verksamhet senast den 30 juni 2024, ska den ansökan som gäller anläggningen lämnas in senast den 28 juni 2024. Enligt förordningen om gratis tilldelning av utsläppsrätter ska uppgifterna för ansökan om gratis tilldelning för sådana befintliga anläggningar lämnas som en del av den nationella förteckningen till kommissionen i enlighet med artikel 14 i förordningen.

Enligt det föreslagna 4 mom. finns bestämmelser om tidsfristen för inlämnande av ansökan om gratis tilldelning för nya deltagare i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Enligt det föreslagna 5 mom. ska verksamhetsutövare som har ett gemensamt utsläppstillstånd eller som gemensamt har ansökt om utsläppstillstånd lämna in en gemensam ansökan om gratis

tilldelning av utsläppsrätter. Det föreslagna momentets innehåll motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel.

Enligt det föreslagna 6 mom. finns bestämmelser om de handlingar och uppgifter som ska fogas till ansökan och om verifiering av uppgifterna i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter och i kommissionens verifieringsförordning. De handlingar och uppgifter som ska fogas till ansökan ska lämnas in på en blankett som fastställts av Energimyndigheten.

Enligt det föreslagna 7 mom. får närmare bestämmelser om innehållet i och verifieringen av handlingar och uppgifter samt om tidsfristen för inlämnande av ansökan om gratis tilldelning för nya deltagare och om ansökningsförfarandet utfärdas genom förordning av arbets- och näringsministeriet.

50 §. Beslut om det preliminära antalet utsläppsrätter. Den föreslagna paragrafen motsvarar bestämmelsen i den gällande lagen om utsläppshandel om beslut om preliminärt antal utsläppsrätter samt om villkor som berör det. Enligt det föreslagna 1 mom. fattar Energimyndigheten beslut om det preliminära antal utsläppsrätter som tilldelas verksamhetsutövaren för en befintlig anläggning gratis baserat på uppgifter om anläggningens verksamhet och de harmoniserade riktmärken som ska användas vid beräkningen. En förutsättning för beslutet är att kommissionen inte har avslagit ansökan om att anläggningen ska föras in i förteckningen över de anläggningar som tilldelas utsläppsrätter gratis.

I 2 mom. föreskrivs det att Energimyndigheten fattar beslutet efter det att kommissionen har godkänt de riktmärken som ska användas vid beräkningen av antalet utsläppsrätter.

51 §. Beslut om tilldelning av utsläppsrätter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om tilldelning av utsläppsrätter samt om ändring av antalet utsläppsrätter, till följd av ändringar i EUrättsakter. Paragrafen motsvarar förfarandet enligt den gällande lagen om utsläppshandel.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska Energimyndigheten gratis fatta beslut om det antal utsläppsrätter som tilldelas verksamhetsutövaren för en befintlig anläggning och en ny deltagare.

I 2 mom. föreslås det att Energimyndigheten ska fatta beslutet efter det att kommissionen har fattat beslut om den sektorsövergripande korrigeringsfaktor som ska tillämpas respektive år under den aktuella tilldelningsperioden.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska Energimyndigheten vid behov ändra det antal utsläppsrätter som tilldelas, om ändringar av utsläppshandelsdirektivet eller av kommissionens rättsakter som antas med stöd av det kräver att antalet ändras.

52 §. Övervakningsskyldigheten i anslutning till utsläppsrätter som tilldelas gratis. I paragrafen föreskrivs det om verksamhetsutövares övervakningsskyldighet i anslutning till utsläppsrätter som tilldelas gratis, och syftet är att säkerställa att de uppgifter om anläggningars produktion som används vid beräkningen av gratis tilldelning är så noggranna och riktiga som möjligt. Den föreslagna paragrafen motsvarar förfarandet enligt den gällande lagen om utsläppshandel och skyldigheterna enligt kommissionens förordning om gratis tilldelning. Bestämmelserna om övervakning är i stor utsträckning harmoniserade inom utsläppshandeln.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska en verksamhetsutövare som ansöker om eller tar emot gratis tilldelning av utsläppsrätter inom anläggningen i fråga på det sätt som anges i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter övervaka de uppgifter som utgör grund för tilldelningen av utsläppsrätter.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska verksamhetsutövaren utarbeta en övervakningsmetodplan för övervakningen av anläggningens verksamhet. Bestämmelser om innehållet i övervakningsmetodplanen finns i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Enligt det föreslagna 3 mom. får närmare bestämmelser om övervakningen av de uppgifter som avses i 1 mom. utfärdas genom förordning av arbets- och näringsministeriet.

53 §. Godkännande av övervakningsmetodplanen. I paragrafen föreskrivs det om inlämnande av övervakningsmetodplanen samt om tidtabellen för detta och om förutsättningarna för godkännande. Den föreslagna paragrafen motsvarar förfarandet enligt den gällande lagen om utsläppshandel. Bestämmelserna om innehållet i övervakningsmetodplanen och om godkännande av den har harmoniserats genom kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter. Verksamhetsutövaren ska lämna in övervakningsmetodplanen till Energimyndigheten för godkännande. Övervakningsmetodplanen ska lämnas in på en blankett som fastställts av Energimyndigheten. Bestämmelser om tidsfristerna för inlämnande av övervakningsmetodplanen och om förutsättningarna för godkännande finns i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter.

54 §. Ändring av övervakningsmetodplanen. I paragrafen föreskrivs det om ändring av övervakningsmetodplanen, om verksamhetsutövarens skyldigheter i anslutning till detta samt om Energimyndighetens bedömning av ändringens betydelse. Paragrafen motsvarar förfarandet enligt den gällande lagen om utsläppshandel, men i paragrafen preciseras Energimyndighetens förfarande när den ändring verksamhetsutövaren anmäler inte är betydande.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska verksamhetsutövaren ändra övervakningsmetodplanen när de villkor som anges i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter uppfylls.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska verksamhetsutövaren anmäla ändringar till Energimyndigheten på förhand. Om en ändring är betydande i den mening som avses i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter, ska Energimyndigheten ändra beslutet om övervakningsmetodplanen. Om en ändring inte är betydande i den mening som avses i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter, ska Energimyndigheten utan dröjsmål informera verksamhetsutövaren om detta. I det föreslagna 2 mom. preciseras förfarandet i fråga om icke-betydande ändringar så, att Energimyndigheten utan dröjsmål ska informera verksamhetsutövaren om ändringen inte är betydande och att beslutet om övervakningsmetodplanen inte behöver ändras. Preciseringsen motsvarar rådande praxis, men bestämmelsen är tydligare än i den gällande lagen.

Enligt det föreslagna 3 mom. får närmare bestämmelser om i 1 mom. avsedd ändring av övervakningsmetodplanen utfärdas genom förordning av arbets- och näringsministeriet.

55 §. Rapportering och anmälan om förändringar i verksamheten. I paragrafen föreskrivs det om verksamhetsutövarens årliga rapporteringsskyldighet i fråga om gratis tilldelade utsläppsrätter samt om anmälan av andra förändringar. Den föreslagna paragrafen motsvarar förfarandet enligt den gällande lagen och förfarandena enligt kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska verksamhetsutövaren varje år upprätta en rapport om uppgifterna om en anläggnings produktion på det sätt som förutsätts i kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter och se till att rapporten verifieras. Bestämmelser

om innehållet i den årliga rapporten om produktionsuppgifter och om krav på den finns i kommissionens förordning om gratis tilldelning och i kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska rapporten för respektive kalenderår tillsammans med den verifieringsrapport som gäller den lämnas in till Energimyndigheten senast den 31 mars följande år. Tidsfristen motsvarar tidsfristen för inlämnande av rapporten enligt kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska verksamhetsutövaren också anmäla andra förändringar i en anläggnings verksamhet till Energimyndigheten i enlighet med kraven i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter och kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter. Förändringar ska anmälas till Energimyndigheten på förhand.

56 §. *Ändring av det antal utsläppsrätter som tilldelas gratis.* I paragrafen föreskrivs det om ändring av det antal utsläppsrätter som tilldelas gratis och om skäl till detta. Den föreslagna paragrafen motsvarar förfarandet enligt den gällande lagen om utsläppshandel och förfarandena enligt kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Enligt paragrafen ska Energimyndigheten gratis fatta beslut om ändring av antalet utsläppsrätter som tilldelas en anläggning, om anläggningens eller delanläggningens verksamhetsnivå har förändrats eller om det har skett någon annan förändring i anläggningens eller delanläggningens verksamhet som påverkar antalet utsläppsrätter. Inverkan på antalet utsläppsrätter av ändringarna i verksamhetsnivån bedöms på det sätt som förutsätts i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter och i kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter. Huvudregeln är att om en delanläggnings genomsnittliga verksamhetsnivå har ökat eller minskat med mer än 15 % jämfört med den historiska verksamhetsnivån, ska antalet utsläppsrätter som tilldelas gratis för den aktuella tilldelningsperioden ändras med motsvarande procentsats. Den genomsnittliga verksamhetsnivån ska fastställas som det aritmetiska medeltalet av två års verksamhetsnivå, som mäts för två hela kalenderår under vilka verksamheten bedrivits. För en befintlig anläggning ska det första året för vilket verksamhetsnivån beräknas vara det första året av respektive tilldelningsperiod. För nya deltagare beräknas inte den genomsnittliga verksamhetsnivån för de tre första kalenderåren av verksamhet. Om verksamhetsnivån under den aktuella tilldelningsperioden åter ändras och ändringen ligger inom ett variationsintervall på 5 % över de 15 % som nämns ovan, ska antalet utsläppsrätter som tilldelas gratis inte ändras. Om en senare förändring dock överstiger det variationsintervall på 5 % inom vilket den tidigare anpassningen skedde (t.ex. 20–25 %, 25–30 % etc.), ska anpassningen för tilldelningsperioden vara densamma som den genomsnittliga procentuella förändringen i verksamhetsnivån.

57 §. *Sammanläggningar och delningar.* I paragrafen föreskrivs det om förfarandet när anläggningar fusioneras eller delas. Den föreslagna paragrafen motsvarar förfarandena enligt kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Enligt 1 mom. ska verksamhetsutövare utan dröjsmål på det sätt som föreskrivs i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter lämna Energimyndigheten uppgifter om de anläggningar som uppstått till följd av sammanslagning eller uppdelning. Skyldigheten gäller oberoende av om den anläggning som är ett resultat av fusionen eller delningen är en befintlig anläggning i utsläppshandeln eller en ny deltagare.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Energimyndigheten fatta beslut om det antal utsläppsrätter som tilldelas sammanslagna eller uppdelade anläggningar gratis. Kommissionen bedömer alla fall som gäller fusion eller delning innan Energimyndigheten fattar sitt beslut.

58 §. *Avstående från gratis tilldelning av utsläppsrätter.* I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om avstående från gratis tilldelning av utsläppsrätter samt om ansökan och beslut om avstående. Paragrafen motsvarar gällande lag, men till den fogas ett förbud enligt kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter mot att återkalla ansökan om avstående under samma tilldelningsperiod.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska verksamhetsutövaren för att avstå från gratis tilldelning av utsläppsrätter lämna in en ansökan till Energimyndigheten. Närmare bestämmelser om rätten att helt eller delvis avstå från gratis tilldelning av utsläppsrätter finns i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Energimyndigheten fatta beslut om ändring av antalet utsläppsrätter utifrån den ansökan som avses i 1 mom. Innan beslutet fattas ska Energimyndigheten underrätta kommissionen, som övervakar det totala antalet utsläppsrätter, om ändringen av antalet utsläppsrätter. Antalet utsläppsrätter som tilldelas gratis ändras den 1 januari efter att ansökan gjorts. Ett beslut om avstående från utsläppsrätter som tilldelas gratis är i kraft till utgången av den aktuella tilldelningsperioden, och enligt kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter har verksamhetsutövaren inte rätt att återta sin ansökan under samma tilldelningsperiod. Det föreslås att förbudet mot återkallande av ansökan fogas till lagen om utsläppshandel, eftersom avståendet från utsläppsrätter får konsekvenser som består till utgången av tilldelningsperioden.

59 §. *Registrering av gratis tilldelning av utsläppsrätter.* I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om registrering av gratis tilldelade utsläppsrätter på en anläggningskonto, samt om registrering av utsläppsrätter när en anläggning upphör med sin verksamhet eller avbryter sin verksamhet tills vidare.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska Energimyndigheten varje år senast den 30 juni registrera antalet utsläppsrätter enligt beslutet om tilldelning av utsläppsrätter på kontot för anläggningen i fråga i unionsregistret. Kontot är utsläppstillståndsspecifikt. Om en anläggnings utsläppstillstånd är gemensamt för flera verksamhetsutövare ska verksamhetsutövare genom ömsesidiga avtal komma överens om vem som har rätt att använda kontot. Förfarandet motsvarar gällande lag, men det föreslås att tidsfristen för registreringen ändras i enlighet med utsläppshandelsdirektivet.

Enligt det föreslagna 2 mom. får inga utsläppsrätter registreras för en anläggning som upphört med sin verksamhet. Bestämmelsen motsvarar artikel 10a.19 i utsläppshandelsdirektivet. Energimyndigheten fattar beslut om att utsläppsrätter inte längre ska registreras. Närmare bestämmelser om villkoren för när en anläggning ska anses ha upphört med sin verksamhet och om hur registreringen av utsläppsrätter upphör finns i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter. Enligt kommissionens gällande förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter anses en anläggning har upphört med sin verksamhet, om dess utsläppstillstånd har återkallats, om anläggningen inte längre uppnår tröskelvärdena för verksamheter som förtecknas i bilaga I om tillämpningsområdet för utsläppshandelsdirektivet eller om anläggningen inte har någon verksamhet och det är tekniskt omöjligt att återuppta verksamheten. Enligt ett utkast till förordning om ändring av kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter ska bestämmelsen om upphörande av verksamhet preciseras så att utsläppsrätter inte längre får

registreras för det aktuella kalenderåret från och med dagen efter den dag när anläggningens verksamhet upphört.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det att om en anläggning avbryter sin verksamhet tills vidare kan Energimyndigheten från och med det år som följer på avbrytandet, i enlighet med kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter, upphöra med registreringen av det antal utsläppsrätter som enligt beslutet om tilldelning av utsläppsrätter ska registreras årligen. Energimyndigheten fattar beslut om att utsläppsrätter inte längre ska registreras.

60 §. Registrering av ändrat antal utsläppsrätter. I den ändrade paragrafen föreskrivs det om registrering av ändrat antal utsläppsrätter samt om tidsfristen för registrering. Förfarandet enligt paragrafen motsvarar gällande lag med den skillnaden att de bestämmelser som berör tidigare handelsperioder stryks och att ordalydelsen ändras så att den mer exakt motsvarar de harmoniserade reglerna för gratis tilldelning.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det om registrering av utsläppsrätter när antalet utsläppsrätter som tilldelas en anläggning gratis minskar. Om det antal utsläppsrätter som tilldelas en anläggning gratis minskar till följd av en ändring i verksamhetsnivån och det inte är möjligt att inom den föreskrivna tidsfristen för registreringen, senast den 30 juni, fatta ett beslut om ändring av antalet utsläppsrätter, ska Energimyndigheten trots 59 § så snart som möjligt efter det att beslutet om minskning av antalet utsläppsrätter har fattats på anläggningens konto registrera de utsläppsrätter som tilldelas anläggningen gratis det året. Bestämmelsen behövs eftersom registreringen av det ändrade antalet gratis tilldelade utsläppsrätter förutsätter att kommissionen godkänner antalet utsläppsrätter, och det kan förutspås att den tid som reserverats för handläggning av ändringar mellan rapporteringen av årliga uppgifter och registreringen av utsläppsrätter kanske inte är tillräcklig för den nationella handläggningen av ändringarna och för kommissionens godkännande.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om registrering av utsläppsrätter när antalet utsläppsrätter som tilldelas ökar. Energimyndigheten kan, om kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter tillåter det, på anläggningens konto senast den 30 juni registrera det antal utsläppsrätter som tilldelas gratis enligt det gällande beslutet och så snart som möjligt efter det att beslutet om ökning av antalet utsläppsrätter har fattats registrera skillnaden mellan det antal utsläppsrätter som registrerats på kontot och det ökade antalet utsläppsrätter. Inom tidsfristen registreras då det antal utsläppsrätter som anges i det gällande beslutet om tilldelning. Skillnaden mellan det antal utsläppsrätter som redan registrerats och det utökade antalet registreras så snart som möjligt efter beslutet om ändring. Ändring av antalet utsläppsrätter förutsätter kommissionens godkännande, vilket kan ta flera månader. Det är inte ändamålsenligt att skjuta upp registreringen av det antal utsläppsrätter som redan beviljats när flera utsläppsrätter är att vänta.

61 §. Registrering av utsläppsrätter när verksamhetsutövaren byts. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om registrering av gratis tilldelade utsläppsrätter för en ny verksamhetsutövare samt om förutsättningarna och tidpunkten för registreringen. Bestämmelsen motsvarar delvis gällande lag, men tidpunkten för registreringen preciseras för att bättre motsvara förfarandet enligt lagen.

När en anläggnings verksamhetsutövare byts, ska de utsläppsrätter som tilldelats anläggningen i fråga och som ska registreras varje år registreras på den nya verksamhetsutövarens konto för anläggningen i fråga i unionsregistret från och med det att Energimyndigheten har fattat beslut om överföring av utsläppstillståndet, övervakningsplanen och övervakningsmetodplanen till den nya verksamhetsutövaren i enlighet med 37 § 1 mom.

62 §. Återlämnande och återkrav av utsläppsrätter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om återlämnande och återkrav när för många utsläppsrätter tilldelats. Bestämmelsen ändras i förhållande till gällande lag så att verksamhetsutövaren i stället för genom ett avtal primärt ska återlämna utsläppsrätterna på Energimyndighetens uppmaning, varefter myndigheten bestämmer att de ska återkrävas. I övrigt motsvarar den föreslagna paragrafen gällande lag.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska en verksamhetsutövare på vars konto i unionsregistret det har registrerats fler utsläppsrätter än vad verksamhetsutövaren enligt kommissionens rättsakt om gratis tilldelning av utsläppsrätter, kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter eller kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter är berättigad till utan dröjsmål återlämna ett antal utsläppsrätter som motsvarar det överskjutande antalet utsläppsrätter på Energimyndighetens uppmaning.

Energimyndigheten ska fatta beslut om återkrav av ett överskjutande antal utsläppsrätter, om verksamhetsutövaren har låtit bli att återlämna det antal utsläppsrätter som i enlighet med 1 mom. ska återlämnas. Genom beslutet kan det antingen bestämmas att utsläppsrätterna ska återlämnas eller att de ska kvitteras. Energimyndigheten kan kvittera de överskjutande utsläppsrätterna mot det antal som ska tilldelas gratis, om förfarandet inte förhindras i kommissionens förordning av gratis tilldelning av utsläppsrätter eller kommissionens registerförordning. Det har föreslagits att till kommissionens förordning ska fogas en bestämmelse enligt vilken den behöriga myndigheten om en verksamhetsutövare inte lämnar in det överskjutande antal utsläppsrätter som tilldelats ska anvisa den nationella administratören för unionsregistret att dra av det antalet utsläppsrätter från det antal verksamhetsutövaren senare tilldelas. Andringen av förordningen om gratis tilldelning av utsläppsrätter är ännu under behandling, och därför är det i nuläget inte säkert om bestämmelsen kommer att träda i kraft.

63 §. Tidsfrist för återkrav och preskriptionstid. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om återkrav och för tidsfristen för det samt om preskriptionstiden för återkrav. Paragrafen motsvarar gällande lag.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska Energimyndigheten fatta beslut om återkrav av utsläppsrätter utan dröjsmål efter det att Energimyndigheten har fått kännedom om att en verksamhetsutövare blivit tilldelad fler utsläppsrätter än vad denna är berättigad till och om att denna inte har fullgjort Energimyndighetens uppmaning att utan dröjsmål återlämna dem.

Enligt det föreslagna 2 mom. får åtgärder för återkrav av utsläppsrätter får inte längre vidtas när tio år har förflutit från det att utsläppsrätterna registrerades.

Enligt det föreslagna 3 mom. får närmare bestämmelser om förfarandet för återkrav av utsläppsrätter och om tidsfristerna utfärdas genom förordning av statsrådet.

11 kap. **Gratis tilldelning av utsläppsrätter till luftfartygsoperatörer**

I det föreslagna kapitlet föreskrivs det om gratis tilldelning av utsläppsrätter till luftfartygsoperatörer. Bestämmelserna om förfarandet för tilldelning samt ansökan om utsläppsrätter i den gällande lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart har motsvarande innehåll. I kapitlet har bestämmelserna om reglerna för gratis tilldelning ändrats i förhållande till den gällande lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart, till följd av ändringar i direktivet.

64 §. Reglerna för gratis tilldelning av utsläppsrätter för luftfart. Enligt det föreslagna 1 mom. är den kalkylerade andel som de utsläppsrätter som tilldelas luftfartygsoperatörer gratis utgör av det totala antalet utsläppsrätter för luftfart 85 procent 2024 och 2025, av vilket 25 procent

överförs till auktion 2024 och 50 procent 2025. Från och med 2026 tilldelas luftfartygsoperatörer gratis utsläppsrätter endast på basis av den användning av hållbara flygbränslen som avses i 65 §. Genom bestämmelsen genomförs nedkörningen av gratis tilldelning av utsläppsrätter för luftfart enligt utsläppshandelsdirektivet.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Europeiska kommissionen fastställa det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut respektive år samt det antal utsläppsrätter för luftfart som ska tilldelas gratis.

65 §. Gratis tilldelning av utsläppsrätter för användning av hållbara flygbränslen. Enligt det föreslagna 1 mom. kan en luftfartygsoperatör i enlighet med artikel 3c.6 i utsläppshandelsdirektivet fram till utgången av 2030 varje år ansöka om gratis tilldelning av utsläppsrätter för luftfart på basis av användningen av hållbara flygbränslen under det föregående året. Genom gratis utsläppsrätter minskas prisskillnaden mellan hållbara och fossila flygbränslen så att ju mer hållbart ett bränsle anses vara enligt den artikel i direktivet som anges ovan, desto större relativ andel av prisskillnaden täcks av gratis utsläppsrätter (70 % för avancerade biobränslen och grönt väte samt 95 % för syntetiska bränslen av icke-biologiskt ursprung). Prisskillnaden täcks i sin helhet, om hållbart bränsle tankas på flygplatser som är belägna på öar som är mindre än 10 000 km² eller i ett av de yttersta randområdena eller på flygplatser som till följd av att de har mindre än 800 000 passagerare per år inte omfattas av distributionsskyldigheten för förnybart flygbränsle enligt ReFuelEU Aviation-förordningen. Flygbränslet ska höra till tillämpningsområdet för ReFuelEU Aviation-förordningen. Dessutom ska flygbränslet ha använts för en flygning som omfattas av handeln med utsläppsrätter för luftfart, som inte är en överljudsflygning. Om efterfrågan på gratis tilldelade utsläppsrätter överstiger antalet utsläppsrätter som reserverats för året i fråga, minskas tilldelningen på ett enhetligt sätt mellan luftfartygsoperatörerna. De utsläppsrätter som tilldelats gratis dras av från det antal utsläppsrätter som auktioneras ut.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Europeiska kommissionen varje år offentliggöra det föregående årets uppgifter om prisskillnaden mellan fossila flygbränslen och hållbara flygbränslen samt anta rättsakter om beräkningen av prisskillnaderna mellan bränslen och om fördelningen av utsläppsrätter.

66 §. Ansökan om gratis tilldelning av utsläppsrätter för luftfart. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det såväl om den allmänna gratis tilldelningen av utsläppsrätter för luftfart för 2024 och 2025 som om den gratis tilldelning som har samband med hållbara flygbränslen och som är i kraft till utgången av 2030. Enligt det föreslagna 1 mom. görs ansökan om i 64 § avsedda utsläppsrätter som tilldelas gratis genom att en rapport om en luftfartygsoperatörs utsläpp under det föregående året från de flygningar som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag lämnas in till Transport- och kommunikationsverket senast den 31 mars 2024. Här avses den årliga utsläppsrapport som hör till skyldigheterna gällande utsläppshandeln enligt 31 §.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska ansökan om i 65 § avsedda utsläppsrätter som tilldelas gratis göras genom att en utsläppsrapport som avses i 1 mom. lämnas in till Transport- och kommunikationsverket senast den 31 mars respektive år. I ansökan ska även beaktas de närmare bestämmelser om användningen av hållbara flygbränslen som finns i artikel 3c.6 i utsläppshandelsdirektivet och som utfärdats med stöd av den artikeln.

67 §. Beslut om tilldelning av utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis. Enligt det föreslagna 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål efter det att verket har fått de uppgifter som avses i 64 § 2 mom. av Europeiska kommissionen fatta beslut om det antal utsläppsrätter för luftfart som tilldelas luftfartygsoperatörer gratis. Förslaget motsvarar gällande

lag med det undantaget att verket inte ska fatta beslut inom tre månader utan dröjsmål efter det att verket har fått uppgifter om kommissionens beslut om gratis tilldelning.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål efter det att verket har fått de uppgifter som avses i 65 § 2 mom. av Europeiska kommissionen fatta beslut om det antal i 65 § 1 mom. avsedda utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis.

68 §. Registrering av gratis tilldelning av utsläppsrätter för luftfart. Enligt det föreslagna 1 mom. ska Energimyndigheten senast den 30 juni respektive år på en luftfartygsoperatörs depåkonto registrera det antal utsläppsrätter för luftfart som tilldelats gratis med stöd av 64 §. Förslaget motsvarar gällande lag, utom i fråga om tidsfristen. När utsläppshandelsdirektivet omarbetades ändrades tidsfristen från den 28 februari till den 30 juni.

I det föreslagna 2 mom. ingår en bestämmelse om registrering av utsläppsrätter vid användning av hållbara flygbränslen. Energimyndigheten ska utan dröjsmål registrera det antal utsläppsrätter som tilldelats gratis med stöd av 65 § på luftfartygsoperatörens depåkonto efter att ha fått kännedom om Transport- och kommunikationsverkets i 65 § 2 mom. avsedda beslut.

I det föreslagna 3 mom. ingår motsvarande förbud som i gällande lag mot att registrera utsläppsrätter i utsläppshandelsregistret i samband med återkallande av en luftfartygsoperatörs organisations drifttillstånd eller operativa licens. Transport- och kommunikationsverket ska utan dröjsmål underrätta Energimyndigheten om en sådan ändring som nämns ovan.

I det föreslagna 4 mom. ingår en motsvarande bestämmelse som i gällande lag om skyldigheten för luftfartygsoperatören att utan dröjsmål anmäla bytet till Transport- och kommunikationsverket och även till Energimyndigheten, som registrerar de årliga utsläppsrätterna på den nya luftfartygsoperatörens depåkonto i registret.

12 kap. **Unionsregistret**

I kapitlet föreskrivs det om utsläppshandelsregistret och om förande av det. Det föreslagna kapitlet motsvarar 8 kap. i den gällande lagen om utsläppshandel.

69 §. Förande av unionsregistret. I paragrafen föreskrivs det om förande av register, om Energimyndighetens uppgifter som nationell administratör för registret, om registeruppgifter enligt Kyotoprotokollet och om iakttagandet av kommissionens registerförordning.

Enligt det föreslagna 1 mom. bokförs innehav, överlåtelse och annullering av utsläppsrätter noggrant i unionsregistret. Energimyndigheten är nationell administratör för registrets nationella del och svarar för den årliga registreringen av de utsläppsrätter som tilldelas gratis. Energimyndigheten kan anlita utomstående för uppgifter som anknyter till administreringen registret. Det föreslagna momentet motsvarar Energimyndighetens nuvarande uppgifter, som dock till följd av det utvidgade tillämpningsområdet också föreslås omfatta uppgifter som berör utsläppsrättskonton för sjötransporter.

Enligt det föreslagna 2 mom. är registret också nationellt register för bokföring av utsläppsenheter enligt Kyotoprotokollet, om inte något annat föreskrivs i kommissionens registerförordning. Energimyndigheten är nationell administratör för registret enligt Kyotoprotokollet.

Enligt det föreslagna 3 mom. iakttas i fråga om upprättande och förande av registret och i fråga om registerfunktionerna kommissionens registerförordning. I registerförordningen föreskrivs det bland annat om uppgiftsfördelningen mellan registrets centrala administratör Europeiska

kommissionen och de nationella administratörerna. Kommissionen ansvarar för utveckling och upprätthållande av registret, medan de nationella administratörerna administrerar respektive nationella del av unionsregistret och de konton och kontoinnehavare som omfattas av den egna statens jurisdiktion, samt vid behov handhar funktioner som berör kontona. På brottsbekämpning och på förhindrande av penningtvätt och finansiering av terrorism inom ramen för registret tillämpas kommissionens registerförordning och de bestämmelser som det hänvisas till i den. Det föreslagna momentet motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel.

70 §. Unionsregistrets koppling till kommissionens registersystem. I paragrafen föreskrivs det om registrets nationella dels koppling till kommissionens register, dels om kontroll av registret.

Enligt det föreslagna 1 mom. är de nationella registerfunktionerna kopplade till kommissionens registersystem som genomför automatiska kontroller av alla transaktioner i registersystemet för att säkerställa att årsregistreringen av de utsläppsrätter som tilldelas gratis och överlåtelsen och annulleringen av utsläppsrätter sker i överensstämmelse med bestämmelserna. Det föreslagna momentet motsvarar bestämmelsen i den gällande lagen om utsläppshandel om registrets koppling till kommissionens register och om kontroller.

Enligt det föreslagna 2 mom. består registersystemet av elektroniska databaser som innehåller gemensamma uppgifter med hjälp av vilka årsregistreringen av de utsläppsrätter som tilldelas gratis och innehavet, överlåtelsen och annulleringen av dem följs. Dessutom säkerställs det att överlåtelseerna inte strider mot skyldigheterna enligt Kyotoprotokollet. Det föreslagna momentet motsvarar gällande lag.

71 §. Krav som gäller unionsregistret och bokföringen av utsläppsrätter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om registreringar i registret samt om behandlingen av uppgifter i samband med dem.

Enligt det föreslagna 1 mom. finns bestämmelser om årsregistreringen av de utsläppsrätter som tilldelas gratis och om registrering av innehavet, överlåtelsen och annulleringen av utsläppsrätter och projektenheter samt om allmänhetens rätt att bekanta sig med de uppgifter som ingår i registret och om uppgiftssekretessen i kommissionens registerförordning.

Enligt det föreslagna 2 mom. får bestämmelser om genomförandet av kommissionens registerförordning vid behov utfärdas genom förordning av statsrådet.

13 kap. **Innehav av och skyldighet att överlämna utsläppsrätter**

I det föreslagna 13 kap. föreskrivs om innehav av och skyldighet att överlåta utsläppsrätter. Det föreslagna kapitlet motsvarar i huvudsak 9 kap. i den gällande lagen om utsläppshandel om registrering, överlämnande och annullering av utsläppsrätter samt deras giltighet.

72 §. Innehav och överlåtelse av utsläppsrätter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om innehav och registrering av utsläppsrätter samt om överlåtelse av utsläppsrätter.

Enligt det föreslagna 1 mom. kan en fysisk eller juridisk person inneha utsläppsrätter. I registret bokförs på separata konton utsläppsrätterna för varje sådan person till vars konto utsläppsrätter tilldelas gratis eller till eller från vilken utsläppsrätter överlåts.

Enligt det föreslagna 2 mom. kan utsläppsrätter överlåtas mellan personer inom Europeiska unionen. Utsläppsrätter kan överlåtas mellan personer inom Europeiska unionen och personer i

tredjeländer, om utsläppsrätterna enligt tredjeländernas utsläppshandelssystem har erkänts vara förenliga med det förfarande som avses i artikel 25 i utsläppshandelsdirektivet.

73 §. Skyldighet att överlämna utsläppsrätter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om skyldigheten att överlämna utsläppsrätter och om tidsfristen för den.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska verksamhetsutövare, rederier och luftfartygsoperatörer varje år senast den 30 september till det register som avses i 69 § överlämna ett antal utsläppsrätter som motsvarar de utsläpp som varje verksamhetsutövares anläggning eller varje rederi eller luftfartygsoperatör har gett upphov till under det föregående kalenderåret och som har verifierats i enlighet med 10 kap. I fråga om anläggningar och luftfart motsvarar momentet gällande lagstiftning med undantag för tidsfristen för överlåtelse av utsläppsrätter, som vid omarbetningen av utsläppshandelsdirektivet ändrades från den 30 april till den 30 september.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om tidtabellen för rederiers successiva överlämnande av utsläppsrätter under den inledande fasen av systemet för handel med utsläppsrätter. Enligt det föreslagna 2 mom. ska de utsläppsrätter som nämns i 1 mom. ska i fråga om rederiers fartyg överlämnas enligt följande: 40 % av de verifierade utsläpp som rapporterats för 2024 och som omfattas av kravet på överlämnande i 1 mom., 70 % av de verifierade utsläpp som rapporterats för 2025 och som omfattas av kravet på överlämnande i 1 mom. och 100 % av de verifierade utsläpp som rapporterats för 2026 och varje år därefter och som omfattas av kravet på överlämnande i 1 mom. Det föreslagna momentet motsvarar artikel 3gb i utsläppshandelsdirektivet.

74 §. Undantag från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om undantag från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter. Undantaget tillämpas på anläggningar, luftfart och sjötransporter.

Enligt det föreslagna 1 mom. gäller skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt 73 § 1 mom. inte för utsläpp som verifierats som avskilda och transporterade för permanent lagring till en anläggning och som har giltigt tillstånd i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/31/EG om geologisk lagring av koldioxid och ändring av rådets direktiv 85/337/EEG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG och 2008/1/EG samt förordning (EG) nr 1013/2006. Jämfört med den gällande lagen om utsläppshandel innebär det föreslagna momentet att också att ingen skyldighet att överlämna utsläppsrätter uppkommer när utsläpp transporteras sjövägen och lagras.

Enligt det föreslagna momentet gäller skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt 73 § 1 mom. inte heller för sådana utsläpp som anses ha avskilts och använts på ett sådant sätt att de är permanent kemiskt bundna i en produkt så att de inte kommer ut i atmosfären vid normal användning, inklusive vid normal verksamhet som äger rum efter det att produkten är uttjänt. Närmare bestämmelser om permanent kemisk bindning i en produkt finns i den delegerad akt som kommissionen antar med stöd av artikel 12 i utsläppshandelsdirektivet.

75 §. Undantag från rederiers skyldighet att överlämna utsläppsrätter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om tidsbegränsade undantag från rederiers skyldighet att överlämna utsläppsrätter. Alla undantag enligt den föreslagna paragrafen tillämpas på utsläpp som uppkommer till och med utgången av 2030.

I den föreslagna 1 mom. 1 punkten föreskrivs om det så kallade undantaget för öar enligt direktivet. Enligt den punkten behöver utsläppsrätter inte överlämnas för resor som utförs av andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg mellan en hamn som omfattas av Finlands jurisdiktion och en hamn på en ö som omfattas av Finlands jurisdiktion och har färre än 200 000 invånare, samt

verksamhet inom en hamn i samband med sådana resor. Med passagerarfartyg avses fartyg som transporterar mer än 12 passagerare, och alltså också ro-ro-passagerarfartyg. Ön får inte ha landsvägs- eller järnvägsförbindelse till fastlandet. Sådana resor som uppfyller villkoren och som trafikeras av fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 är i praktiken vissa resor mellan hamnar på Åland och hamnar i övriga Finland. Utsläppsrätter behöver inte heller överlämnas med stöd av artikel 12.3-d andra stycke i utsläppshandelsdirektivet till följd av resor mellan en i den av kommissionen offentliggjorda förteckningen införd hamn på en ö som omfattas av en annan medlemsstats jurisdiktion och har färre än 200 000 invånare och en hamn i samma medlemsstat, samt verksamhet inom en hamn i samband med sådana resor. Hänvisningen till den av kommissionen offentliggjorda förteckningen behövs, eftersom andra medlemsländers undantag för ör också tillämpas på finländska fartyg som i andra medlemsländer trafikeras rutter som omfattas av undantaget.

I 1 mom. 2 punkten föreskrivs det om ett undantag för resor som utförs med passagerarfartyg inom ramen för ett gränsöverskridande avtal om allmän trafik eller en gränsöverskridande allmän trafikplikt. Med stöd av artikel 12.3-c i utsläppshandelsdirektivet antar kommissionen en genomförandeakt om undantaget. Enligt direktivet får två medlemsstater begära att undantaget ska tillämpas. Skyldigheten att lämna in utsläppsrätter uppkommer då inte med avseende på utsläpp som äger rum till följd av resor som utförs med passagerarfartyg eller ro-ro-passagerarfartyg inom ramen för ett gränsöverskridande avtal om allmän trafik eller en gränsöverskridande allmän trafikplikt som anges i den gemensamma begäran, vilka förbinder de två medlemsstaterna, och till följd av verksamhet inom en hamn från sådana fartyg i samband med sådana resor. Tillämpning av undantaget får endast begäras av två medlemsstater av vilka den ena inte har någon landgräns med andra medlemsstater och av vilka den andra medlemsstaten geografiskt ligger närmast den förstnämnda medlemsstaten. Finland kan inte i egenskap av medlemsstat göra en sådan begäran, eftersom Finland inte uppfyller förutsättningarna för undantag enligt direktivet. Företaget tillämpas på finländska fartyg som trafikeras sådana resor.

I den föreslagna 1 mom. 3 punkten föreskrivs i enlighet med artikel 12.3-b i utsläppshandelsdirektivet om undantag för EU:s yttersta randområden. Med yttersta randområden avses yttersta randområden enligt artikel 249 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Vid tidpunkten för beredningen av regeringens proposition fanns nio yttersta randområden, som omfattade fem transoceaniska områden som hör till Frankrike, Portugal och Spanien. I Finland finns inga sådana yttersta randområden som avses i FEUF. Undantaget tillämpas dock också på finländska fartyg som trafikeras sådana rutter. Enligt det föreslagna undantaget uppkommer ingen skyldighet att överlämna utsläppsrätter vid resor mellan en hamn i ett yttersta randområde i en medlemsstat och en annan hamn i samma medlemsstat, inbegripet resor inom samma yttersta randområde och mellan yttersta randområde i samma medlemsstat, samt verksamhet inom en hamn i samband med sådana resor.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om lättnad för isklassfartyg. Enligt momentet får rederier överlämna 5 procent färre utsläppsrätter än deras verifierade utsläpp annars hade förutsatt. Lättnaden berör utsläpp från isklassfartyg till och med utgången av 2030. Fartyget ska ha isklass I A eller I A Super i Transport- och kommunikationsverkets isklassregister som upprätthålls med stöd av 7 § 1 mom. i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005) eller en isklass som motsvarar isklass I A eller I A Super i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets motsvarighetsförteckning som upprätthålls med stöd av 4 § 2 mom. i den lagen. Rederiet beslutar om ibruktagande av undantaget från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter. Kommissionen ska anta en delegerad akt om det föreslagna undantaget för isklassfartyg och om den successiva beräkningsgrunden för infasningen enligt 73 § 2 mom. Enligt artikel 3gb i direktivet ska infasningen beräknas efter att kravet på överlämnande enligt artikel 12 beräknats. I artikel 12 i direktivet ingår undantag i enlighet med den föreslagna 75 §.

Enligt det föreslagna 3 mom. får de utsläppsrätter som överlämnas inte vara sådana att överlämnandet av dem förhindras med stöd av kommissionens registerförordning för att verksamhetsutövarnas, luftfartygsoperatörernas och rederiernas skyldigheter i den medlemsstat som utfärdat 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. Momentets innehåll motsvarar den gällande lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart.

Enligt det föreslagna 4 mom. får de utsläppsrätter som en anläggnings verksamhetsutövare överlämnat i fråga om utsläpp som orsakats under handelsperioden 2013–2020 inte vara sådana utsläppsrätter som utfärdats för handeln med utsläppsrätter för luftfart.

Enligt det föreslagna 5 mom. kan verksamhetsutövare, rederier och luftfartygsoperatörer fullgöra sina skyldigheter enligt 1 mom. genom att överlämna utsläppsrätter som den behöriga myndigheten i Finland eller i någon annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har utfärdat eller auktionerat ut eller utsläppsrätter som har utfärdats i ett tredjeland, om tredjelandets utsläppsrätter har erkänts i enlighet med artikel 25 i utsläppshandelsdirektivet.

76 §. Överföring av kostnader från ett rederi till en annan aktör. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om de situationer i vilka en annan aktör än ett rederi i enlighet med ett avtalsarrangemang i sista hand ansvarar för inköpen av bränsle eller fattar beslut om den last som fartyget transporterar eller om fartygets rutt eller hastighet. Enligt den föreslagna paragrafen har rederiet då rätt att få ersättning av den aktören för de kostnader som orsakas av överlämnandet av utsläppsrätter. Den föreslagna paragrafen grundar sig på utsläppshandelsdirektivet. Paragrafens syfte är att den som ansvarar för de beslut som påverkar ett fartygs utsläpp av växthusgaser, det vill säga den som ansvarar för inköpen av bränsle eller driften av fartyget, ska ansvara för kostnaderna. Paragrafens syfte är att främja iakttagandet av principen att förorenaren betalar och att göra utsläppshandeln mer verkningsfull. Rederiets rätt att få ersättning för kostnaderna påverkar inte rederiets skyldigheter enligt lagen om utsläppshandel.

77 §. Utsläppsrätternas giltighet. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om utsläppsrätternas giltighet. Den föreslagna paragrafen motsvarar bestämmelserna om utsläppsrätternas giltighet i den gällande lagen om utsläppshandel, som baserar sig på utsläppshandelsdirektivet.

Enligt den föreslagna paragrafen är utsläppsrätter som utfärdats den 1 januari 2013 eller därefter giltiga tills vidare. Från och med den 1 januari 2021 ska till utsläppsrätterna fogas en anteckning om under vilken tioårsperiod från och med den 1 januari 2021 de har utfärdats. Utsläppsrätterna är giltiga för de utsläpp som uppkommer från och med den aktuella tioårsperiodens första år.

78 §. Annullering av utsläppsrätter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om annullering av utsläppsrätter efter överlämnandet samt om möjligheten för fysiska och juridiska personer att annullera utsläppsrätter. Den föreslagna paragrafen motsvarar bestämmelsen om annullering i 54 § i den gällande lagen om utsläppshandel. Det föreslagna 2 mom. har preciserats jämfört med gällande lag så att möjligheten för fysiska och juridiska personer att själva annullera utsläppsrätter nämns utöver möjligheten att be Energimyndigheten annullera dem. I praktiken sköter innehavaren primärt annulleringen själv, om inte kontoinnehavaren är förhindrad och därför ber myndigheten att annullera dem för sin räkning.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska utsläppsrätter som har överlämnats annulleras efter överlämnandet. Bestämmelser om annullering av utsläppsrätter finns i kommissionens registerförordning.

Enligt det föreslagna 2 mom. kan en fysisk eller juridisk person på vars konto i registret utsläppsrätterna finns annullera utsläppsrätterna eller skriftligen be Energimyndigheten annullera dem för personens räkning. Energimyndigheten ska utan dröjsmål annullera utsläppsrätterna.

14 kap. Verifiering

I det föreslagna 14 kap. föreskrivs om verifiering. Jämfört med den gällande lagen om utsläppshandel har i kapitlet sammanförts alla bestämmelser som berör verifiering, och de har precisrats i fråga om förfarandena. I kapitlet ingår också bestämmelser som med stöd av den gällande lagen om utsläppshandel ingått i arbets- och näringsministeriets förordning, eftersom det föreslagna kapitlet också föreslås gälla sjötransporter och luftfart.

79 §. Kontrollör. I den föreskrivna paragrafen föreskrivs det om minimibehörighetskraven för kontrollörer enligt bilaga V till utsläppshandelsdirektivet samt MRV-förordningen och delegerade rättsakter som antagits med stöd av den. Paragrafens ordalydelse motsvarar 58 § i den gällande lagen i fråga om fullgörandet av kontrollörens uppgifter. Jämfört med gällande lag föreslås det dock att sådana bestämmelser som ingår i kommissionens direkt tillämpbara verifieringsförordning stryks i denna paragraf.

I enlighet med bilaga V till utsläppshandelsdirektivet ska kontrollören enligt 1 mom. vara funktionellt och ekonomiskt oberoende och utföra sina uppgifter på ett korrekt, objektiva och professionellt vis. Kontrollören ska ha kunskap om bestämmelserna, metoderna, normerna och riktlinjerna i fråga om övervakning och verifiering av utsläppshandeln samt de krav enligt lagstiftning, regler och administrativa förfaranden som är relevanta för de verksamheter som verifieras. Enbart kunskap om bestämmelserna är dock inte tillräckligt, utan det krävs en djupare förståelse för hur bestämmelserna ska tillämpas. Kontrollören ska i synnerhet känna till utsläppskällor inom sitt ackrediteringsområde och metoder för att fastställa, sammanställa, rapportera och kalibrera mätetal för dem.

Enligt det föreslagna 2 mom. finns närmare bestämmelser om de krav som ställs på kontrollörer inom utsläppshandeln i kommissionens verifieringsförordning och i delegerade bestämmelser i MRV-förordningen. Närmare bestämmelser i fråga om anläggningar och luftfart finns i kommissionens verifieringsförordning, och i fråga om sjötransporter i kapitel III i MRV-förordningen.

80 §. Ansökan om godkännande av kontrollör. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om godkännande av kontrollör, om vilket myndighet som beslutar om godkännandet samt om ansökans innehåll.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska godkännande av en kontrollör för handeln med utsläppsrätter för anläggningar sökas hos Energimyndigheten. Ansökan ska lämnas in på en blankett som har godkänts av Energimyndigheten. I ansökan ska anges inom vilket ackrediteringsområde enligt bilaga I till kommissionens verifieringsförordning godkännande söks samt de övriga uppgifter som Energimyndigheten förutsätter. Förfarandet enligt det föreslagna 1 mom. motsvarar det nuvarande förfarandet för godkännande av kontrollör.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska godkännande av en kontrollör för handeln med utsläppsrätter för luft- och sjöfart sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Ansökan ska lämnas in på en blankett som har godkänts av Transport- och kommunikationsverket. I ansökan ska anges de uppgifter som Transport- och kommunikationsverket förutsätter. För sjötransporter har en övervaknings- och rapporteringsskyldighet enligt MRV-förordningen gällt sedan 2018. I enlighet

med artikel 16 i MRV-förordningen har kontrollörerna godkänts av det nationella ackrediteringsorganet. Det föreskrivs om det nationella ackrediteringsorganet i 7 kap. 14 b § i miljöskyddslagen för sjöfarten, Ackrediteringstjänsten FINAS är nationellt ackrediteringsorgan. Det föreslås att förfarandet för godkännande av kontrollörer för sjötransporter ändras i lagen om utsläppshandel, så att förfarandet blir enhetligt med andra sektorer som hör till tillämpningsområdet för lagen om utsläppshandel. Förfarandena bör vara enhetliga för olika sektorer som omfattas av utsläppshandeln. Systemet för handel med utsläppsätter är gemensamt, och kontrollen av utsläpp samt av kontrollplanen och utsläppsrapporterna spelar en viktig roll för dess tillförlitlighet. Betydelsen av att säkerställa kontrollörens behörighet ökar när kontroll- och rapporteringsskyldigheten ligger till grund för systemet för handel med utsläppsätter. I nuläget finns bestämmelser om godkännande av kontrollör för luftfart i kommunikationsministeriets förordning om övervakning och kontroll av koldioxidutsläpp och antalet tonkilometer i luftfart (432/2015), som upphävs när den föreslagna lagen träder i kraft och bestämmelserna tas in i lagen om utsläppshandel.

Till ansökan om godkännande av en kontrollör ska fogas ett ackrediteringsbeslut från Säkerhets- och kemikalieverkets ackrediteringsenhet med bilagor, av vilket framgår att sökanden uppfyller kraven enligt 79 §. Om det är fråga om en kontrollör som ackrediterats eller certifierats i någon annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, ska till ansökan fogas ett ackrediteringsbeslut eller certifieringsintyg från ackrediteringsenheten i staten i fråga, av vilket framgår att sökanden uppfyller kraven enligt 79 §. Av ackrediteringsbeslutet eller certifieringsintyget ska framgå vilka ackrediteringsområden som kontrollören har konstaterats vara behörig på.

81 §. Godkännande av kontrollör. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om godkännande av kontrollör, om vilken myndighet som beslutar om godkännandet samt om krav på godkännande för kontrollörer som ackrediterats i ett annat EU-land. Uppgiften som kontrollör ska anses vara en offentlig förvaltningsuppgift. En registrerad juridisk person som fullgör en offentlig förvaltningsuppgift i Finland ska vara utsedd och godkänd för uppgiften av en myndighet, och en myndighet ska övervaka fullgörandet av uppgiften.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det att i fråga om anläggningar godkänner Energimyndigheten och i fråga om rederier och luftfartygsoperatörer godkänner Transport- och kommunikationsverket en finsk sammanslutning eller stiftelse eller en del av en sådan som kontrollör, om det har visats att kraven enligt 79 § uppfylls i enlighet med lagen om konstaterande av tillförlitligheten hos tjänster för bedömning av överensstämmelse med kraven (920/2005). Uppfyllelsen av kraven konstateras i ackrediteringsbeslutet, i vilket också de ackrediteringsområden fastställs inom vilka kontrollören har visat sig vara behörig att verifiera utsläppskällor.

En medlemsstat ska godkänna en kontrollör som ackrediterats i ett annat medlemsland och vars behörighet har kontrollerats av en annan medlemsstats ackrediteringsorgan som framgångsrikt genomgått kollegial granskning. Enligt det föreslagna 2 mom. ska en kontrollör som är ackrediterad i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet jämföras med en kontrollör som avses i 1 mom., om kontrollören är en sammanslutning eller stiftelse eller en del av en sådan och uppfyller kraven enligt 79 § och om förfarandet vid ackrediteringen motsvarar förfarandet enligt lagen om konstaterande av tillförlitligheten hos tjänster för bedömning av överensstämmelse med kraven.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det att av beslutet om godkännande av en kontrollör av handelen med utsläppsätter för anläggningar och luftfart ska framgå de ackrediteringsområden inom vilka sökanden kan vara kontrollör. Beslutet om godkännande är i kraft tills vidare. Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket ska föra en offentlig förteckning över de

kontrollörer som godkänts i Finland. I förhållande till den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart innebär förslaget att beslutet om godkännande av kontrollören är i kraft tills vidare, i stället för fem år som enligt gällande lag. Femårsperioden har baserat sig på femårsperioden för ackrediteringsbeslutet. Tidsbegränsningen har inte ansetts nödvändig. Fortsättningsvis ska kontrollören anmäla om förutsättningarna för godkännandet ändrat, såsom till exempel om beslutet om ackreditering inte längre är i kraft, och då ska den myndighet som fattat beslut om godkännandet ändra beslutet. Ändringens syfte är att minska antalet administrativa beslut som berör kontrollörens verksamhet.

82 §. Ändring av kontrollörens verksamhet. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om ändring av kontrollörens verksamhet och om kontrollörens skyldighet att underrätta myndigheten om det.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska en kontrollör till den myndighet som fattar beslut om godkännande av kontrollören anmäla alla sådana ändringar i sin verksamhet som kan inverka på villkoren för godkännandet. Anmälan ska göras omedelbart efter det att kontrollören fått kännedom om dem, dock senast inom sex månader från det att situationen förändrades. Sådana ändringar kan till exempel vara ändringar i kontrollörens organisation eller att viktiga sakkunniga lämnar kontrollörens tjänst.

Enligt det föreslagna 2 mom. kan den myndighet som har fattat beslut om godkännande av en kontrollör ändra beslutet om godkännande av kontrollören utifrån de uppgifter som avses i 1 mom. Den myndighet som har fattat beslut om godkännande kan dessutom ändra beslutet i fråga om ackrediteringsområdet. På ändring av ackrediteringsområdet tillämpas vad som i 81 § föreskrivs om godkännande av kontrollör.

83 §. Kontrollör som ska användas. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om den kontrollör som ska användas samt om rätten för kontrollören att kontrollera de lokaler kontrollen gäller.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska verksamhetsutövaren, luftfartygsoperatören och rederiet vid verifieringen av utsläppsrapporten använda en kontrollör som har godkänts i Finland med stöd av denna lag.

Verksamhetsutövaren ska dessutom vid verifieringen av referensdatarapporter, datarapporter för nya deltagare och rapporter om årlig verksamhetsnivå, samt luftfartygsoperatören även vid verifieringen av annulleringen av Corsia-klimatkrediter, använda en kontrollör som uppfyller kraven enligt lagen. Det föreslagna momentet motsvarar kravet enligt den gällande lagen om utsläppshandel, men har kompletterats med en skyldighet för rederier samt med en skyldighet enligt Corsia-systemet.

84 §. Kontrollörens uppgifter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om kontrollörens uppgifter samt om andra skyldigheter som föreskrivs för skötseln av förvaltningsuppgifter.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska en kontrollör utföra sina uppgifter med iakttagande av vad som föreskrivs i kommissionens verifieringsförordning, kommissionens övervakningsförordning, kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter, kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter och MRV-förordningen och i denna lag samt vad som föreskrivs eller bestäms med stöd av denna lag.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska på dem som är anställda hos en kontrollör tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i 1 mom.

Enligt det föreslagna 3 mom. finns bestämmelser om skadeståndsansvar i skadeståndslagen (412/1974).

85 §. Platsbesök. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om platsbesök, om facilitering av dem, om verifiering utan platsbesök och om virtuella platsbesök. I fråga om sjötransporter kommer bestämmelser att ingå i författningar som utfärdas med stöd av MRV-förordningen.

Det föreslagna 1 mom. innebär att verksamhetsutövaren, luftfartygsoperatören och rederiet ska ge kontrollören tillträde till alla lokaler och utrymmen i verksamhetsutövarens, luftfartygsoperatörens eller rederiets besittning som inte är avsedda för boende av permanent natur och som är föremål för verifieringen samt lämna kontrollören alla uppgifter som behövs för verifieringen.

Enligt det föreslagna 2 mom. finns bestämmelser om en kontrollörs platsbesök under verifieringsprocessen i artikel 21 i kommissionens verifieringsförordning.

Enligt det föreslagna 3 mom. föreskrivs det i artikel 31 i kommissionens verifieringsförordning om ansökan om tillstånd för verifiering av en anläggnings utsläpp och årliga verksamhetsnivåer utan besök på plats samt om Energimyndighetens bedömning och om beslut om behovet av platsbesök. Ansökan ska göras på en av Energimyndigheten fastställd blankett senast den 31 oktober året före verifieringen.

Enligt det föreslagna 4 mom. finns bestämmelser om förutsättningarna för virtuella besök på plats och om den behöriga myndighetens tillstånd i kommissionens verifieringsförordning.

86 §. *Verifieringsrapport.* I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om att kontrollören ska upprätta en verifieringsrapport, om kraven på den samt om bevaring av de uppgifter som använts för verifieringen.

Enligt det föreslagna 1 mom. har en kontrollör till uppgift att upprätta en verifieringsrapport om verifieringen av utsläppsrapporten, referensdatarapporten, datarapporten för ny deltagare och rapporten om årlig verksamhetsnivå. Kontrollören har till uppgift att i enlighet med artikel 13 i MRV-förordningen och de delegerade akter som antagits med stöd av den upprätta ett rederis verifieringsrapport om verifieringen av utsläppsrapporten och de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska av verifieringsrapporten för en anläggning eller luftfartygsoperatör framgå de omständigheter som är väsentliga med tanke på verifieringen i enlighet med kraven i kommissionens verifieringsförordning, och rapporten ska lämnas in på en blankett som godkänts av Energimyndigheten eller Transport- och kommunikationsverket.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska av verifieringsrapporten för och utlåtandet om ett rederi framgå de omständigheter som är väsentliga med tanke på verifieringen i enlighet med kraven i MRV-förordningen och rapporten ska lämnas in på en blankett som godkänts av Transport- och kommunikationsverket. Som en av Transport- och kommunikationsverket godkänd blankett anses utöver en formbunden blankett också andra sätt att lämna uppgifter som Transport- och kommunikationsverket godkänner.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska kontrollören bevara de uppgifter som avses i artikel 42 i kommissionens verifieringsförordning, verifieringsrapporten och den interna verifieringsdokumentationen i tio år från tidpunkten för utfärdandet av verifieringsrapporten.

87 §. *Anmärkning, varning och återkallande av beslut om godkännande av kontrollör.* I paragrafen föreskrivs det om möjligheten för myndigheten att ingripa i en kontrollörs verksamhet samt om skälen till detta. Paragrafen motsvarar förfarandet vid försummelse av kontrollörens verksamhet enligt den gällande lagen om utsläppshandel.

Enligt det föreslagna 1 mom. kan den myndighet som har godkänt en kontrollör ge kontrollören en anmärkning eller varning, om kontrollören inte uppfyller de krav som ställts upp för godkännande av en kontrollör eller handlar väsentligt i strid med denna lag eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den, kommissionens verifieringsförordning, MRV-förordningen eller villkoren i beslutet om godkännande.

Enligt det föreslagna 2 mom. kan den myndighet som har godkänt kontrollören återkalla godkännandet, om det i kontrollörens verksamhet framkommit väsentliga och allvarliga brister eller försummelse och den anmärkning eller varning som getts kontrollören inte har lett till att bristerna eller försummelserna i verksamheten korrigerats inom den av myndigheten utsatta tidsfristen.

15 kap. **Skyldighet att kompensera koldioxidutsläpp i Corsia-systemet**

I det föreslagna 15 kap. föreskrivs det om skyldighet att kompensera koldioxidutsläpp i Corsia-systemet. Det föreslagna kapitlet är nytt i förhållande till den gällande lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart, och det baserar sig på ändringar i direktivet.

88 §. Beräkning av kompensationskraven avseende utsläpp av koldioxid. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om fastställande av och information till den luftfartygsoperatör skyldigheterna berör om kompensationskraven avseende utsläpp av koldioxid enligt Corsia-systemet för internationell luftfart som hör till denna lags tillämpningsområde. Enligt det föreslagna 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket varje år i Corsia-systemet beräkna luftfartygsoperatörernas kompensationskrav avseende det föregående årets utsläpp av koldioxid i fråga om flygningar enligt kommissionens förordning som antagits med stöd av artikel 25a.3 i utsläppshandelsdirektivet och informera varje luftfartygsoperatör om beräkningen. Transport- och kommunikationsverket ska dessutom beräkna kompensationskraven för Corsia-systemets treårsperiod och informera varje luftfartygsoperatör om beräkningen senast den 30 november året efter utgången av treårsperioden. I kommissionens förordning som antagits med stöd av artikel 25a.3 i utsläppshandelsdirektivet förtecknas de stater utanför EES-området (utom Schweiz), som enligt kommissionens åsikt tillämpar Corsia-systemet på det sätt som avses i utsläppshandelsdirektivet. Corsia tillämpas på flygningar mellan de stater som ingår i förteckningen.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket vid beräkningen av kompensationskraven iaktta de bestämmelser om beräkningen av kraven som finns i de rättsakter som antagits med stöd av artikel 25a.7 och 25a.8 i utsläppshandelsdirektivet. De artiklarna ger kommissionen rätt att anta genomförandeförordningar i situationer när konkurrensen inom luftfarten kan snedvridas för att en stat utanför EES-området tillämpar Corsia med lindrigare villkor än vad som avses i utsläppshandelsdirektivet eller tillåter användning av andra klimatenheter än de som definieras i direktivet. I sådana situationer kan kommissionen bevilja luftfartygsoperatörer befrielse från kompensationskraven eller rätt att använda andra klimatenheter än de som avses i artikel 11a i direktivet.

89 §. *Luftfartygsoperatörernas kompensationskrav avseende utsläpp av koldioxid.* Enligt det föreslagna 1 mom. ska en luftfartygsoperatör som omfattas av tillämpningsområdet för Corsia-systemet annullera ett antal Corsia-klimatkrediter som motsvarar kompensationskraven i 88 §. Annulleringen ska göras senast den 31 januari det andra året efter utgången av Corsia-systemets

treårsperiod. I enlighet med 88 § ska Transport- och kommunikationsverket varje år informera varje luftfartygsoperatör om kompensationskravet för föregående år, men luftfartygsoperatörerna är skyldiga att uppfylla kompensationskraven först efter treårsperioden enligt systemet. Ett antal klimatenheter som motsvarar kompensationskravet ska första gången annulleras senast den 31 januari 2025 för perioden 2021–2023, och följande gång senast den 31 januari 2028 för perioden 2024–2027.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska de Corsia-klimatkrediter som används för kompensationskraven uppfylla kraven i artikel 11a i utsläppshandelsdirektivet och i de rättsakter som antagits med stöd av den artikeln. Kraven på godkända klimatenheter enligt utsläppshandelsdirektivet motsvarar inte de kriterier som godkänts i ICAO, eftersom tilläggskrav som gäller enskilda projekt och de länder där projekten finns ställs upp i artikel 11a i direktivet.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska luftfartygsoperatören se till att annulleringen verifieras med hjälp av en godkänd kontrollör som avses i 83 § och lämna in en av kontrollören fastställd rapport om annulleringen till Transport- och kommunikationsverket inom tre månader från utgången av den tidsfrist som avses i 1 mom. Transport- och kommunikationsverket godkänner rapporten, om den uppfyller kraven i denna paragraf.

16 kap. **Tillsyn och påföljder**

I det föreslagna 16 kap. föreskrivs det om tillsyn och påföljder. Påföljderna kvarstår i motsvarande form som i den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart. Till påföljderna har fogats påföljder enligt utsläppshandelsdirektivet för sjötransporter, och dessutom har påföljderna uppdaterats för att motsvara ansvarsfördelningen mellan Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket.

90 §. Tillgång till information och rätt att utföra inspektioner. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om tillgång till information och rätt att utföra inspektioner.

Enligt det föreslagna 1 mom. har Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att för tillsynen och för verkställigheten av denna lag få nödvändiga uppgifter ur datasystemet för miljövarsinformation och av verksamhetsutövare, rederier, luftfartygsoperatörer och kontrollörer. Det föreslagna momentet motsvarar Energimyndighetens rätt att få uppgifter enligt den gällande lagen om utsläppshandel. Enligt den gällande lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart gäller Energimyndighetens och Transport- och kommunikationsverkets rätt att få uppgifter luftfartygsoperatörer och kontrollörer, och enligt förslaget utvidgas myndigheternas rätt att få uppgifter i någon mån.

Enligt det föreslagna 2 mom. har arbets- och näringsministeriet trots sekretessbestämmelserna rätt att av Energimyndigheten få de uppgifter som är nödvändiga för verkställigheten av denna lag och för uppföljningen av verkställigheten. Jämfört med den gällande lagen om utsläppshandel har arbets- och näringsministeriets rätt att få uppgifter begränsats väsentligt. Rätten att få uppgifter enligt den gällande lagen följer det föreslagna 1 mom. Den föreslagna ändringen baserar sig på en förändring av arbets- och näringsministeriets uppgift, som innebär att ministeriet inte längre fattar några beslut med stöd av den föreslagna lagen utan enbart svarar för styrning och utveckling vid verkställigheten av lagen.

Enligt det föreslagna 3 mom. har kommunikationsministeriet trots sekretessbestämmelserna rätt att av Transport- och kommunikationsverket få de uppgifter som är nödvändiga för verkställigheten av denna lag och för uppföljningen av verkställigheten. I den gällande lagen om handel

med utsläppsrätter för luftfart ingår ingen motsvarande rätt att få uppgifter. Den föreslagna rätten att få uppgifter baserar sig på kommunikationsministeriets uppgift att svara för styrningen och utvecklingen av handeln med utsläppsrätter för sjötransporter och luftfart.

Enligt det föreslagna 4 mom. har Energimyndigheten trots sekretessbestämmelserna rätt att av de kontoinnehavare och de kontoombud som avses i kommissionens registerförordning utan ogrundat dröjsmål få de uppgifter och utredningar som myndigheten begär och som behövs för skötseln av uppgifterna enligt 7 kap. 1 § 4 mom. i lagen om förhindrande av penningtvätt och av finansiering av terrorism (444/2017). Det föreslagna momentet motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel.

Enligt det föreslagna 5 mom. har Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket för tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av de bestämmelser som utfärdats med stöd av den rätt att utföra inspektioner i lokaler och utrymmen som verksamhetsutövaren, rederiet eller luftfartygsoperatören besitter och som inte är avsedda för boende av permanent natur. Verksamhetsutövaren, rederiet och luftfartygsoperatören ska på begäran för den myndighet som utför inspektionen visa upp handlingar och datasystemsregistreringar och ordna tillträde till anordningar och utrustning som kan ha betydelse vid tillsynen över att denna lag eller de bestämmelser som utfärdats med stöd av den följs. Den tjänsteman som utför inspektionen har rätt att avgiftsfritt ta kopior av de handlingar som ska granskas och utskriften av de registreringar som finns i datasystem. Rätten att utföra inspektioner enligt det föreslagna 5 mom. motsvarar bestämmelserna i den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart.

Enligt det föreslagna 6 mom. är kontrollörerna trots sekretessbestämmelserna skyldiga att lämna varandra de uppgifter som behövs för samarbetet mellan dem och lämna Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket de uppgifter som behövs för tillsynen. Det föreslagna momentet motsvarar rätten att få uppgifter av en kontrollör enligt den gällande lagen om utsläppshandel.

91 §. Rätt att lämna ut information till myndigheter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om Energimyndighetens och Transport- och kommunikationsverkets rätt att lämna ut information till andra myndigheter. Den föreslagna paragrafen motsvarar bestämmelserna om utlämnande av information till myndigheter i den gällande lagen om utsläppshandel. I den gällande lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart finns ingen motsvarande paragraf. Paragrafen behöver utvidgas till att också omfatta Transport- och kommunikationsverket, eftersom myndighetsansvaret enligt den föreslagna lagen förutsätter motsvarande rätt att lämna ut uppgifter för skötseln de andra myndigheters uppgifter som nämns nedan.

Enligt den föreslagna paragrafen har Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket utöver vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) trots sekretessbestämmelserna rätt att lämna ut information till Finansinspektionen, Centralkriminalpolisen och Centralen för utredning av penningtvätt, Statistikcentralen och skattemyndigheten för skötseln av deras uppgifter.

92 §. Avgift för överskriden utsläppsrätt. I den föreskrivna paragrafen föreskrivs det om en avgift för överskriden utsläppsrätt som ska påföras vid underlåtelse att överlämna utsläppsrätter, samt om vilken myndighet som ska påföra avgiften.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska Energimyndigheten ålägga en verksamhetsutövare att till staten betala en avgift för överskriden utsläppsrätt, om verksamhetsutövaren inte senast den 30

september överlämnar ett antal utsläppsrätter som motsvarar verksamhetsutövarens utsläpp under det föregående kalenderåret. Det föreslagna momentet motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel med undantag för det ändrade datumet, som baserar sig på en ändring i direktivet.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket ålägga en luftfartygsoperatör eller ett rederi att till staten betala en avgift för överskriden utsläppsrätt, om luftfartygsoperatören eller rederiet inte senast den 30 september överlämnar ett antal utsläppsrätter som motsvarar luftfartygsoperatörens eller rederiets utsläpp under det föregående kalenderåret. Det föreslagna momentet motsvarar den gällande lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart med undantag för det ändrade datumet, som baserar sig på en ändring i direktivet.

Enligt det föreslagna 3 mom. är överskridningsavgiften 100 euro per ton koldioxidekvivalenter för vilket utsläppsrätter inte har överlämnats. Den avgift för överskriden utsläppsrätt som tillämpas på de utsläppsrätter som utfärdats den 1 januari 2013 eller därefter ska höjas i enlighet med förändringarna i det europeiska konsumentprisindexet. Det föreslagna momentet motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart och baserar sig på överskridningsavgiftens belopp enligt direktivet.

93 §. Verkställande av överskridningsavgiften. Enligt den föreslagna paragrafen är överskridningsavgiften direkt utsökbar. Om uttaget av den ska det föreskrivas i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). Verkställandet av överskridningsavgiften sköts av Rättsregistercentralen. Det föreslagna momentet motsvarar bestämmelserna om verkställande av överskridningsavgiften i den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart.

94 §. Övriga påföljder som gäller försummelse att överlämna utsläppsrätter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om övriga påföljder som gäller försummelse att överlämna utsläppsrätter, som åläggs utöver den överskridningsavgift som förutsätts i utsläppshandelsdirektivet. Den föreslagna paragrafen motsvarar bestämmelserna i den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska verksamhetsutövare, rederier och luftfartygsoperatörer överlämna ett antal utsläppsrätter som motsvarar de i 92 § 1 och 2 mom. avsedda utsläpp som överskrider de överlämnade utsläppsrätterna. Överlämnandet ska göras senast i samband med att utsläppsrätterna för följande år överlämnas. I fråga om överlämnande och annullering av utsläppsrätter följs bestämmelserna i 73 och 78 §. Enligt det föreslagna momentet preciseras skyldigheten att överlämna utsläppsrätter trots den överskridningsavgift som avses i 92 § samt sätts en ny tidsfrist ut för överlämnande av utsläppsrätter som inte överlämnats. Till övriga delar gäller kraven enligt lagen om utsläppshandel för överlämnandet av utsläppsrätter.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Energimyndigheten årligen offentliggöra uppgifter om de verksamhetsutövare som inte har överlämnat utsläppsrätter i enlighet med 73 §. Uppgifterna ska strykas i samband med det årliga offentliggörandet, om verksamhetsutövaren har överlämnat utsläppsrätterna.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket årligen offentliggöra uppgifter om de rederier och luftfartygsoperatörer som inte har överlämnat utsläppsrätter i enlighet med 73 och 75 §.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska Energimyndigheten kvitta de utsläppsrätter som finns på kontot för en verksamhetsutövare, ett rederi eller en luftfartygsoperatör som försatts i konkurs, om

verksamhetsutövaren, rederiet, luftfartygsoperatören eller konkursboet inte senast den 30 september överlämnar ett antal utsläppsrätter som motsvarar utsläppen under det föregående kalenderåret eller kalenderåren före det, till den del det finns utsläppsrätter för kalenderåren i fråga som inte överlämnats. Från depåkontot kvittas i första hand ett antal utsläppsrätter som motsvarar de utsläpp som uppkommit efter konkursens början.

Enligt det föreslagna 5 mom. kan Energimyndigheten låta bli att kvitta de utsläppsrätter som under kalenderåret i fråga har registrerats på en verksamhetsutövars, ett rederis eller en luftfartygsoperatörs konto, om konkursboet fortsätter att bedriva verksamhetsutövarens, rederiets eller luftfartygsoperatörens verksamhet.

95 §. Förbud mot att överlåta utsläppsrätter. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om förbud mot att överlåta utsläppsrätter. I fråga om anläggningar motsvarar den föreslagna paragrafen gällande bestämmelser.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska Energimyndigheten förbjuda en verksamhetsutövare och Transport- och kommunikationsverket ska förbjuda ett rederi eller en luftfartygsoperatör att överlåta utsläppsrätter, om verksamhetsutövaren, rederiet eller luftfartygsoperatören inte senast den 31 mars har lämnat in en verifierad rapport, som konstaterats vara tillfredsställande, om det föregående årets utsläpp. Det förbud som meddelas en verksamhetsutövare gäller en enskild anläggning. Förbudet gäller tills vidare, till dess att det föregående årets utsläppsmängd har beräknats på ett tillförlitligt sätt. Primärt aktualiseras utsläppshandelsmyndighetens bedömning av utsläppsmängden i en situation där ett fel förekommit enligt 35 §.

Enligt det föreslagna 2 mom. får den som försätts i konkurs inte överlåta utsläppsrätter från det konto som varit i den i konkurs försatta aktörens besittning förrän konkursboet eller den aktör som kommit i dess ställe har överlämnat ett antal icke-överlämnade utsläppsrätter som motsvarar utsläppen för tiden före konkursen och under konkurstiden.

Enligt det föreslagna 3 mom. kan myndigheten på ansökan av konkursboet bestämma att begränsningen av överlåtelse ska gälla endast de icke-överlämnade utsläppsrätterna för de föregående kalenderåren samt utsläpp som uppkommit under kalenderåret.

Enligt det föreslagna 4 mom. kan ett förbud mot överlåtelse gälla utsläppsrätter för att trygga återkrav av överskjutande utsläppsrätter som tilldelats gratis enligt 62 §. Ett förbud mot att överlåta utsläppsrätter som har meddelats i syfte att trygga ett återkrav kan gälla alla de utsläppsrätter som verksamhetsutövaren har på sitt depåkonto eller en del av dem.

96 §. Administrativt tvång. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om administrativt tvång. Paragrafen motsvarar bestämmelsen om administrativt tvång i den gällande lagen om utsläppshandel.

Enligt det föreslagna 1 mom. kan Energimyndigheten i fråga om verksamhetsutövare och Transport- och kommunikationsverket i fråga om luftfartygsoperatörer eller rederier ålägga den som bryter mot denna lag eller mot en bestämmelse som utfärdats med stöd av den att rätta till sin försummelse eller annars fullgöra sin skyldighet. Andra skyldigheter än skyldigheten att överlämna utsläppsrätter kan förenas med vite eller hot om att verksamheten avbryts helt eller delvis eller att en åtgärd som lämnats ogjord utförs på den försumliges bekostnad. Det föreslagna administrativa tvånget berör inte överlåtelse av utsläppsrätter, för vilket påföljden enligt utsläppshandelsdirektivet är överskridningsavgift, och i samband med den skjuts tidsfristen för överlämnande av utsläppsrätter fram till följande år. Det föreslagna administrativa tvånget berör andra försummelse, såsom försummelse av rapportering eller verifiering.

Enligt det föreslagna 2 mom. finns bestämmelser om vite, hot om avbrytande och hot om tvångsutförande i viteslagen (1113/1990).

97 §. Utsläppshandelsförseelse. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om utsläppshandelsförseelse. I fråga om anläggningar motsvarar den föreslagna paragrafen den gällande lagen om utsläppshandel. Till sitt innehåll motsvarar paragrafen den gällande lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart, med undantag för att tillämpningsområdet för utsläppshandelsförseelse utvidgas till att också omfatta skyldigheter enligt Corsia-systemet och byte av luftfartygsoperatör. I den föreslagna paragrafen ingår också en ny bestämmelse om vilka myndigheter som ska göra anmälan för förundersökning samt om grunderna för undantag från anmälningsskyldigheten.

När utsläppshandeln utvidgas till att också beröra sjötransporter kan bestämmelsen om utsläppshandelsförseelse också komma att tillämpas på aktörer inom sjöfarten, som uppfyller rekvisitet för förseelsen. Kriminaliseringen av förseelser som begås av aktörer inom sjöfarten är också motiverad för att genomföra sanktionsskyldigheten enligt utsläppshandelsdirektivet och för att säkerställa ett likvärdigt bemötande av aktörer inom olika sektorer. Merparten av rekvisiten enligt det föreslagna i 97 § 1 mom. blir dock inte aktuella inom sjöfarten, eftersom de substansskyldigheter som anges i paragrafen uteslutande berör andra sektorer. Sjötransporter berörs endast av den i 1 punkten nämnda skyldigheten enligt 21 § att ansöka om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp, den i 2 punkten nämnda skyldigheten enligt 38 § att anmäla byte av rederi, de i 4 punkten nämnda skyldigheterna enligt 31 § att övervaka utsläpp (31 § 1 mom.) och lämna in uppgifter (31 § 3 mom.), de i 4 punkten nämnda skyldigheter enligt 39 § som berör rederiers konkurs, den i 6 punkten nämnda skyldigheten enligt 86 § att upprätta en verifieringsrapport och den i 6 punkten nämnda skyldigheten enligt 90 § 5 mom. att på begäran visa upp de handlingar och datasystemregistreringar som nämns i den bestämmelsen. Enligt det föreslagna 1 mom. 1 punkten ska det betraktas som utsläppshandelsförseelse om någon uppsåtligen eller av grov oaktsamhet försummar att ansöka om utsläppstillstånd enligt 26 § eller om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp enligt 21 § eller av en standardiserad och förenklad plan för övervakning av utsläpp enligt 22 §. Jämfört med gällande lag har 1 punkten i fråga om utsläppstillstånd uppdaterats så att den motsvarar terminologin i lagförslaget och paragrafhänvisningen har uppdaterats; vidare har bestämmelsen preciserats i fråga om övervakningsplaner så att paragrafhänvisningar har tagits in för att specificera vad ansökningskyldigheten gäller.

Enligt den föreslagna 2 punkten ska det betraktas som utsläppshandelsförseelse om någon uppsåtligen eller av grov oaktsamhet försummar att göra en anmälan om ändring av utsläppstillstånd, upphörande av en anläggnings verksamhet eller byte av verksamhetsutövare, rederi eller luftfartygsoperatör eller anmäler felaktiga uppgifter. Det föreslås också bli straffbart att underlåta att anmäla att en anläggningsmiljöstillstånd har upphört eller återkallats eller att lämna felaktiga uppgifter. Jämfört med gällande lag har paragrafhänvisningarna uppdaterats i 2 punkten. Dessutom utvidgas straffbarheten för brott mot anmälningsplikten i fråga om byte av verksamhetsutövare eller lämnandet av felaktiga uppgifter till att på samma sätt också gälla anmälan om byte av rederi och luftfartygsoperatör.

Enligt den föreslagna 3 punkten ska det betraktas som utsläppshandelsförseelse om någon uppsåtligen eller av grov oaktsamhet lämnar in felaktiga uppgifter för beslut om gratis tilldelning av utsläppsrätter enligt 50 och 51 §. Jämfört med gällande lag har 3 punkten preciserats genom att till den har fogats paragrafhänvisningar och ordalydelsen har preciserats. Det är viktigt att verksamhetsutövaren anmäler korrekta uppgifter såväl för det preliminära som för det slutliga beslutet om gratis tilldelning av utsläppsrätter. De utsläppsrätter som beviljas i det slutliga beslutet baserar sig på de uppgifter verksamhetsutövaren lämnar och som behövs för kommissionens NIMs-förfarande och för Energimyndighetens preliminära beslut. Dessutom använder

kommissionen de antal utsläppsrätter som framgår av de preliminära besluten för att bedöma behovet av att exempelvis tillämpa en sektorsövergripande korrigeringsfaktor, som vid behov beaktas i det slutliga beslutet om tilldelning.

Enligt den föreslagna 4 punkten ska det betraktas som utsläppshandelsförseelse om någon uppsåtlig eller av grov oaktsamhet försummar att lämna in en rapport eller anmälan enligt 55 § för minskning av antalet utsläppsrätter. Den föreslagna punktens innebörd motsvarar 4 punkten i den gällande lagen i fråga om förfarandet för handelsperioden 2013–2020 enligt 33 §. Bestämmelsens syfte är att förtydliga och säkerställa att en minskning i en anläggnings produktion efter beslutet om gratis tilldelning eller andra korrekta uppgifter som leder till minskning av antalet utsläppsrätter för anläggningen anmäls till Energimyndigheten.

Enligt den föreslagna 5 punkten ska det betraktas som utsläppshandelsförseelse om någon uppsåtlig eller av grov oaktsamhet försummar att upprätta en rapport enligt 31 § eller lämnar felaktiga uppgifter i rapporten eller försummar att lämna in en verifieringsrapport. I fall av konkurs är också konkursboet skyldigt att lämna in en verifierad separat rapport enligt 39 §. Att försumma att lämna in en sådan rapport och en verifierad rapport om den eller att lämna felaktiga uppgifter kriminaliseras, eftersom uppgifterna väsentligt påverkar till vilken del skyldigheten att lämna in utsläppsrätter anses höra till gäldenären eller konkursboet. Jämfört med gällande lag har bestämmelsen uppdaterats med nya paragrafhänvisningar, och samtidigt har textens ordalydelse förtydligats.

Enligt den föreslagna 6 punkten ska det betraktas som utsläppshandelsförseelse om någon uppsåtlig eller av grov oaktsamhet försummar att visa upp handlingar och registreringar enligt 90 § 5 mom.

Enligt den föreslagna 7 punkten ska det betraktas som utsläppshandelsförseelse om någon uppsåtlig eller av grov oaktsamhet försummar att lämna uppgifter enligt 57 § om sammanslagning av anläggningar eller delning av en anläggning.

Enligt den föreslagna 2 mom. finns bestämmelser om påföljderna för försummelse av de övervaknings- och rapporteringsskyldigheter i fråga om sjöfart som avses i artiklarna 8–11, 11 a och 12 i MRV-förordningen i 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009). Enligt den paragrafen i miljöskyddslagen för sjöfarten kan den som bryter mot de övervaknings- och rapporteringsskyldigheten som nämns ovan för miljöskyddsförseelse i sjöfart dömas till böter.

Enligt den föreslagna 3 mom. ska Energimyndigheten för förundersökning göra en anmälan om en i 1 mom. avsedd gärning eller försummelse som myndigheten observerat, när gärningen eller försummelsen hänför sig till en verksamhetsutövares skyldigheter enligt denna lag. Transport- och kommunikationsverket ska för förundersökning göra en anmälan om en i 1 och 2 mom. avsedd gärning eller försummelse som verket observerat, när gärningen eller försummelsen hänför sig till en luftfartygsoperatörs eller ett rederis skyldigheter enligt denna lag. Anmälan behöver dock inte göras, om gärningen med hänsyn till omständigheterna ska anses vara ringa och om inte allmänintresset ska anses kräva att åtal väcks. Den föreslagna momentet är nytt jämfört med gällande lagstiftning om utsläppshandel. Paragrafens syfte är för det första att förtydliga att myndigheten primärt är skyldig att anmäla förseelser enligt paragrafen som den upptäcker, samt för det andra att föreskriva om de förutsättningar under vilka en anmälan inte behöver göras. Syftet är också att förtydliga tillsynsmyndigheternas ansvar. En motsvarande bestämmelse om myndighetens anmälningsplikt finns också i 188 § i miljöskyddslagen.

98 §. Avvisningsbeslut för ett rederi. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om beslut om avvisning av fartyg. Ett avvisningsbeslut ska basera sig på utsläppshandelsdirektivet.

Enligt det föreslagna 1 mom. får Transport- och kommunikationsverket utfärda ett avvisningsbeslut för ett rederi, om rederiet under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder har underlåtit att uppfylla dess i 73 och 75 § stadgade skyldighet att överlämna utsläppsrätter och om andra verkställighetsåtgärder inte har lett till att kraven uppfylls. Enligt det förfarande som ska iakttas i förvaltningsärenden ska Transport- och kommunikationsverket ge rederiet möjlighet att bli hört före avvisningsbeslutet utfärdas. Europeiska kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten ska underrättas om avvisningsbeslutet. Transport- och kommunikationsverket ska omedelbart undanröja avvisningsbeslutet när rederiet har fullgjort de skyldigheter för vars tryggande beslutet utfärdades, det vill säga när rederiet har överlämnat utsläppsrätterna enligt lagen om utsläppshandel eller något annat medlemslands nationella lag genom vilken utsläppshandelsdirektivet har genomförts.

I 2 mom. föreskrivs det om villkoren för att Transport- och kommunikationsverket ska få låta bli att utfärda ett avvisningsbeslut. För att ett avvisningsbeslut inte ska utfärdas ska rederiet lägga fram ett giltigt skäl till att utsläppsrätter inte överlämnats. Vidare ska rederiet ha vidtagit sådana åtgärder för att rätta till situationen som Transport- och kommunikationsverket har godkänt, det vill säga det ska ha uppfyllt sin skyldighet att överlämna utsläppsrätter. I utsläppshandelsdirektivet anges inga motsvarande villkor, men enligt direktivet ska påföljderna vara proportionella. Momentets syfte är att precisera i vilka situationer Transport- och kommunikationsverket får låta bli att utfärda ett avvisningsbeslut.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det om hur det ska förfaras med ett sådant rederis fartyg för vilket det utfärdats ett avvisningsbeslut. Transport- och kommunikationsverket ska vägra tillträde till alla finska hamnar för ett sådant rederis utländska fartyg för vilket det i Finland eller i ett annat EU-land har utfärdats ett avvisningsbeslut. Om ett fartyg hos ett rederi som meddelats ett avvisningsbeslut i Finland eller i något annat EU-land seglar under finsk flagg och anlöper en finsk hamn eller iakttas i en finsk hamn, ska Transport- och kommunikationsverket stoppa fartyget.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska ett avvisningsbeslut inte begränsa tillämpningen av internationella sjörättsliga regler för fartyg i nödsituationer.

99 §. Beslut om kvarhållande av fartyg. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om beslut om kvarhållande av fartyg. Ett beslut om kvarhållande ska basera sig på utsläppshandelsdirektivet. Ett beslut om kvarhållande avviker från ett beslut om avvisande så att ett beslut om kvarhållande föreläggs ett fartyg som seglar under finsk flagg och som befinner sig i en finsk hamn. Fartyget avvisas då inte, utan det bestäms att det ska hålla kvar.

Enligt det föreslagna 1 mom. får Transport- och kommunikationsverket utfärda ett beslut om kvarhållande för ett fartyg som befinner sig i en finsk hamn och som seglar under finsk flagg, om fartygets rederi under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder har underlåtit att uppfylla dess i 73 och 75 § stadgade skyldighet att överlämna utsläppsrätter och om andra verkställighetsåtgärder inte har lett till att kraven uppfylls. Enligt det förfarande som ska iakttas i förvaltningsärenden ska Transport- och kommunikationsverket ge rederiet möjlighet att bli hört före ett beslut om kvarhållande utfärdas. Europeiska kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån och övriga medlemsstater ska underrättas om beslutet om kvarhållande. Transport- och kommunikationsverket ska omedelbart undanröja beslutet om kvarhållande när rederiet har fullgjort de skyldigheter för vars tryggande beslutet utfärdades, det vill säga när rederiet har överlämnat utsläppsrätterna enligt lagen om utsläppshandel eller något annat medlemslands nationella lag genom vilken utsläppshandelsdirektivet har genomförts.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om villkoren för att Transport- och kommunikationsverket ska få låta bli att utfärda ett beslut om kvarhållande. Villkoren är desamma som i fråga om avvísingsbeslut enligt 98 §.

Enligt det föreslagna 3 mom. är följderna av beslut om kvarhållande och avvísingsbeslut i praktiken desamma. Transport- och kommunikationsverket ska stoppa ett fartyg som seglar under finsk flagg och för vilket det har utfärdats ett beslut om kvarhållande. Transport- och kommunikationsverket ska vägra tillträde till alla finska hamnar för ett utländskt fartyg för vilket det i en annan medlemsstat har utfärdats ett beslut om kvarhållande.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska ett beslut om kvarhållande inte begränsa tillämpningen av internationella sjörättsliga regler för fartyg i nödsituationer.

100 §. Verksamhetsförbud för en luftfartygsoperatör. Enligt den föreslagna paragrafen får Transport- och kommunikationsverket begära att Europeiska kommissionen beslutar om ett verksamhetsförbud för en luftfartygsoperatör som inte iakttar kraven i 15 §, om andra verkställighetsåtgärder inte har lett till att kraven uppfylls. Den föreslagna paragrafens innehåll motsvarar den gällande lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart.

101 §. Myndigheternas avgiftsbelagda prestationer. Enligt den föreslagna paragrafen får myndigheterna ta ut en avgift för tillstånd, anmälningar, godkännanden och andra ärenden som omfattas av den föreslagna lagen. Bestämmelser om avgiftsbelagda prestationer och om de avgifter som ska tas ut för dem finns i lagen om grunderna för avgifter till staten. Den föreslagna paragrafen motsvarar den gällande lagen.

17 kap. **Sökande av ändring och verkställande av beslut**

I det föreslagna 17 kap. föreskrivs det om sökande av ändring och om verkställande av beslut. I fråga om sökande av ändring föreslås flera ändringar jämfört med den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart.

102 §. Sökande av ändring. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om sökande av ändring.

Enligt det föreslagna 1 mom. får omprövning begäras i ett beslut av en kontrollör. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen. Det föreslagna momentet motsvarar bestämmelsen om sökande av ändring i en kontrollörs beslut i den gällande lagen om utsläppshandel.

Enligt det föreslagna 2 mom. finns bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). Ändring i beslut enligt den föreslagna lagen söks hos förvaltningsdomstolen enligt allmän lag. Det föreslagna momentet avviker från den gällande lagen om utsläppshandel så att det inte föreslås att beslut om tilldelning av utsläppsrätter och om ändring av antalet utsläppsrätter som tilldelas gratis enligt förslaget inte ska behandlas skyndsamt. Skyndsamt behandling motiverades i tiden med att det låg i verksamhetsutövarnas intresse, när de beslut som nämns ovan fattades i ett och samma beslut som gällde alla verksamhetsutövare. Skyndsamt behandling av besvären motiverades med tryggheten av flera verksamhetsutövarnas intressen. Enligt den gällande lagen, och också enligt den föreslagna lagen, fattas individuella beslut för varje verksamhetsutövare, och därför finns det inte längre någon grund för skyndsamt behandling.

Enligt det föreslagna 3 mom. finns bestämmelser om sökande av ändring i en avgift som utsläppshandelsmyndigheten har tagit ut för en offentligrettslig prestation i lagen om grunderna

för avgifter till staten. Det föreslagna momentet motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel.

103 §. Verkställighet av beslut. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om verkställighet av beslut.

Enligt den föreslagna paragrafen ska ett beslut som har fattats med stöd av 22, 24, 25, 29, 30, 37, 38, 51, 53, 54, 56, 59, 67, 69, 81, 82 och 95 § i denna lag och artikel 69 i kommissionens övervakningsförordning iakttas trots ändringssökande, om inte den myndighet som fattat beslutet eller förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Ett beslut som kommissionen har fattat med stöd av artikel 70 i övervakningsförordningen ska, då utsläppsmängden korrigeras nedåt i beslutet, iakttas trots ändringssökande, om inte den myndighet som fattat beslutet eller förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Enligt den föreslagna paragrafen är beslut om beviljande av förmåner för verksamhetsutövare, rederier och luftfartygsoperatörer samt beslut som främjar fullgörandet av utsläppshandelsskyldigheter vid rätt tidpunkt direkt verkställbara. Till dem hör beslut om godkännande och ändring av planer för övervakning, beslut om utsläppstillstånd och ändring av dem, beslut om byte av verksamhetsutövare, flygbolag eller luftfartsoperatör, beslut om godkännande av och ändringar i övervakningsmetodplanen, beslut om gratis tilldelning eller ändring i den samt beslut om godkännande av kontrollör och ändring av godkännandet i fråga om ackrediteringsområdet. Beslut om att avsluta eller avbryta registrering av utsläppsrätter och förbud mot överlåtelse av utsläppsrätter får också verkställas genast. Anläggningar som omfattas av utsläppshandeln och är berättigade till gratis tilldelning har rätt gratis tilldelning för den tid den hör till systemet. När en anläggning upphör med sin verksamhet, upphör också dess rätt till gratis tilldelade utsläppsrätter. Omedelbar verkställighet bidrar till att utsläppsrätter inte registreras utan orsak och gör det möjligt att avsluta registreringen vid en så korrekt tidpunkt som möjligt. Eftersom ett förbud mot överlåtelse av utsläppsrätter har karaktären av säkringsåtgärd, kan genomförandet av beslutet äventyras om det verkställs först sedan det vunnit laga kraft. Jämfört med den gällande lagen om utsläppshandel stryks bestämmelsen om verkställighet av beslut om utsläppsrätter som tilldelas gratis och deras antal, enligt vilken förvaltningsdomstolen inte får förbjuda eller avbryta verkställigheten eller bestämma något annat i fråga om verkställigheten. Förbudet som ingår i den gällande lagen om utsläppshandel baserade sig på ett förfarande där gratis tilldelade utsläppsrätter årligen tilldelades genom ett beslut som gällde alla verksamhetsutövare. Avbrytande av verkställigheten av beslutet hade då hindrat andra verksamhetsutövare än den som sökt ändring från att få sina gratis tilldelade utsläppsrätter. Förfarandet har avskaffats, och därför har också bestämmelsen om verkställighet av beslut uppdaterats. Bestämmelsen om verkställighet av beslut har ändrats i förhållande till den gällande lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart. Enligt den gällande lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart ska alla beslut av Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket tillämpas direkt, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat.

18 kap. **Ikraftträdandebestämmelser**

I det föreslagna 18 kap. föreskrivs det om den föreslagna lagens ikraftträdande, om tillämplig lag i fråga om myndighetsbeslut som meddelats med stöd av den lag som föreslås upphävas samt om övergångsbestämmelser som gäller förordningar.

104 §. Ikraftträdande. Enligt det föreslagna 1 mom. träder lagen i kraft den 1 januari 2024. Ikraftträdandet motsvarar tidsfristen för genomförande av utsläppshandelsdirektivet. Enligt det föreslagna 2 mom. upphävs den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart.

105 §. Myndighetsbeslut som meddelats med stöd av den upphävda lagen. Enligt det föreslagna 1 mom. ska ett myndighetsbeslut eller myndighetstillstånd som meddelats med stöd av de upphävda lagarna och som gäller när denna lag träder i kraft iakttas. De förvaltningsbeslut Energimyndigheten fattat med stöd av den upphävda lagen om utsläppshandel, till exempel om utsläppstillstånd och godkännande av planer för övervakning av utsläpp, ska iakttas efter den nya lagens ikraftträdande. Likaså ska förvaltningsbeslut som Transport- och kommunikationsverket fattat med stöd av den upphävda lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart, till exempel om godkännande av planer för övervakning av utsläpp, iakttas.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska beslut som meddelats med stöd av 4, 5 och 7 kap. i den upphävda lagen behandlas och avgörs i enlighet med de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag. De beslut som nämns ovan berör gratis tilldelade utsläppsrätter under tilldelningsperioden 2013–2020 samt tillämpningen av projektenheter under samma tilldelningsperiod.

106 §. Anhängiga ärenden. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om behandling av förvaltningsärenden som är anhängiga när lagen träder i kraft. Enligt 1 mom. ska ärenden som gäller en anläggning som deltar i utsläppshandeln, och till exempel en ansökan om ändring av dess plan för övervakning av utsläpp, avgöras i enlighet med den upphävda lagen. Därmed kan alla ansökningar som berör anläggningar som redan deltar och som blivit anhängiga före denna lag trätt i kraft behandlas likvärdigt trots att en del av besluten hinner fattas under 2024. Ärenden som berör nya anläggningar som hör till tillämpningsområdet för utsläppshandeln ska avgöras enligt denna lag. I praktiken ansöker till exempel nya anläggningar om utsläppstillstånd och om godkännande av planer för övervakning redan under 2023 för att de ska kunna inleda verksamheten enligt planen för övervakning genast sedan lagen trätt i kraft.

Enligt 2 mom. ska den nya lagen tillämpas också på sådana ärenden som är anhängiga när lagen träder i kraft, som fullföljdsdomstolen senare återförvisar för att behandlas på nytt i sin helhet. Om ett återförvisningen gäller ett beslut som fattats med stöd av 4, 5 eller 7 kap. i lagen, behandlas och avgörs det dock i enlighet med de bestämmelser som gällde vid denna lags ikraftträdande.

107 §. Övergångsbestämmelse som gäller vissa förordningar. I den föreslagna paragrafen finns en övergångsbestämmelse som gäller vissa förordningar. Enligt den föreslagna paragrafen förblir följande författningar som utfärdats med stöd av den upphävda lagen i kraft: arbets- och näringsministeriets förordning om förenklad riskbedömning av standardiserade och förenklade planer för övervakning av utsläpp (80/2021), arbets- och näringsministeriets förordning om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp vid anläggningar (759/2020), arbets- och näringsministeriets förordning om övervakning av uppgifterna om utsläppsrätter som tilldelas gratis under handelsperioden 2021–2030 (1079/2019), och statsrådets förordning om ansökan om utsläppsrätter som tilldelas gratis till befintliga anläggningar i utsläppshandeln för handelsperioden 2021–2030 (359/2019). Förslaget innebär att de övriga förordningar som utfärdats med stöd av den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart upphävs.

7.2 Lag om ändring av 2 § i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen.

2 §. Lagens samband med annan lagstiftning. Den föreslagna ändringen i 1 mom. innebär att hänvisningarna till den gällande lagen om utsläppshandel och lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart stryks och att en hänvisning till den föreslagna nya lagen om utsläppshandel fogas till momentet. Den föreslagna ändringen är av teknisk art.

33 §. *Utlämnande av sekretessbelagda uppgifter till andra myndigheter.* I och med den föreslagna ändringen ändras hänvisningen i 3 punkten till lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart till en hänvisning till den nya lagen om utsläppshandel. I och med ändringen av hänvisningen gäller utlämnandet av uppgifter också uppgifter som lämnats ut för Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter i fråga om sjötrafiken.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

I denna proposition föreslås det att arbets- och näringsministeriets förordning om godkännande av kontrollörer inom utsläppshandeln och om utförande av verifieringsuppgifter (466/2019) upphävs vid ikraftträdandet. Övriga författningar som utfärdats med stöd av den gällande lagen om utsläppshandel föreslås förbli i kraft. I fråga om luftfarten föreslås det i denna proposition att kommunikationsministeriets förordning om övervakning och kontroll av koldioxidutsläpp och antalet tonkilometer i luftfart (432/2015) och kommunikationsministeriets förordning om utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis (433/2015) upphävs när lagen om utsläppshandel träder i kraft. I de förordningarna finns dels bestämmelser av teknisk art om Europeiska unionens direkt tillämpbara förordningar, dels bestämmelser som föräldrars när utsläppshandelsdirektivet omarbetats och dels bestämmelser som i fråga om sitt innehåll snarar hör hemma på lagnivå; de sistnämnda frågorna har beaktats vid beredningen av lagen om utsläppshandel jämte bilagor.

9 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

10 Förhållande till andra propositioner

10.1 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2024 och avses bli behandlad i samband med den. I propositionen ges myndigheterna nya och utvidgade uppgifter, vilket leder till att deras resursbehov ökar.

11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Genom ändringen av lagen om utsläppshandel genomförs ändringarna i utsläppshandelsdirektivet, och samtidigt stryks föräldrade bestämmelser om förtydligas lagens struktur. Den gällande lagen om utsläppshandel, som stiftades 2011, är delvis föråldrad och ställvis är lagens struktur inkonsekvent till följd av flera lagändringar. Till följd av utsläppshandelsdirektivets utvidgade tillämpningsområde hade det inte varit ändamålsenligt att ta in de nya kraven i den gällande lagen om utsläppshandel. Flera av de gällande bestämmelserna är dock fortfarande aktuella. Därför innehåller förslaget till ändring av lagen om utsläppshandel också flera sådana bestämmelser i vilka inga ändringar föreslås jämfört med gällande lag, eller där ändringarna i huvudsak är av teknisk eller annars förtydligande art.

De mest centrala grundläggande fri- och rättigheterna för regeringens proposition är 20 § 1 mom. i grundlagen om ansvar för miljön, egendomsskyddet enligt 15 § i grundlagen och näringsfriheten enligt 18 § i grundlagen. De bestämmelser som föreslås i propositionen har också betydelse för jämlikheten enligt 6 § i grundlagen, rättsskyddet enligt 21 §, respekten för de grundläggande fri- och rättigheterna enligt 22 § och överföringen av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter enligt 124 § i grundlagen. I de föreslagna bestämmelserna ingår en avse-

värd mängd bemyndiganden att utfärda förordningar, och därför bör propositionen också behandlas utifrån 80 § i grundlagen. Dessutom har förslaget om påföljder i sjöfarten betydelse ur den straffrättsliga legalitetsprincipens perspektiv.

Grundlagsutskottet (GrUB 25/1994 rd) har förutsatt att inskränkningar i grundläggande fri- och rättigheter bör bygga på lagar som stiftas av riksdagen och att de ska vara noga avgränsade och tillräckligt exakt definierade. Grunderna för inskränkningarna ska vara acceptabla med tanke på hela komplexet av grundläggande fri- och rättigheter och vara dikterade av ett tungt vägande samhälleligt skäl. Det får inte föreskrivas genom vanlig lag om en inskränkning av kärnan i en grundläggande fri- eller rättighet, inskränkningarna ska vara nödvändiga för att uppnå ett acceptabelt syfte och de ska till sin omfattning stå i rätt proportion till det rättsgoda de grundläggande fri- och rättigheterna skyddar. Vidare har grundlagsutskottet förutsatt att det vid inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna ska sörjas för tillräckliga rättsskyddsgarantier, och inskränkningarna får inte stå i konflikt med internationella förpliktelser angående mänskliga rättigheter som binder Finland.

Ansvar för miljön

Enligt 20 § 1 mom. i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess biologiska mångfald samt för miljön och kulturarvet. Enligt 2 mom. i den paragrafen ska det allmänna verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. Å ena sidan föreskrivs det i paragrafen om det allmänna ansvaret för miljön, å andra sidan ställs en handlingsskyldighet upp för det allmänna.

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. 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 sina utlåtanden har Grundlagsutskottet ansett att bestämmelserna om utsläppshandel har acceptabla grunder med stöd av 20 § 1 mom. i grundlagen, och att bestämmelserna som helhet inte är problematiska med tanke på egendomsskyddet enligt 15 § 1 mom. eller näringsfriheten enligt 18 § 1 mom. i grundlagen.

Enligt förslaget kommer tillämpningsområdet för utsläppshandeln att utvidgas till att omfatta sjötransporter, och dessutom tas det nya Corsia-systemet i bruk i luftfarten. Genom den föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet för utsläppshandeln samt införandet av Corsia-systemet kan skadeverkningarna av ökande utsläpp samt riskerna för samhället och naturen minskas. De föreslagna bestämmelserna kan betraktas som godtagbara och värda att understöda med tanke på den grundläggande rätten till en sund miljö.

I 20 § 2 mom. i grundlagen föreskrivs om det allmännas skyldighet att verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. Den bestämmelsens primära syfte är att påverka lagstiftarens och andra normgivares verksamhet (RP 309/1993 rd).

Tillämpningen av undantaget för öar enligt 75 § i lagförslaget kan försvaga utsläppshandelns minskande effekt på utsläpp från sjötransporter. Undantaget är dock temporärt, och utsläppen

väntas fram till 2030 minska mer inom de övriga sektorerna som omfattas av utsläppshandeln än inom sjötransporterna, vilket innebär att undantagets betydelse för miljökonsekvenserna som helhet bedöms vara liten. Risker för att rederierna ska förlänga sina rutter för att till följd av undantaget för öar anlöpa Åland har bedömts vara ganska liten. Syftet med undantaget för öar är att de indirekta kostnaderna för Ålands invånare till följd av utsläppshandeln när stigande transportkostnader kan medföra ett tryck på höjning av konsumentpriserna.

Egendomsskyddet

I fråga om egendomsskyddet enligt 15 § i grundlagen motsvarar de bestämmelser i lagförslaget som berör handel med utsläppsrätter för anläggningar och luftfart med tanke på bedömningen av lagstiftningsordningen bestämmelserna i den gällande lagen om utsläppshandel. I stycket om rätten till en sund miljö behandlas grundlagsutskottets utlåtanden om denna fråga. I den föreslagna lagen ingår nya bestämmelser som behöver bedömas med tanke på egendomsskyddet. Centrala förslag med tanke på egendomsskyddet är införandet av Corsia-systemet, bestämmelserna om överföring av kostnader för handel med utsläppsrätter för sjöfart samt bestämmelserna om beslut om avvísning och kvarhållande.

Med tanke på bestämmelserna om egendomsskyddet kan luftfartygsoperatörens ekonomiska handlingsfrihet begränsas i situationer när luftfartygsoperatören inte har möjlighet att köpa utsläppsrätter på marknaden till skäligt pris, eller inga utsläppsrätter står till buds. En luftfartygsoperatörs handlingsfrihet kan begränsas när en aktör blir tvungen att begränsa sin trafik om utsläppen inte annars kan minskas. Med tanke på bestämmelserna om egendomsskyddet kan Corsia-systemet alltså indirekt medföra begränsningar i användningen av egendom. Den situationen är dock ytterst teoretisk, eftersom den sammanlagda kostnaden för Corsia är liten jämfört med kostnaden för systemet för utsläppshandel, klimatenheterna är avsevärt förmånligare än utsläppsrätter och det finns rikligt med klimatenheter på marknaden. Dessutom administrerar Finland endast en luftfartygsoperatör som omfattas av Corsia-systemet, det vill säga Finnair som är ett börsnoterat bolag med avsevärd förmögenhetsmassa. Grunden för de föreslagna begränsningarna är ett allmänt intresse, det vill säga begränsning av koldioxidutsläppen från internationell luftfart. Genomförandet av Corsia-systemet främjar rätten till en sund miljö enligt 20 § i grundlagen, vilket kan anses vara ett godtagbart och vägande skäl till inskränkningarna i egendomsskyddet.

Enligt 15 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Egendomsskyddet omfattar bland annat friheten för individen att förfoga över sin egendom på önskat sätt. Egendomsskyddet gäller inte bara fysiska personer utan det är en allmän rättsprincip som också gäller juridiska personer. Avtalsfriheten skyddas inte uttryckligen i grundlagen, utan den hör i princip till området för vanlig lagstiftning. Den allmänna bestämmelsen om egendomsskyddet innebär dock också ett visst skydd för avtalsfriheten. Exempelvis en skyldighet att avtala om någon fråga innebär en begränsning i rätten att besluta om sina avtalsförhållanden.

Det grundlagsstadgade egendomsskyddet tryggar också avtalsförhållandens bestånd. Skyddet för kontinuiteten i förmögenhetsrättsliga rättshandlingar bottnar i tanken att skydda rättssubjektens berättigade förväntningar i ekonomiska frågor (se t.ex. GrUU 21/2014 rd). Skyddet för berättigade förväntningar har i utskottets praxis ansetts omfatta rätten att lita på att lagstiftningen om de rättigheter och skyldigheter som är viktiga för avtalsförhållandet består och att denna typ av frågor inte kan regleras på ett sätt som i oskäligt hög grad försämrar parternas rättsliga ställning (GrUU 21/2004 rd och GrUU 42/2004 rd).

I fråga om sjötransporter föreslås det i denna proposition, att om en annan aktör än ett rederi i enlighet med ett avtalsarrangemang ansvarar för inköpen av bränsle eller driften av fartyget, har rederiet rätt att få ersättning av den aktören för de kostnader som följer av överlämnandet av utsläppsrätter. Paragrafen grundar sig på utsläppshandelsdirektivet, enligt vilket medlemsstaterna ska säkerställa att rederierna har rätt att få ersättning i sådana situationer. De föreslagna bestämmelserna begränsar rederiernas frihet att besluta om sina avtalsförhållanden. Bestämmelsernas syfte är att i enlighet med principen att förorenaren betalar samt för att främja effektiviseringsåtgärder och införandet av renare bränslen säkerställa att den som ansvarar för de beslut som påverkar fartygets utsläpp av växthusgaser också ansvarar för kostnaderna.

De föreslagna bestämmelserna om beslut om avvisande av rederier och beslut om kvarhållande av fartyg begränsar också rederiets möjlighet att fritt använda sin egendom, och därför bör bestämmelserna också bedömas utifrån egendomsskyddet enligt 15 § i grundlagen. Dock begränsas inte egendomsskyddet och näringsfriheten mer än nödvändigt, om kraven och åtgärderna baserar sig på detaljerad lagstiftning och begränsningarna grundar sig på ett vägande samhällsligt behov.

Med tanke på bestämmelserna om egendomsskyddet kan rederiets ekonomiska handlingsfrihet dessutom begränsas i situationer när rederiet inte har möjlighet att köpa utsläppsrätter på marknaden till skäligt pris, eller inga utsläppsrätter står till buds. I fråga om sjötransporter kan rederiets handlingsfrihet begränsas när en aktör blir tvungen att begränsa sin trafik om utsläppen inte annars kan minskas. Med tanke på bestämmelserna om egendomsskyddet kan systemet med utsläppshandel alltså indirekt medföra begränsningar i användningen av egendom. Begränsningarna grundar sig dock på ett allmänt intresse, det vill säga uppfyllandet av skyldigheten att minska utsläppen av växthusgaser. Utvidgningen av utsläppshandeln till att också omfatta sjötransporter främjar rätten till en sund miljö enligt 20 § i grundlagen, vilket kan anses vara ett godtagbart och vägande skäl till inskränkningarna i egendomsskyddet.

Näringsfrihet

Enligt 18 § 1 mom. första satsen i grundlagen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Ur näringsfrihetens perspektiv är det vid avvägningen mellan grundläggande fri- och rättigheter för det första fråga om huruvida de inskränkningar som gäller naturskydd uppfyller de allmänna förutsättningarna för inskränkningar. För det andra har företag och andra näringsidkare enligt grundlagsutskottets etablerade praxis inte grund för att förvänta sig att den lagstiftning som styr deras näringsverksamhet förblir oförändrad (t.ex. GrUU 55/2018 rd).

Utsläppshandeln innebär inskränkningar i näringsfriheten i form av behov av tillstånd och andra krav som föreskrivs i lag. Enligt grundlagsutskottets praxis är de krav enligt lagen om utsläppshandel som i någon mån inskränker näringsfriheten acceptabla och proportionerliga mot bakgrund av målsättningarna för 20 § i grundlagen. I och med de utvidgningar av tillämpningsområdet för utsläppshandeln som föreslås i propositionen bör det fästas vikt vid näringsfriheten, om utvidgningen av utsläppshandeln till nya sektorer till exempel innebär sådana element som inverkar på näringarna, som påverkar behovet av tillstånd eller registrering på ett annat sätt än tidigare (se t.ex. GrUU 15/2008).

Tillämpningen av utsläppshandeln på sjötransporter begränsar näringsfriheten i någon mån. Enligt den föreslagna lagen ska rederierna skaffa utsläppsrätter på auktion, och dessutom gäller övervaknings- och rapporteringsskyldigheter för verksamheten. Redan i nuläget tillämpas olika

behörighetsbrev och kompetensbevis för sjötransporter. Redan i nuläget gäller tvingande skyldigheter i fråga om uppgifter om fartygs utsläpp, eftersom näringsidkaren redan före utvidgningen av utsläppshandelsdirektivet enligt MRV-förordningen varit skyldig att övervaka och rapportera sina koldioxidutsläpp. Handeln med utsläppsrätter för sjötransporter är därför en verksamhet för vilken skyldigheter enligt annan lagstiftning redan gäller. Bestämmelserna om begränsningar i näringsfriheten kan anses ha godtagbara grunder i och med den grundläggande rätten till en sund miljö enligt 20 § i grundlagen.

Utsläppshandelsdirektivet innebär också att Corsia-systemet införs för luftfarten. Enligt de föreslagna bestämmelserna behöver luftfartygsoperatörer dock inte ansöka om verksamhetstillstånd till följd av Corsia-systemet, men i de föreslagna bestämmelserna ingår olika skyldigheter att övervaka och rapportera utsläpp. Dessutom ska en plan för övervakning av utsläpp lämnas in till Transport- och kommunikationsverket för godkännande, även om planen är densamma som för utsläppshandeln för att minska den administrativa bördan. Med beaktande av antalet skyldigheter som systemet innebär samt de administrativa tvångsåtgärder om vilka det föreskrivs för att säkerställa att de uppfylls kan helheten åtminstone i någon mån anses vara jämförbar med tillståndsplikt. Genomförandet av Corsia-systemet innebär därför vissa begränsningar i luftfartygsoperatörernas näringsfrihet.

Enligt den föreslagna lagen ska en luftfartygsoperatör dessutom i enlighet med de rättsakter som antagits med stöd av utsläppshandelsdirektivet köpa klimatenheter i internationella projekt för utsläppsminskning och annullera dem på ett verifierat sätt för fullgörande av de kompensationskrav Transport- och kommunikationsverket meddelar. Vid bedömningen av skyldigheterna och kostnaderna för dem kan det dock konstateras att de är klart mindre än för utsläppshandeln som omfattat luftfarten sedan 2012. Luftfarten är också en global och säkerhetskritisk bransch, som är exceptionellt noga reglerad genom nationella och internationella rättsregler. Redan i nuläget är Corsia-systemet förknippat med tvingande skyldigheter till följd av direkt tillämpbar unionsrätt, eftersom luftfartygsoperatören redan före de ändringar i utsläppshandelsdirektivet som nu genomförs har varit skyldig att övervaka och rapportera sina koldioxidutsläpp. Corsia-systemet har också branschens stöd, eftersom det är ett globalt system som jämfört med regionala eller nationella klimatåtgärder förhindrar snedvridning av konkurrensen. Av de skäl som anges ovan kan de bestämmelser som innebär vissa begränsningar i näringsfriheten anses ha godtagbara grunder i och med den grundläggande rätten till en sund miljö enligt 20 § i grundlagen.

Jämlikhet

I generalklausulen om jämlikhet i 6 § 1 mom. i grundlagen formuleras huvudprincipen om jämlikhet och icke-diskriminering. Den innebär ett förbud mot godtycke och ett krav på lika behandling av likadana fall. Utgångspunkten är att bestämmelsen om jämlikhet i grundlagen enbart berör fysiska personer. Jämlikhetsprincipen kan dock också få betydelse för bedömningen av bestämmelser som berör juridiska personer, i synnerhet om bestämmelserna indirekt påverkar fysiska personers rättsliga ställning.

Enligt den föreslagna 75 § ska ett tidsbegränsat så kallat undantag för öar införas, enligt vilket ingen skyldighet att överlämna utsläppsrätter uppkommer för passagerarfartyg för resor mellan Åland och finska fastlandet till och med den 31 december 2030. Tillämpningen av undantaget för öar försätter fartyg som omfattas av undantaget i en bättre ställning än motsvarande fartyg som trafikerar mellan finska och svenska fastlandet eller andra fartyg än passagerarfartyg som trafikerar Åland. Undantaget för öar gäller i praktiken rederier, och tillämpningen av det bedöms inte till exempel försätta de fysiska personer som står bakom rederierna eller som anlitar sjötransporttjänster i en ojämlig ställning på ett sätt som bryter mot 6 § i grundlagen.

Rättsskydd

Enligt 21 § 1 mom. i grundlagen har var och en rätt att på behörigt sätt och utan ogrundat dröjsmål få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag samt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättskipningsorgan. Enligt 2 mom. ska offentligheten vid handläggningen, rätten att bli hörd, rätten att få motiverade beslut och rätten att söka ändring samt andra garantier för en rättvis rättegång och god förvaltning tryggas genom lag. Bestämmelsen har också en direkt koppling till den förvaltningsrättsliga legalitetsprincipen, som förutsätter att lag noggrant ska iakttas i all offentlig verksamhet.

I den föreslagna lagen har ändringssökandet ändrats så att det motsvarar allmän lag, det vill säga lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). Enligt den gällande lagen om utsläppshandel ska besvär över beslut som gäller beviljande av utsläppsrätter och ändring av antalet utsläppsrätter behandlas skyndsamt, och i fråga om dem har det interimistiska rättsskyddet inskränkts så att besvärmyndigheternas befogenheter enligt allmän lag att avbryta eller förbjuda verkställigheten eller annars bestämma om verkställigheten inte ska tillämpas på dessa beslut. I fråga om regeringens proposition om översyn av bestämmelserna om besvärinstans i vissa lagar och vissa tekniska bestämmelser fäste grundlagsutskottet vikt vid bestämmelserna om ändringssökande i den gällande lagen om utsläppshandel. I utskottets utlåtande (GrUU 39/2022 rd) fästes det vikt vid bestämmelsens betydelse för rättsskyddet och bestämmelsernas förhållande till den allmänna lagstiftningen, samt förutsattes det att lagutskottet granskar huruvida bestämmelserna är välgrundade och nödvändiga. I lagutskottets betänkande ansågs det ändamålsenligt att granska anmärkningarna i samband med denna regeringsproposition. Vid beredningen av regeringens proposition har man gått in för att ändra de bestämmelser om ändringssökande som nämns ovan och som avviker från allmän lag.

Därmed bör propositionen anses överensstämma med rättsskyddsperspektivet i grundlagen samt med grunderna för god förvaltning.

Skyddet för privatlivet

Enligt 10 § i grundlagen är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Den i grundlagen skyddade hemfriden omfattar i princip alla lokaler som är avsedda för fast boende. Inspektionsrätten enligt lagen om utsläppshandel föreslås beröra anläggningar, luftfartyg och fartyg. Utgångspunkten är att anläggningar inte är sådana lokaler som används för boende och som omfattas av hemfriden. I grundlagsutskottets praxis har däremot bostadslokaler i färdmedel såsom fartyg ansetts falla inom ett slags gränzon för hemfriden (se t.ex. GrUU 40/2002 rd och GrUU 8/1994 rd). Fartyg används såväl för transport som för boende, och utskottet har ansett att en sådan dubbel användning kan vara en omständighet som bör beaktas ur ett konstitutionellt perspektiv. Den egentliga kärnan för hemfriden har inte ansetts riskeras då det föreskrivs om utvidgning av inspektionsrätten till lokaler där det utövas yrkesverksamhet och som också används för boende (GrUU 21/2010 rd). Enligt den föreslagna lagen om utsläppshandel ska tillsynsmyndigheten ha att för tillsynen över efterlevnaden av lagen och av de bestämmelser som utfärdats med stöd av den rätt att utföra inspektioner i lokaler och utrymmen som verksamhetsutövaren, rederiet eller luftfartygsoperatören besitter och som inte omfattas av hemfriden. I den föreslagna paragrafen om inspektionsrätt utesluts därför uttryckligen utrymmen som omfattas av hemfriden. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar grundlagsutskottets ställningstagande om att detta förfarande bör iakttas i synnerhet i fråga om utrymmen som också används för boende.

Grundlagsutskottet har bedömt bestämmelserna om myndigheternas rätt till information trots sekretessbestämmelserna utifrån skyddet för privatlivet enligt 10 § 1 mom. i grundlagen och bland annat fäst vikt vid hur rätten till information knyts till informationens nödvändighet. I sin utlåtandep Praxis har grundlagsutskottet ansett att om informationsinnehållet inte förtecknas uttömmande så ska bestämmelserna innehålla ett krav på att informationen ska vara nödvändig för något syfte (GrUU 46/2016 rd). Grundlagsutskottet har ansett att det vid rätt till information som går före sekretessbestämmelserna är fråga om att den myndighet som har rätt till information vid skötseln av sina uppgifter åsidosätter de grunder och intressen som sekretessen skyddar. Ju mer ingående rätten till information i bestämmelserna knyts till sakliga förutsättningar, desto mer sannolikt är det att enskilda begäranden om uppgifter i praktiken måste motiveras. Också den som lämnar ut uppgifter har då möjlighet att bedöma om det finns lagliga förutsättningar för att lämna ut uppgifter. (GrUU 12/2014 rd och GrUU 62/2010 rd). I den föreslagna lagen knyts myndigheternas rätt att få uppgifter till uppgifter som är nödvändig för att säkerställa tillsynen. De föreslagna bestämmelserna om rätt till information står därmed inte i strid med skyddet för privatlivet enligt grundlagen.

Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

I regeringens proposition ingår också bestämmelser för vilka förhållandet till kraven på överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter enligt 124 § i grundlagen bör bedömas. Enligt den paragrafen får offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. Därför bör grundlagsenligheten för de föreslagna bestämmelserna om kontrollörens uppgifter bedömas.

I propositionen föreslås det att kontrollörens uppgifter motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel. Bestämmelser om kontrollörens uppgift utfärdas genom lag. Kravet på ändamålsenlighet är en rättslig förutsättning, vars uppfyllande ska bedömas från fall till fall och vid bedömningen ska bland annat förvaltningsuppgiftens karaktär beaktas (GrUU 65/2010 rd). Grundlagsutskottet har ansett (GrUU 37/10 rd) att det har ansetts ändamålsenligt att anlita en enskild kontrollör när uppgiften har förutsatt djupgående specialisering inom en viss bransch. En förutsättning för att systemet med utsläppshandel ska fungera och vara tillförlitligt är att uppgifterna om uppkomna utsläpp anmäls korrekt och i enlighet med kraven. Kontrollören ska verifiera uppgifterna i enlighet med kommissionens verifieringsföreskrift genom detaljerad testning av uppgifter, spårning av uppgifter till den primära uppgiftskällan, korskontroll av uppgiftskällor, göra avstämningar, kontrollera gränsvärden för relevanta uppgifter och genomföra nya beräkningar. Kontrollören verifierar i sin verifieringsrapport resultaten i verksamhetsutövarns, redariets eller luftfartygsoperatörens rapport. Kontrollörens uppgift förutsätter således särskild kompetens, och därför är det ändamålsenligt att kontrollören sköter uppgiften.

Överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter får inte äventyra de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Genom bestämmelsen betonas betydelsen av utbildning och sakkunskap hos personer som sköter offentliga förvaltningsuppgifter samt att den offentliga tillsynen över dessa personer har ordnats på behörigt sätt. Grundlagsutskottet har ansett (GrUU 5/2014 rd) att ett tillstånd som beviljats av en myndighet samt en utomstående aktörs utbildning i förhållande till den föreslagna uppgiften är faktorer som ska bedömas i förhållande till tryggheten av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och andra krav på god förvaltning. Kontrollörerna ska vid sin årliga verifiering iaktta kommissionens verifieringsföreskrift, lagen om utsläppshandel och de

tillämpningsanvisningar som finns i kommissionens verifieringsförordning. I kommissionens förordningar och anvisningar samt i lagen om utsläppshandel anges kontrollörernas uppgifter samt deras innehåll och omfattning. Kontrollören ska vara behörig och oberoende i förhållande till verksamhetsutövaren. Kontrollörens behörighet bedöms av det nationella ackrediteringsorganet FINAS, som är den utomstående bedömaren som krävs i lagen om utsläppshandel och i kommissionens verifieringsförordning, med undantag för godkännandet av kontrollörer som är ackrediterade i någon annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Ackrediteringsområdena för kontrollörerna bestäms i bilaga I till kommissionens verifieringsförordning. Ackrediteringsförfarandet innefattar kontinuerlig tillsyn, genom vilken FINAS säkerställer att kontrollören kontinuerligt uppfyller de föreskrivna kraven. Dessutom ska kontrollören genom Energimyndighetens beslut ha godkänts för att utföra uppgifter enligt lagen om utsläppshandel. Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket godkänner de kontrollörer som anlitas för att verifiera utsläppsrapporterna genom förvaltningsbeslut, i vilka kontrollörens ackrediteringsområden specificeras. Att FINAS beviljar ackreditering är en förutsättning för godkännandet.

Såväl FINAS som Energimyndigheten övervakar kontrollörernas verksamhet. Energimyndigheten kontrollerar årligen kontrollörernas verifieringsrapporter. Om Energimyndigheten upptäcker brister i en kontrollörs verksamhet, sänds i första hand en begäran om utredning. Sedan kontrollören gett en utredning bedömer Energimyndigheten om det finns skäl att vidta fortsatta åtgärder enligt lagen i ärendet. Energimyndigheten ska i enlighet med kommissionens verifieringsförordning lämna det nationella ackrediteringsorganet uppgifter om kontrollörernas åtgärder, i synnerhet om en kontrollör inte i sin verksamhet har iakttagit kommissionens verifieringsförordning. Det nationella ackrediteringsorganet har då möjlighet att bedöma om det behöver ändra ett ackrediteringsbeslut, ställa villkor som gäller kontrollörens ackreditering eller återkalla ackrediteringen. Ändringar i ackrediteringen kan leda till att Energimyndighetens beslut om godkännande av kontrollören ändras eller återkallas.

Kontrollören har en myndighetsroll vid fullgörandet av verifieringsuppgifter, och de räknas som offentliga förvaltningsuppgifter trots att det överenskomms om verifieringen i ett privaträttsligt avtal mellan verksamhetsutövaren och kontrollören. Kontrollören ska till sitt utlåtande föga en anvisning om begäran om omprövning för verksamhetsutövaren, om verksamhetsutövaren med stöd av en lag om berör ämnesområdet har rätt att begära omprövning av kontrollörens utlåtande hos kontrollören. Ur ett konstitutionellt perspektiv finns det noggrant avgränsade bestämmelser om kontrollörens uppgifter i lagen. Dessutom övervakar Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket kontrollörens verksamhet, och i sista hand återkallar de kontrollörens ackreditering om kontrollören inte agerar i enlighet med lagen om utsläppshandel och verifieringsförordningen. En verksamhetsutövare har dessutom möjlighet att begära att verket godkänner en utsläppsrapport vid en konflikt mellan kontrollörens och verksamhetsutövarens åsikter.

I propositionen föreslås det att kontrollörens uppgifter motsvarar den gällande lagen om utsläppshandel. Bestämmelser om kontrollörens uppgifter utfärdas genom lag. Kravet på ändamålsenlighet är en rättslig förutsättning, vars uppfyllande ska bedömas från fall till fall och vid bedömningen ska bland annat förvaltningsuppgiftens karaktär beaktas (GrUU 65/2010 rd). Grundlagsutskottet har ansett (GrUU 37/10 rd) att det har ansetts ändamålsenligt att anlita en enskild kontrollör när uppgiften har förutsatt djupgående specialisering inom en viss bransch.

Förbudet mot dubbel straffbarhet

Enligt utsläppshandelsdirektivet ska medlemsstaterna utfärda bestämmelser om påföljder som ska tillämpas vid brott mot de nationella bestämmelser som utfärdats med stöd av direktivet. I

97 § i förslaget till lag om utsläppshandel föreskrivs det om utsläppshandelsförseelse för vilken det kan dömas till böter. I fråga om sjötransporter föreskrivs det i utsläppshandelsdirektivet också om beslut om avvisning och kvarhållande. Enligt direktivet får den behöriga myndigheten i ankomsthavnens medlemsstat utfärda ett beslut om avvisning eller kvarhållande för ett rederi. Det föreslås att bestämmelser om avvisning av ett rederi ska ingå i 98 § i lagen om utsläppshandel, och om beslut om kvarhållande i 99 §.

I artikel 4 i det sjunde tilläggsprotokollet till Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga och rättigheterna och de grundläggande friheterna definieras förbudet mot dubbel straffbarhet (ne bis in idem), enligt vilket ingen får lagföras eller straffas på nytt i en brottmålsrättegång i samma stat för ett brott för vilket han redan blivit slutligt frikänd eller dömd. Grundlagsutskottet har ansett att förbudet mot dubbel straffbarhet också omfattar administrativa påföljder av straffkaraktär för en och samma gärning (GrUU 15/2014 rd).

Som administrativa påföljder av straffkaraktär ska inte betraktas administrativt tvång, såsom säkringsåtgärder och vite. Myndighetsåtgärder i syfte att åstadkomma eller återställa ett lagligt tillstånd är inte påföljder av straffkaraktär ens om de gärningar de grundar sig på har berott på tillståndsinnehavarens uppsåtliga förfarande eller eventuellt uppfyller rekvisitet för ett brott. Ett beslut om avvisande enligt 98 § i lagförslaget är ett slags administrativ säkringsåtgärd, och det utgör en rent administrativ påföljd som inte är av straffkaraktär. Förbudet mot dubbel straffbarhet hindrar inte att en administrativ påföljd påförs utöver straffrättsliga påföljder. I detta fall behöver förbudet mot dubbel straffbarhet därför inte beaktas. Vidare utfärdas beslut om avvisande för fartyg och böter för fysiska personer.

Enligt det föreslagna 97 § 3 mom. finns bestämmelser om påföljderna för försummelse av de övervaknings- och rapporteringsskyldigheter i fråga om sjöfart som avses i artiklarna 8–12 i MRV-förordningen i 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009). De skyldigheter som nämns i MRV-förordningen överlappar inte skyldigheterna enligt den föreslagna 97 §. Därmed kan samma försummelse inte utgöra både utsläppshandelsförseelse och miljöskydds-förseelse i sjöfart, och därför strider den föreslagna 97 § inte mot förbudet mot dubbel straffbarhet.

Krav som följer av 80 § i grundlagen

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen ska bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter utfärdas genom lag. Statsrådet kan dock utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i lag. I den föreslagna lagen om utsläppshandel ingår flera bemyndiganden att genom förordning av statsrådet eller arbets- och näringsministeriet utfärda bestämmelser som preciserar de allmänna bestämmelserna. Flera av bemyndigandena att utfärda förordning motsvarar bemyndigandena i gällande lag. Det föreslås att en del av bemyndigandena att utfärda förordning ändras så att närmare bestämmelser får utfärdas genom förordning av statsrådet i stället för genom förordning av arbets- och näringsministeriet. Andringen föreslås eftersom sjötransporter och luftfart hör till kommunikationsministeriets förvaltningsområde, vilket gör statsrådets förordning till ett ändamålsenligt sätt att föreskriva om närmare krav som berör flera ministeriers förvaltningsområden. De föreslagna bemyndigandena att utfärda förordning är motiverade med beaktande av det stora antalet delegerade akter och genomförandeförordningar enligt utsläppshandelsdirektivet, i vilka bestämmelserna i direktivet preciseras. Grunden för bemyndigandena är ett behov att föreskriva mer exakt än i lagen om förutsättningar och krav som preciserar tillämpningen av lagen om utsläppshandel. Likaså finns det behov av att föreskriva mer exakt än i lagen om ett flertal detaljer som preciserar olika förfaranden enligt lagen och de uppgifter

som ska läggas fram vid dem. På de grunder som framförs ovan bedöms de föreslagna bemyndigandena att utfärda förordning uppfylla kraven på exakthet och noga avgränsning som grundar sig på 80 § i grundlagen.

Ålands särställning

Enligt 18 § i självstyrelselagen för Åland har landskapet lagstiftningsbehörighet bland annat i fråga om natur- och miljövård (10 punkten), båttrafik (21 punkten) och näringsverksamhet (22 punkten). Enligt 27 § 13 punkten i samma lag har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfart. Enligt 59 b § i självstyrelselagen består behörighetsfördelningen mellan landskapet och riket också vid verkställigheten av unionsrätten. Åland har genomfört utsläppshandeln i fråga om anläggningar och luftfart.

Kommunikationsministeriet begärda ett utlåtande av Ålandsdelegationen enligt 56 § 1 mom. i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) om 18 § 10 punkten och 27 § 13 punkten i den lagen i fråga om utvidgningen av utsläppshandeln till att omfatta sjötransporter samt om undantaget för öar. Ålandsdelegationen ansåg i sitt utlåtande ÅD Nr 13/23 att utvidgningen av utsläppshandeln främst berör natur- och miljövården, och således utgör landskapsbehörighet. Enligt utlåtandet omfattar landskapets behörighet rederier med hemort i landskapet. Ålandsdelegationen ansåg att undantaget för öar är en angelägenhet som gäller Finland som medlemsstat. Konsekvenserna av undantaget för öar sträcker sig utanför landskapets område, eftersom undantaget gäller trafik mellan riket och landskapet. Landskapets lagstiftningskompetens omfattar endast landskapets område.

På de grunder som anges ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Eftersom 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 innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag
om utsläppshandel

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Lagens syften och definitioner

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att minska koldioxidutsläppen från anläggningar, sjötransporter och luftfart på ett kostnadseffektivt och ekonomiskt sätt.

Genom denna lag genomförs 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*.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *växthusgaser* koldioxid, metan, dikväveoxid, fluorkolväten, perfluorkarboner, svavelhexafluorid och andra gasformiga beståndsdelar i atmosfären, både naturliga och antropogena, som absorberar och återkastar infraröd strålning,

2) *utsläpp* utsläpp av växthusgaser från källor belägna inom en anläggning eller från ett luftfartyg eller ett fartyg,

3) *mängd som motsvarar ett ton koldioxid* ett ton koldioxid eller en mängd av någon annan växthusgas som har samma potential för global uppvärmning som ett ton koldioxid,

4) *utsläppshandel* det system som avses i artikel 1 i utsläppshandelsdirektivet och som omfattar de verksamheter som anges i bilaga I till direktivet,

5) *utsläppsrätt* en i utsläppshandelsdirektivet avsedd rätt att i atmosfären släppa ut ett ton koldioxidekvivalenter under en fastställd period,

6) *handelsperiod* den period under vilken det totala antalet utsläppsrätter som utfärdas begränsas så att antalet motsvarar den högsta tillåtna utsläppsnivån inom de sektorer som omfattas av lagens tillämpningsområde,

7) *linjär minskningsfaktor* den procent med vilken antalet utfärdade utsläppsrätter minskas varje år från och med mitten av handelsperioden 2008–2012; 2,2 procent under perioden 2021–2023, 4,3 procent under perioden 2024–2027 och 4,4 procent från och med 2028.

8) *unionsregistret* det informationssystem som avses i artikel 19 i utsläppshandelsdirektivet och med vars hjälp varje utfärdande, innehav, överlåtelse och annullering av utsläppsrätter kan

spåras samt efter behov konfidentialiteten för uppgifterna och allmänhetens tillgång till offentliga uppgifter säkerställas,

9) *reserven för marknadsstabilitet* den reserv som upprättats Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2015/1814 av den 6 oktober 2015 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem och om ändring av direktiv 2003/87/EG och till vilken utsläppsrätter som är avsedda att auktioneras ut överförs eller från vilken de överlämnas för auktionering när de gränser för det totala antalet utsläppsrätter i omlopp som anges i beslutet överskrids eller underskrids,

10) *auktionsplattform* en tjänsteleverantör som utsetts av kommissionen och som ansvarar för auktioneringen av utsläppsrätter i enlighet med artikel 26.1 i kommissionens förordning (EU) NR 1031/2010 om tidsschema, administration och andra aspekter av auktionering av utsläppsrätter för växthusgaser i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, nedan *auktionsförordningen*,

11) *Kyotoprotokollet* Kyotoprotokollet till Förenta Nationernas ramkonvention FördrS 13/2005,

12) *projektenhet* en utsläppsminskningseenhet som härrör från ett projekt enligt artikel 6 i Kyotoprotokollet eller en certifierad utsläppsminskning enligt den mekanism för ren utveckling som definieras i artikel 12 i protokollet,

13) *anläggning* en stationär, teknisk enhet där en eller flera av de verksamheter som anges i bilaga I bedrivs, liksom annan därmed direkt förknippad verksamhet som tekniskt eller funktionellt är knuten till denna och som kan påverka utsläpp och föroreningar,

14) *förbränning* varje oxidation av bränslen, oavsett hur den värme, el eller mekaniska energi som produceras genom denna process används, och all annan direkt därtill anknuten verksamhet, inbegripet rening av rökgaser,

15) *verksamhetsutövare* en fysisk eller juridisk person som utövar ett faktiskt bestämmande inflytande över verksamheten i en anläggning,

16) *en anläggningens produktionskapacitet* den produktionsmängd inom den industriella produktionen som en anläggning eller en del av en anläggning kan producera under ett år om den är i drift 24 timmar i dygnet under 365 dygn med full nominell effekt,

17) *sektorsövergripande korrigeringsfaktor* den faktor som kommissionen anger för varje år med stöd av artikel 10a.5 i utsläppshandelsdirektivet för eventuell minskning av mängden utsläppsrätter som tilldelas gratis,

18) *ny deltagare* en anläggning som har fått utsläppstillstånd första gången under den period som avses i artikel 3h i utsläppshandelsdirektivet,

19) *befintlig anläggning* en anläggning som har fått utsläppstillstånd första gången senast den dag som avses i artikel 2.1 i kommissionens förordning (EU) 2019/331 om fastställande av unionstäckande övergångsbestämmelser för integrerad gratis tilldelning av utsläppsrätter i enlighet med artikel 10a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG, nedan *förordningen om gratis tilldelning av utsläppsrätter*,

20) *tilldelningsperiod* den femårsperiod som börjar den 1 januari 2021 samt varje efterföljande femårsperiod,

21) *referensperiod* de fem kalenderår som föregår tidsfristen för att i enlighet med artikel 11.1 i direktiv 2003/87/EG lämna Europeiska kommissionen de uppgifter som används som grund för beräkningen av gratis tilldelning,

22) *riktmärke* de riktmärken som fastställts i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter och som används som grund för beräkningen av de utsläppsrätter som ska tilldelas gratis, och som justeras för varje tilldelningsperiod,

23) *rederi* ett fartygs ägare eller någon annan organisation eller person, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som genom att ta på sig detta ansvar har gått med på att överta alla skyldigheter och allt ansvar som följer av de internationella organisationsregler

för säker drift av fartyg och förhindrande av förorening som fastställs i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95,

24) *sjötransportverksamhet* resor med sådana fartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer som omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG och som har till syfte att transportera passagerare eller frakt i kommersiellt syfte, sådana fartygs vistelse i en anlöpshamn samt från och med den 1 januari 2027 även resor med offshorefartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer och sådana fartygs vistelse i en anlöpshamn,

25) *anlöpshamn* den hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa gods eller där passagerare kan gå ombord eller lämna fartyget, och den hamn där ett offshorefartyg lägger till för att avlösa sin besättning, med undantag för uppehåll enbart för att tanka, fylla på varor, avlösa personal på ett annat fartyg än ett offshorefartyg, angöra en torrdocka eller reparera fartyget och dess utrustning, uppehåll i hamn för att fartyget behöver assistans eller befinner sig i en nödsituation, omlastning mellan fartyg utanför hamnen, uppehåll endast för att ta skydd från dåligt väder eller för att detta krävs på grund av sök- och räddningsinsatser, samt uppehåll av containerfartyg i ett grannlands containeromlastningshamn som anges i den genomförandeakt som antas enligt artikel 3ga.2,

26) *kryssningsfartyg*: ett passagerarfartyg som inte har lastdäck och som är konstruerat uteslutande för kommersiell transport av passagerare med nattlogi på en sjöresa,

27) *MRV-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG,

28) *luftfartens icke-koldioxideffekter* de effekter på klimatet som uppstår vid förbränning av bränsle genom utsläpp av kväveoxider, sotpartiklar och oxiderade svavelarter samt effekterna av vattenånga, inklusive kondensstrimmor, från ett luftfartyg vid bedrivande av luftfartsverksamhet som omfattas av lagens tillämpningsområde,

29) *luftfartygsoperatör* varje fysisk eller juridisk person som med ett luftfartyg bedriver luftfartsverksamhet som omfattas av utsläppshandeln eller, om denna person är okänd eller inte utpekats av ägaren till luftfartyget, luftfartygets ägare,

30) *operatör av kommersiella lufttransporter* en operatör som mot ersättning tillhandahåller reguljär och icke-reguljär flygtrafik till allmänheten för transport av passagerare, gods eller post,

31) *hållbart flygbränsle* i Europaparlamentets och rådets förordning 2023/XX/EU om säkerställande av lika villkor för en hållbar luftfart avsedda bränslen som inte härstammar från fossila bränslen,

32) *Corsia-systemet* den marknadsbaserade åtgärd för reglering av koldioxidutsläppen från internationell luftfart som avses i artikel 28b i utsläppshandelsdirektivet,

33) *reglerad enhet* den som i enlighet med 8 § i punktskattelagen (182/2010) frisläpper bränsle för konsumtion,

34) *kommissionens förordning om genomförande av MRV-kraven i Corsia* kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller åtgärder som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra en global marknadsbaserad åtgärd,

35) *kommissionens registerförordning* kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1122 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller unionsregistrets funktion,

36) *kommissionens övervakningsförordning* kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) N:o 601/2012,

37) *kommissionens rättsakt om gratis tilldelning av utsläppsrätter* kommissionens beslut 2011/278/EU om fastställande av unionstäckande övergångsbestämmelser för harmoniserad gratis tilldelning av utsläppsrätter enligt artikel 10a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG,

38) *kommissionens verifieringsförordning* kommissionens förordning om verifiering av rapporter om utsläpp av växthusgaser och ackreditering av kontrollörer, som antagits med stöd av artikel 15 i utsläppshandelsdirektivet,

39) *kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter* kommissionens förordning om justering av mängden gratis tilldelade utsläppsrätter, som antagits med stöd av artikel 10a.21 i utsläppshandelsdirektivet.

2 kap.

Tillämpningsområde och avgränsningar

3 §

Lagens allmänna tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på handeln med utsläppsrätter för anläggningar, sjötransporter och luftfart samt på Corsia-systemet. Dessutom tillämpas denna lag på rapporteringen av utsläppsuppgifter för 2024 inom systemet för handeln med utsläppsrätter för byggnads- och vägtransportsektorerna och de ytterligare sektorerna.

4 §

Europeiska unionens lagstiftning

Denna lag tillämpas på genomförandet av Europeiska unionens rättsakter som gäller anläggningar, sjötransporter och luftfart och Corsia-systemet, till den del det inte i någon annan lag föreskrivs något annat om genomförandet.

5 §

Anläggningar

Denna lag tillämpas på anläggningar som bedriver verksamheter som anges i bilaga I samt på i bilaga I angivna växthusgaser som härrör från anläggningarna.

Denna lag tillämpas också på anläggningar med en sammanlagd tillförd bränsleeffekt som underskrider den som nämns i punkt 1 i bilaga I, om det huvudsakliga syftet med anläggningen är att producera värme för ett fjärrvärmenät och den sammanlagda tillförda bränsleeffekten för minst en anläggning som anslutits till samma fjärrvärmenät och producerar värme i huvudsak för fjärrvärmenätet överskrider 20 megawatt.

På en i punkt 1 i bilaga I avsedd anläggning där man i enlighet med villkoren i ett miljötillstånd enligt miljöskyddslagen (527/2014) tillämpar de krav som ställs på förbränningsanläggningar för avfall ska tillämpas endast de krav som i denna lag ställs på övervakning, anmälan och verifiering av utsläpp.

Om en anläggning med stöd av 1 eller 2 mom. omfattas av lagens tillämpningsområde, tillämpas denna lag på alla de enheter inom anläggningen eller delarna av anläggningen i vilka bränsle förbränns.

Om man i syfte att minska växthusgasutsläppen har ändrat verksamheten vid en anläggning så att anläggningens sammanlagda tillförda bränsleeffekt är högst 20 megawatt, och verksamhetsutövaren har meddelat Energimyndigheten att anläggningen fortfarande kommer att omfattas av tillämpningsområdet för utsläppshandeln, ska denna lag i enlighet med verksamhetsutövarens anmälan tillämpas på den berörda anläggningen till och med den 31 december 2025 eller den 31 december 2030.

6 §

Avgränsningar av tillämpningsområdet i fråga om anläggningar

Med avvikelse från 5 § tillämpas inte denna lag:

- 1) på anläggningar eller delar av anläggningar vars huvudsakliga syfte är att undersöka, utveckla eller prova nya produkter eller processer,
- 2) på anläggningar eller delar av anläggningar där man i enlighet med villkoren i ett miljötillstånd enligt miljöskyddslagen iakttar kraven på förbränningsanläggningar för farligt avfall,
- 3) till och med den 31 december 2025 på anläggningar som förutom vid start eller avstängning av anläggningen eller av en förbränningsenhet uteslutande använder biomassa, eller
- 4) från och med den 1 januari 2026 på anläggningar där de genomsnittliga utsläppen från förbränning av hållbar biomassa under perioden 2019–2023 utgör mer än 95 procent av anläggningens totala genomsnittliga utsläpp under den perioden.

7 §

Fastställande av en anläggnings kapacitet

Om det vid en anläggning bedrivs flera i bilaga I nämnda verksamheter som omfattas av samma kategori, avgörs frågan om huruvida verksamheterna ska omfattas av denna lags tillämpningsområdet utifrån den sammanräknade kapaciteten.

Om en anläggning eller en del av en anläggning används i en verksamhet vars tröskelvärde inte i bilaga I uttrycks som förbränningsenheternas sammanlagda tillförda bränsleeffekt, avgörs frågan om huruvida verksamheten ska omfattas av tillämpningsområdet i första hand utifrån det tröskelvärde för produktionskapaciteten som nämns i bilaga I. Denna lag tillämpas dock på sådana enheter som förbränner bränsle i anläggningen som har en sammanlagd tillförd bränsleeffekt på mer än 20 megawatt också i det fall att anläggningens produktionskapacitet understiger den produktionskapacitet som anges i bilaga I.

Om frågan huruvida en anläggning ska omfattas av tillämpningsområdet för denna lag bestäms på grundval av en anläggnings förbränningsenheters sammanlagda tillförda bränsleeffekt enligt bilaga I, sammanräknas de tillförda bränsleeffekterna hos samtliga tillhörande tekniska enheter i vilka bränsle förbränns. Förbränningsenheter med en tillförd bränsleeffekt på mindre än 3 megawatt ska inte beaktas i beräkningen av den sammanlagda tillförda bränsleeffekten.

Vid beräkningen av den sammanlagda tillförda bränsleeffekten ska till och med den 31 december 2025 inte beaktas sådana förbränningsenheter som förutom vid start eller avstängning av enheten uteslutande använder biomassa.

8 §

Sjötransporter

Denna lag tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer i fråga om koldioxidutsläpp, och från och med den 1 januari 2026 även utsläpp av metan och dikväveoxid, som uppkommer i fartygens sjötransportverksamhet under sådana resor för att transportera gods eller

passagerare i kommersiellt syfte som avgår från en anlöpshamn under en EU-medlemsstats jurisdiktion eller ankommer till en sådan anlöpshamn från en medlemsstat eller från ett tredjeland och som uppkommer då fartygen befinner sig i en anlöpshamn under en medlemsstats jurisdiktion.

Lagen ska dessutom från och med den 1 januari 2027 även tillämpas på offshorefartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer i fråga om sådana koldioxidutsläpp och utsläpp av metan och dikväveoxid som uppkommer under resor som avgår från en anlöpshamn under en EU-medlemsstats jurisdiktion eller ankommer till en sådan anlöpshamn från en medlemsstat eller från ett tredjeland samt då fartygen befinner sig i en anlöpshamn under en medlemsstats jurisdiktion.

Kravet på överlämnande av utsläppsrätter ska inom sjötransportverksamheten tillämpas på

1) 50 procent av sådana utsläpp från fartyg som uppkommer under resor som påbörjas i en anlöpshamn under en EU-medlemsstats jurisdiktion och avslutas i en anlöpshamn utanför en medlemsstats jurisdiktion,

2) 50 procent av sådana utsläpp från fartyg som uppkommer under resor som påbörjas i en anlöpshamn utanför en EU-medlemsstats jurisdiktion och avslutas i en anlöpshamn under en medlemsstats jurisdiktion,

3) 100 procent av sådana utsläpp från fartyg som uppkommer under resor som påbörjas och avslutas i en anlöpshamn inom en EU-medlemsstats jurisdiktion, samt

4) 100 procent av sådana utsläpp från fartyg som uppkommer då fartygen befinner sig i en anlöpshamn under en EU-medlemsstats jurisdiktion.

Denna lag tillämpas dock inte på örlogsfartyg, hjälpfartyg, fiskefartyg, fiskberedningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg som inte har mekanisk framdrivning, eller fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt.

9 §

Luftfarten

I fråga om handeln med utsläppsrätter för luftfart tillämpas denna lag under perioden 2024–2026 på koldioxidutsläpp från flygningar mellan flygplatser i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och från flygningar från dessa flygplatser till flygplatser i Schweiz och Förenade kungariket. Från och med 2027 tillämpas denna lag på koldioxidutsläpp från flygningar till och från flygplatser belägna i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I fråga om övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp tillämpas lagen från och med 2025 också på icke-koldioxideffekter.

I fråga om handeln med utsläppsrätter för luftfart tillämpas denna lag endast på de luftfartygsoperatörer som har en giltig operativ licens som Transport- och kommunikationsverket eller någon annan behörig finländsk myndighet beviljat enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen och på de luftfartygsoperatörer för vilka Europeiska kommissionen i enlighet med artikel 18a i utsläppshandelsdirektivet har angett Finland som administrerande medlemsstat.

10 §

Avgränsningar av tillämpningsområdet för handeln med utsläppsrätter för luftfart

Denna lag tillämpas till och med den 31 december 2030 inte på koldioxidutsläpp från flygningar mellan flygplatser som är belägna i ett av de yttersta randområden som avses i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och flygplatser i samma medlemsstat. Dessutom tillämpas denna lag inte på flygningar som på det sätt som avses i artikel 25a.6 i utsläppshandelsdirektivet avgår till eller från flygplatser i de minst utvecklade länderna och små östater under

utveckling enligt Förenta nationernas definition eller på flygningar som avgår från flygplatser i Schweiz eller Förenade kungariket. Denna lag tillämpas inte heller på flygningar eller luftfartyg som avses i bilaga II.

11 §

Tillämpningsområdet för Corsia-systemet

Corsia tillämpas på koldioxidutsläpp från flygningar från Europeiska ekonomiska samarbetsområdet till tredjeländer, flygningar från tredjeländer samt flygningar mellan två tredjeländer på det sätt som avses i artikel 25a punkterna 3, 7 och 8 i utsläppshandelsdirektivet och i kommissionens genomförandeförordningar som antagits med stöd av de punkterna. När det gäller övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp ska lagen i enlighet med kommissionens förordning om genomförande av MRV-kraven i Corsia tillämpas på luftfartygsoperatörer och på de flygningar som genomförs av dem, dock så att luftfartygsoperatörerna ska rapportera och verifiera koldioxidutsläppen även från flygningar mellan flygplatser belägna i två olika stater utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

När det gäller kraven på kompensation av koldioxidutsläpp tillämpas denna lag endast på sådana luftfartygsoperatörer som har ett av Finland utfärdat drifttillstånd eller som är registrerade i Finland och som från och med den 1 januari 2021 från användning av luftfartyg med en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg producerar mer än 10 000 ton koldioxidutsläpp årligen från flygningar som omfattas av Corsia, med undantag för flygningar som avgår från och ankommer till samma medlemsstat samt flygningar som avses i bilaga 2.

12 §

Tillämpningsområdet för systemet för handel med utsläppsrätter för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer

Denna lag tillämpas på rapporteringen av utsläppsuppgifter i fråga om bränslen som år 2024 distribuerats till de sektorer som anges i bilaga III.

Med i 1 mom. avsedda bränslen ska avses energiprodukter enligt artikel 2.1 i rådets direktiv 2003/96/EG om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, bränslen som förtecknas i tabellerna A och C i bilaga I till det direktivet samt produkter som avses i artikel 2.3 i det direktivet och som är avsedda att användas, bjuds ut till försäljning eller används som motorbränsle, bränsle för uppvärmning eller för elproduktion.

3 kap.

Allmänna skyldigheter

13 §

Allmänna skyldigheter avseende anläggningar

En verksamhetsutövare ska

- 1) för en anläggning ansöka om utsläppstillstånd samt godkännande av en plan för övervakning av utsläpp eller av en i 22 § avsedd standardiserad och förenklad övervakningsplan,
- 2) övervaka utsläppen från sin anläggning, årligen utarbeta en utsläppsrapport och se till att rapporten verifieras,

3) överlämna årligen till unionsregistret som avses i 69 § ett antal utsläppsrätter som motsvarar de totala utsläpp som anläggningen gett upphov till under det föregående kalenderåret;

4) anmäla till Energimyndigheten om ändringar i anläggningens verksamhet, ändringar som gäller övervakningen av utsläppen samt byte av verksamhetsutövare.

14 §

Allmänna skyldigheter avseende sjötransporter

Ett rederi ska

1) övervaka och rapportera sina utsläpp under rapporteringsperioden, lämna in aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå till Transport- och kommunikationsverket i enlighet med kapitel II i MRV-förordningen samt se till att uppgifterna verifieras i enlighet med kapitel III i den förordningen,

2) lämna in en verifierad övervakningsplan till Transport- och kommunikationsverket för godkännande i enlighet med kapitel II i MRV-förordningen,

3) överlämna årligen till unionsregistret som avses i 69 § ett antal utsläppsrätter som motsvarar de totala utsläpp som rederiet gett upphov till under det föregående kalenderåret,

4) anmäla till Transport- och kommunikationsverket om ändringar i verksamheten och ändringar som gäller övervakningen av utsläppen samt byte av ett fartygs rederi i enlighet med kapitel II i MRV-förordningen.

15 §

Allmänna skyldigheter avseende luftfarten

En luftfartygsoperatör ska

1) lämna in en övervakningsplan och betydande ändringar av den till Transport- och kommunikationsverket för godkännande,

2) övervaka luftfartygs utsläpp, årligen utarbeta en utsläppsrapport och se till att rapporten verifieras,

3) överlämna till unionsregistret som avses i 69 § årligen ett antal utsläppsrätter som motsvarar de totala utsläpp från luftfarten som operatören gett upphov till under det föregående kalenderåret,

4) annullera ett antal godkända klimatkrediter som motsvarar kompensationskraven i Corsia-systemet och se till att annulleringen verifieras, och

5) anmäla till Transport- och kommunikationsverket om ändringar i verksamheten och byte av luftfartygsoperatör.

4 kap.

Myndigheter och deras uppgifter

16 §

Arbets- och näringsministeriet

Arbets- och näringsministeriet svarar för den allmänna styrningen, uppföljningen och utvecklingen av denna lag.

17 §

Kommunikationsministeriet

Kommunikationsministeriet svarar för styrningen, uppföljningen och utvecklingen av handeln med utsläppsrätter för sjötransporterna och luftfarten samt av Corsia-systemet.

18 §

Energimyndigheten

Energimyndigheten har till uppgift att

- 1) i fråga om anläggningarna övervaka att denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den iakttas, att tillståndsbeslut som meddelats med stöd av denna lag iakttas samt sköta övriga uppgifter som enligt denna lag ankommer på myndigheten,
- 2) i fråga om anläggningarna sköta de uppgifter som i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter och i kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter har anförtrots den behöriga myndigheten och Finland,
- 3) vara i artikel 22 i auktionsförordningen avsedd auktionsförrättare i Finland och personuppgiftsansvarig med avseende på den nationella registerfunktionen inom ramen för unionsregistret,
- 4) vara i artikel 70 i kommissionens verifieringsförordning avsedd nationell kontaktpunkt för informationsutbyte och samordning av samarbete.

19 §

Transport- och kommunikationsverket

Transport- och kommunikationsverket har till uppgift att

- 1) godkänna luftfartygsoperatörernas och rederiernas övervakningsplaner och ändringar av dem,
- 2) för Finlands del godkänna kontrollörer för luftfart och sjötransporter samt fatta andra eventuella beslut som gäller verifiering inom luftfart och sjötransporter,
- 3) tilldela gratis utsläppsrätter för luftfart till de luftfartygsoperatörer som administreras av Finland,
- 4) i fråga om luftfarten och sjötransporterna övervaka att denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den iakttas, att beslut som meddelats med stöd av denna lag iakttas samt sköta övriga uppgifter som enligt denna lag ankommer på myndigheten,
- 5) i fråga om luftfarten och sjötransporterna vara behörig myndighet enligt artikel 18 i utsläppshandelsdirektivet,
- 6) i fråga om sjötransporterna vara administrerande myndighet för ett rederi med ansvar för administrationen av ett rederi i enlighet med artikel 3gf i utsläppshandelsdirektivet,
- 7) vara behörig myndighet inom ramen för Corsia-systemet när det gäller luftfarten, samt
- 8) beräkna kompensationskraven i Corsia-systemet, underrätta luftfartygsoperatörerna om dem och säkerställa att kompensationskraven tillgodoses i enlighet med denna lag och utsläppshandelsdirektivet.

20 §

Administrerande myndighet för ett rederi

Europeiska kommissionen ska genom genomförandeakter som antas med stöd av artikel 3gf i utsläppshandelsdirektivet fastställa en förteckning över rederier som bedriver sådan sjötransportverksamhet som omfattas av tillämpningsområdet i enlighet med 8 §, med angivande av den

administrerande myndigheten för varje rederi. Transport- och kommunikationsverket är administrerande myndighet för i Finland registrerade rederier.

En administrerande myndighet för ett rederi som enligt den förteckning som upprättats enligt artikel 3gf i utsläppshandelsdirektivet är ansvarig för rederiet ska behålla detta ansvar oberoende av senare ändringar av rederiets verksamhet eller registrering, till dess att ändringarna åter speglas i en uppdaterad förteckning.

5 kap.

Plan för övervakning av utsläpp

21 §

Plan för övervakning av utsläpp

En verksamhetsutövare ska utarbeta en plan för övervakning av utsläpp för en anläggning som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag och ansöka om godkännande av planen hos Energimyndigheten.

Ett rederi eller en luftfartygsoperatör ska utarbeta en plan för övervakning av utsläpp för en sjötransportverksamhet eller flygverksamhet som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag och ansöka om godkännande av planen hos Transport- och kommunikationsverket.

Bestämmelser om utarbetandet av och innehållet i planen för övervakning av utsläpp finns i kommissionens övervakningsförordning, MRV-förordningen och de delegerade akter som antagits med stöd av den samt i kommissionens förordning om genomförande av MRV-kraven i Corsia-systemet.

Närmare bestämmelser om innehållet i planen för övervakning av utsläpp får utfärdas genom förordning av statsrådet.

22 §

Standardiserad och förenklad övervakningsplan för anläggningar

En verksamhetsutövare kan hos Energimyndigheten ansöka om godkännande av en i artikel 13.1 i kommissionens övervakningsförordning avsedd standardiserad och förenklad övervakningsplan för en i artikel 47.2 i den förordningen avsedd anläggning med låga utsläpp, om anläggningen med stöd av artikel 19.3 i den förordningen endast har bränsle- eller materialmängder av kategorin mindre omfattning eller ringa omfattning. Energimyndigheten ska godkänna eller avslå den standardiserade och förenklade planen för övervakning av utsläpp på basis av en förenklad riskbedömning enligt artikel 13.2 i den förordningen.

En godkänd standardiserad och förenklad plan för övervakning av utsläpp ska betraktas som en i 21 § 1 mom. avsedd godkänd plan för övervakning av utsläpp. Vad som i denna lag föreskrivs om planer för övervakning av utsläpp ska tillämpas på standardiserade och förenklade planer för övervakning av utsläpp.

Närmare bestämmelser om utförande av en i 1 mom. avsedd förenklad riskbedömning av en standardiserad och förenklad plan för övervakning av utsläpp samt om de omständigheter som ska granskas i fråga om anläggningens verksamhet och övervakningsmetoderna för utsläpp inom ramen för den förenklade riskbedömningen får utfärdas genom förordning av arbets- och näringsministeriet.

23 §

Ansökan om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp

En verksamhetsutövare och en luftfartygsoperatör ska till ansökan om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp foga behövliga uppgifter om anläggningen eller luftfartygsoperatören och om anläggningens eller luftfartygsoperatörens verksamhet samt utsläppskällorna.

Ett rederi ska till ansökan om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp foga behövliga uppgifter enligt MRV-förordningen och kommissionens delegerade akter som antagits med stöd av den.

Verksamhetsutövaren ska lämna in ansökan om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp på en av Energimyndigheten fastställd blankett minst sex månader innan verksamheten enligt planerna ska inledas vid anläggningen.

Rederiet ska lämna in ansökan om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp på det sätt som Transport- och kommunikationsverket fastställt senast den 1 april 2024. Om denna lag tillämpas på rederiets fartyg för första gången efter den 1 januari 2024, ska ansökan lämnas in senast inom tre månader från fartygets första anlop i en hamn under en medlemsstats jurisdiktion.

Luftfartygsoperatören ska lämna in ansökan om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp på en av Transport- och kommunikationsverket fastställd blankett minst fyra månader innan luftfartsverksamheten enligt planerna ska inledas.

En plan för övervakning av utsläpp kan gälla en enhet bestående av en anläggning på en och samma plats. Av särskilda skäl kan en plan för övervakning av utsläpp gälla en del av en enhet bestående av en anläggning på en och samma plats. Om flera verksamhetsutövare har lämnat in en gemensam ansökan om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp, svarar de solidariskt för att kraven på övervakning av utsläpp uppfylls.

Verksamhetsutövaren, rederiet och luftfartygsoperatören ska när de ansöker om godkännande av planen för övervakning av utsläpp ange vem som svarar för kontakten med den myndighet som beslutar om godkännande av planen.

24 §

Godkännande av en plan för övervakning av utsläpp

Energimyndigheten ska i fråga om anläggningar fatta beslut om godkännande av varje plan för övervakning av utsläpp och Transport- och kommunikationsverket ska i fråga om luftfarten fatta beslut om godkännande av varje plan för övervakning av utsläpp senast två månader från den dag då ansökan och eventuella kompletteringar av den lämnades in till myndigheten eller verket.

Transport- och kommunikationsverket ska senast den 6 juni 2025 fatta beslut om godkännande av varje plan för övervakning av utsläpp från sjötransporter. Om denna lag tillämpas på ett fartyg för första gången efter den 1 januari 2024, ska Transport- och kommunikationsverket godkänna övervakningsplanen inom fyra månader från det berörda fartygets första anlop i en hamn under en medlemsstats jurisdiktion.

Bestämmelser om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp och om villkoren för godkännandet finns i kommissionens övervakningsförordning, kommissionens förordning om genomförande av MRV-kraven i Corsia-systemet, MRV-förordningen och i de delegerade akter som kommissionen antagit med stöd av artikel 6 i MRV-förordningen.

25 §

Ändring av en plan för övervakning av utsläpp

En verksamhetsutövare och en luftfartygsoperatör ska till den myndighet som godkänt planen för övervakning av utsläpp på förhand anmäla alla ändringar som påverkar planen. Anmälan ska göras på en blankett som fastställts av den myndighet som godkänt planen.

Om den ändring som verksamhetsutövaren eller luftfartygsoperatören anmäler är en i kommissionens övervakningsförfordning avsedd betydande ändring, ska den myndighet som godkänt planen för övervakning av utsläpp ändra det beslut som gäller planen. Om ändringen inte är en i övervakningsförfordningen avsedd betydande ändring, ska den myndighet som godkänt planen utan dröjsmål informera den verksamhetsutövare eller luftfartygsoperatör som anmält ändringen om saken.

Om det i kommissionens övervakningsförfordning förutsätts att en plan för övervakning av utsläpp ändras, ska den myndighet som godkänt övervakningsplanen uppmana den verksamhetsutövare eller den luftfartygsoperatör som lämnat in planen att ansöka om ändring av planen.

Verksamhetsutövaren och luftfartygsoperatören ska lämna in ansökan om ändring av planen för övervakning av utsläpp inom den tidsfrist som den myndighet som godkänt planen har satt ut.

Bestämmelser om ändring av ett rederis plan för övervakning av utsläpp finns i MRV-förfordningen och i de delegerade akter som kommissionen antagit med stöd av artikel 7 i MRV-förfordningen.

6 kap.

Utsläppstillstånd för anläggningar

26 §

Utsläppstillstånd

En anläggning som omfattas av lagens tillämpningsområde ska ha ett av Energimyndigheten beviljat utsläppstillstånd. Ett utsläppstillstånd beviljas tills vidare eller av särskilda skäl för viss tid.

27 §

Ansökan om utsläppstillstånd

Verksamhetsutövaren ska ansöka om utsläppstillstånd för en anläggning hos Energimyndigheten. Till ansökan ska fogas för tillståndsprövningen nödvändiga uppgifter om anläggningen, dess verksamhet och utsläppskällorna samt en plan för övervakning av utsläppen. Dessutom ska en redogörelse för att anläggningens verksamhet får utövas med stöd av bestämmelserna om miljöskydd lämnas in till Energimyndigheten.

Ansökan ska lämnas in på en av Energimyndigheten fastställd blankett minst sex månader innan verksamheten enligt planerna ska inledas vid anläggningen.

Bestämmelser om det närmare innehållet i ansökan får utfärdas genom förordning av arbets- och näringsministeriet.

28 §

Villkor för beviljande av utsläppstillstånd

Villkoren för beviljande av utsläppstillstånd är att anläggningens plan för övervakning av utsläpp och de planerade åtgärderna för rapportering av utsläpp är tillräckliga och adekvata. Ett

ytterligare villkor är att anläggningens verksamhetsutövare får utöva verksamheten med stöd av bestämmelserna om miljöskydd.

Ett utsläppstillstånd kan beviljas trots att ett beslut om tillstånd enligt miljöskyddslagen inte har vunnit laga kraft.

29 §

Beslut om beviljande av utsläppstillstånd

Energimyndigheten ska fatta beslut om beviljande av utsläppstillstånd senast två månader från den dag då ansökan och eventuella kompletteringar av den lämnades in.

Ett utsläppstillstånd kan gälla en enhet bestående av en anläggning på en och samma plats. Av särskilda skäl kan ett utsläppstillstånd gälla en del av en enhet bestående av en anläggning på en och samma plats. Om flera verksamhetsutövare har ansökt om ett gemensamt utsläppstillstånd, ansvarar de solidariskt för att skyldigheterna enligt tillståndet fullgörs. Verksamhetsutövarna ska när de ansöker om tillstånd ange vem som svarar för kontakten med myndigheterna.

Ett beslut om godkännande av ett utsläppstillstånd ska innehålla uppgifter om verksamhetsutövaren, utsläppen, anläggningens verksamhet samt anläggningens produktionskapacitet eller sammanlagda tillförda bränsleeffekt.

30 §

Ändring av ett utsläppstillstånd

Verksamhetsutövaren ska till Energimyndigheten på förhand anmäla varje ändring i en anläggnings verksamhet eller kapacitet som kan förutsätta att utsläppstillståndet ändras. Anmälan ska göras på en av Energimyndigheten fastställd blankett.

Energimyndigheten bedömer hur betydande ändringen är, och om den anmälda ändringen är betydande ska Energimyndigheten ändra beslutet om beviljande av utsläppstillstånd. Om ändringen inte är betydande, ska Energimyndigheten utan dröjsmål informera verksamhetsutövaren om detta.

7 kap.

Övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp

31 §

Skyldighet att övervaka, rapportera och låta verifiera utsläpp

Verksamhetsutövare ska i fråga om anläggningar, rederier i fråga om fartyg och luftfartygsoperatör i fråga om luftfartygsverksamhet på ett heltäckande, konsekvent, tillförlitligt och exakt sätt övervaka utsläppen och upprätta en utsläppsrapport över dem för varje kalenderår i enlighet med denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den, kommissionens övervakningsförordning, MRV-förordningen, kommissionens förordning om genomförande av MRV-kraven i Corsica, den godkända planen för övervakning av utsläpp och villkoren i utsläppstillståndet för anläggningen. Verksamhetsutövaren, rederiet och luftfartygsoperatören ska se till att utsläppsrapporten verifieras.

Verksamhetsutövare ska till Energimyndigheten och luftfartygsoperatörer till Transport- och kommunikationsverket lämna in en utsläppsrapport om utsläppen under varje kalenderår och en

utifrån utsläppsrapporten utfärdad verifieringsrapport före utgången av mars året efter kalenderåret.

Rederier ska för varje fartyg som rederiet ansvarar för till Transport- och kommunikationsverket lämna in en utsläppsrapport om utsläppen under kalenderåret och en utifrån utsläppsrapporten utfärdad verifieringsrapport samt aggregerade utsläppsuppgifter på företagsnivå. Dokumenten och uppgifterna ska från och med 2025 lämnas in före utgången av mars året efter kalenderåret.

Luftfartygsoperatörer ska från och med ingången av 2025 övervaka luftfartens icke-koldioxid effekter och årligen rapportera dem till Transport- och kommunikationsverket i enlighet med kommissionens genomförandeförordning som antagits med stöd av artikel 14.5 i utsläppshandelsdirektivet.

32 §

Offentliggörande av uppgifter om luftfart

Europeiska kommissionen ska årligen offentliggöra de uppgifter om luftfart som avses i 6 punkten i artikel 14 i direktivet som gäller handel med utsläppsrätter för luftfart, och som har översänts till kommissionen eller medlemsstaten med stöd av kommissionens övervakningsförordning eller förordningen om genomförande av MRV-kraven i Corsia-systemet.

En luftfartygsoperatör kan begära att Transport- och kommunikationsverket inte offentliggöra de i 1 mom. avsedda uppgifterna på luftfartygsoperatörsnivå, om luftfartygsoperatören anser att dess luftfartsverksamhet uppfyller de kriterier som avses i artikel 14.6 i utsläppshandelsdirektivet. I begäran ska det motiveras varför offentliggörandet av uppgifterna kunde orsaka luftfartygsoperatören ekonomisk skada. Transport- och kommunikationsverket kan efter att ha bedömt begäran föreslå att kommissionen offentliggöra de i 1 mom. avsedda uppgifterna eller en del av dem på en mer generell nivå. Kommissionen fattar det slutliga beslutet om offentliggörande av de uppgifter som avses i 1 mom.

33 §

Rapporteringskyldighet inom systemet för handel med utsläppsrätter inom byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer

Varje reglerad enhet ska i enlighet med kommissionens övervakningsförordningen senast till utgången av april 2025 rapportera till Energimyndigheten uppgifter om utsläpp från i 12 § avsedda bränslen som distribuerats år 2024.

34 §

Påvisande av hållbarhet

Om en verksamhetsutövare i sin utsläppsrapport vid beräkningen av de sammanlagda utsläppen från en anläggning uppger noll som emissionsfaktor för flytande biobränslen eller biomassabränslen som använts vid förbränning i anläggningen, ska de flytande biobränslena och biomassabränslena uppfylla hållbarhetskriterierna i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen (393/2013) och verksamhetsutövaren ska visa detta på det sätt som anges i den lagen. Med flytande biobränslen och biomassabränslen ska avses flytande biobränslen och biomassabränslen enligt den lagen.

Om ett rederi eller en luftfartygsoperatör i sin utsläppsrapport vid beräkningen av de sammanlagda utsläppen från ett fartyg eller ett luftfartyg uppger noll som emissionsfaktor för biobräns-

len eller biogaser som förbrukats i fartyget eller luftfartyget, ska dessa bränslen uppfylla hållbarhetskriterierna i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen och rederiet eller luftfartygsoperatören ska visa detta i enlighet med den lagen.

Om en luftfartygsoperatör i sin utsläppsrapport uppger noll som emissionsfaktor för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som framställs med användning av väte från förnybara källor, ska dessa bränslen uppfylla hållbarhetskriterierna i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen och luftfartygsoperatören ska visa detta i enlighet med den lagen.

35 §

Bedömning av utsläppsmängden i en situation där ett fel förekommit

Energimyndigheten ska i fråga om anläggningar och Transport- och kommunikationsverket ska i fråga om rederier och luftfartygsoperatörer göra en bedömning med en uppskattning av de verkningar som felaktig eller bristfällig övervakning eller verifiering kan ha haft på de totala utsläppsmängderna i det fall att kraven enligt 31 § på att övervaka utsläpp, upprätta och lämna in en utsläppsrapport eller verifiera en utsläppsrapport inte har iakttagits. Bestämmelser om uppskattning av mängden utsläpp finns i kommissionens övervakningsförordning och i författningar som utfärdats med stöd av MRV-förordningen.

36 §

Bemyndigande att utfärda förordning

Närmare bestämmelser om 31 § 1 mom. om utsläppsrapporten och verifieringsrapporten får vid behov utfärdas genom förordning av statsrådet.

8 kap.

Ändring av verksamhetsutövers, rederiers och luftfartygsoperatörers verksamhet

37 §

Byte av verksamhetsutövare

Om en ny verksamhetsutövare träder i stället för en verksamhetsutövare som beviljats utsläppstillstånd, ska den nya verksamhetsutövaren anmäla detta till Energimyndigheten på förhand eller senast utan dröjsmål efter bytet av verksamhetsutövaren. Energimyndigheten ska med anledning av anmälan fatta beslut om överföring av utsläppstillståndet, planen för övervakning av utsläpp och vid behov planen över metoder för övervakning av gratis tilldelning av utsläppsrätter till den nya verksamhetsutövaren. Beslutet ska fattas inom 30 dagar från den dag då anmälan och behövliga utredningar lämnades till Energimyndigheten eller från en senare tidpunkt efter bytet av verksamhetsutövaren som verksamhetsutövarna kommit överens om.

Om endast en del av anläggningens verksamhet som ingår i utsläppstillståndet övergår till en i 1 mom. avsedd ny verksamhetsutövare, ska den följa bestämmelserna om beviljande och ändring av ett utsläppstillstånd samt om godkännande och ändring av en plan för övervakning av utsläpp iakttas. Energimyndigheten ska med anledning av anmälan fatta beslut om beviljande och ändring av ett tillstånd och beslut om godkännande och ändring av en plan för övervakning

av utsläpp inom 30 dagar från den dag då anmälan och behövliga utredningar och planer lämnades in till myndigheten eller från en senare tidpunkt efter bytet av verksamhetsutövaren som verksamhetsutövarna har kommit överens om.

Den i 1 mom. avsedda nya verksamhetsutövaren svarar i fråga om en anläggning som denne har bestämmande inflytande över för alla verksamhetsutövarens skyldigheter som anges i denna lag samt för uppfyllandet av de av Energimyndigheten fastställda tillståndsvillkoren och kraven på övervakning av utsläpp från den dag då utsläppstillståndet och planen för övervakning av utsläpp har överförts eller utsläppstillståndet har beviljats och planen för övervakning av utsläpp godkänts.

38 §

Byte av rederi eller luftfartygsoperatör

Om ett rederi eller en luftfartygsoperatör byts ska det nya rederiet eller den nya luftfartygsoperatören utan dröjsmål anmäla detta till Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket ska med anledning av anmälan fatta beslut om överföring av planen för övervakning av utsläpp till den nya luftfartygsoperatören.

Det nya rederiet ansvarar i fråga om fartygen under dess ansvar för de i 14 § och i MRV-förordningen föreskrivna skyldigheterna i enlighet med kapitel II i MRV-förordningen.

Den nya luftfartygsoperatören ansvarar i fråga om luftfartygen under dess ansvar för de i 15 § föreskrivna skyldigheterna och för uppfyllandet av kraven på övervakning av utsläpp från den dag då planen för övervakning av utsläpp justerades eller planen för övervakning av utsläpp godkändes.

39 §

Verksamhetsutövares, rederiers eller luftfartygsoperatörers konkurs

Efter det att en verksamhetsutövare, ett rederi eller en luftfartygsoperatör har försatts i konkurs svarar konkursboet för en anläggnings del för skyldigheterna enligt 13 § 2 och 3 punkten, för ett rederis del för skyldigheterna enligt 14 § 1 och 3 punkten och för en luftfartygsoperatörs del för skyldigheterna enligt 15 § 2 och 3 punkten. Konkursboet ska dessutom för en verksamhetsutövares del till Energimyndigheten eller för en luftfartygsoperatörs och ett rederis del till Transport- och kommunikationsverket lämna in en separat rapport om till vilka delar utsläppen under det föregående kalenderåret har uppkommit efter försättandet i konkurs.

Konkursboet är skyldigt att i enlighet med 73 § överlämna ett antal utsläppsrätter som motsvarar de verifierade utsläpp som uppkommit efter det att verksamhetsutövaren, luftfartygsoperatören eller rederiet försattes i konkurs.

Förvaltaren av konkursboet ska inom 30 dagar från konkursens början underrätta Energimyndigheten om att en verksamhetsutövare försatts i konkurs och Transport- och kommunikationsverket om att en luftfartygsoperatör eller ett rederi försatts i konkurs.

40 §

Återkallande av en anläggnings utsläppstillstånd och av beslut om en plan för övervakning av utsläpp

En anläggning anses ha upphört med sin verksamhet i de fall som anges i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter. Verksamhetsutövaren ska genast efter det att verksamheten vid en anläggning har upphört göra en anmälan till Energimyndigheten om att verksamheten har upphört. En anmälan om att två eller fler anläggningar har slagits samman

och om att ett miljötillstånd som gäller en anläggnings verksamhet har upphört att gälla med stöd av 88 § i miljöskyddslagen eller ett miljötillstånd har återkallats med stöd av 93 § i miljöskyddslagen ska göras till Energimyndigheten utan dröjsmål, dock senast före utgången av det kalenderår då verksamheten vid anläggningen har upphört eller miljötillståndet har upphört att gälla eller återkallats.

Energimyndigheten ska återkalla ett utsläppstillstånd, om:

- 1) det miljötillstånd som gäller anläggningens verksamhet har upphört att gälla med stöd av 88 § i miljöskyddslagen eller har återkallats med stöd av 93 § i miljöskyddslagen,
- 2) verksamheten vid anläggningen har upphört på det sätt som avses i 1 mom.,
- 3) utsläppstillståndet i fråga vid sammanslagningen av två eller fler anläggningar blir en del av det utsläppstillstånd som förblir i kraft,
- 4) om denna lag inte tillämpas på anläggningen med stöd av 6 § 1 mom. 4 punkten i denna lag.

Energimyndigheten får återkalla ett utsläppstillstånd, om:

- 1) tillståndshavaren väsentligt har brutit mot sina skyldigheter som gäller årligt överlämnande av utsläppsrätter eller övervakning, anmälan och verifiering av utsläpp, och trots uppmaning från Energimyndigheten inte har fullgjort sina skyldigheter,
- 2) tillståndshavaren trots uppmaning från Energimyndigheten inte har anmält att en anläggning utvidgats eller att verksamheten upphört eller minskat eller andra sådana ändringar av verksamheten eller av övervakningen av utsläpp som kan förutsätta att utsläppstillståndet eller planen för övervakning av utsläpp ändras.

Ett ärende som gäller återkallande av utsläppstillstånd kan inledas av verksamhetsutövaren eller Energimyndigheten. Om en anläggnings utsläppstillstånd återkallas, återkallas också godkännandet av anläggningens plan för övervakning av utsläpp.

Energimyndigheten ska återkalla en avfallsförbränningsanläggningens övervakningsplan av utsläpp, om villkoren i 2 mom. uppfylls.

9 kap.

Det totala antalet utsläppsrätter och utfärdande av utsläppsrätter

41 §

Det totala antalet utsläppsrätter

Det totala antalet utsläppsrätter inom Europeiska unionen motsvarar den maximala mängd växthusgasutsläpp som ingår i tillämpningsområdet för utsläppshandeln inom de sektorer för anläggningar, sjöfart och luftfart som omfattas av tillämpningsområdet.

Det totala antal utsläppsrätter som utfärdas ska varje år minska i enlighet med en linjär minskningsfaktor.

Europeiska kommissionen fastställer och offentliggör det totala antalet utsläppsrätter inom utsläppshandeln i enlighet med artikel 9 i utsläppshandelsdirektivet. Det totala antalet utsläppsrätter ska dessutom justeras i enlighet med artikel 9 a i utsläppshandelsdirektivet.

42 §

Utfärdande av utsläppsrätter

Utsläppsrätter utfärdas genom auktion, om de inte:

- 1) tilldelas gratis,
- 2) överförs till reserven för marknadsstabilitet,

- 3) annulleras i enlighet med artikel 3 g b i utsläppshandelsdirektivet, om färre utsläppsrätter överlämnas jämfört med de verifierade utsläppen från sjötransporter för 2024 och 2025,
- 4) annulleras i enlighet med artikel 12.3 -e i utsläppshandelsdirektivet, om färre utsläppsrätter för utsläppen från isklassfartyg överlämnas jämfört med de verifierade utsläppen,
- 5) annulleras av en medlemsstat, om elproduktionskapacitet på medlemsstatens territorium stängs,
- 6) annulleras av en medlemsstat för att fullgöra utsläppsminskingsåtaganden för sektorer utanför utsläppshandeln.

43 §

Finlands andel av det totala antalet utsläppsrätter

Finlands andel av det totala antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut bestäms i enlighet med artikel 3 d.1 och artikel 10.2 i utsläppshandelsdirektivet.

Finlands andel av det totala antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut minskas, om statsrådet beslutar att annullera utsläppsrätter för att fullgöra utsläppsminskingsåtagandet för en sektor utanför utsläppshandeln eller att annullera utsläppsrätter med anledning av stängning av elproduktionskapacitet.

44 §

Auktionering av utsläppsrätter

Finlands andel av det totala antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut auktioneras ut på en auktionsplattform som väljs gemensamt av Europeiska kommissionen och medlemsstaterna i Europeiska unionen. Energimyndigheten auktionerar ut Finlands andel av de utsläppsrätter som ska auktioneras ut. Auktionsplattformen svarar för att ordna auktionerna. Bestämmelser om genomförande av auktioner och om fysiska och juridiska personers rätt att lägga bud finns i auktionsförordningen.

Energimyndigheten tar emot Finlands auktionsintäkter och redovisar intäkterna till staten.

45 §

Användning av auktionsintäkter

Finlands auktionsintäkter eller motsvarande belopp ska användas för de syften som nämns i bilaga IV.

Användningen av intäkterna eller motsvarande belopp ska årligen rapporteras till Europeiska kommissionen.

10 kap.

Utsläppsrätter som tilldelas verksamhetsutövare gratis under handelsperioden 2021–2030

46 §

Reglerna för gratis tilldelning av utsläppsrätter

Utsläppsrätter tilldelas anläggningars verksamhetsutövare gratis inom ramen för det enligt artikel 10a i utsläppshandelsdirektivet beräknade antalet med iakttagande av tilldelningsreglerna för följande sektorer eller delsektorer:

1) fullt ut till produktion inom de sektorer eller delsektorer som anses löpa avsevärd risk för koldioxidläckage och som avses i kommissionens delegerade beslut om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller fastställandet av sektorer och delsektorer som anses löpa avsevärd risk för koldioxidläckage, för perioden 2021–2030;

2) 30 procent till fjärrvärmeproduktion enligt kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter,

3) 30 procent åren 2021–2025 till produktion inom andra sektorer eller delsektorer än de som avses i 1 och 2 punkten och från och med 2026 minskas andelen årligen med jämna andelar så att inga utsläppsrätter tilldelas gratis 2030,

4) till elproduktion endast för el som produceras från processgaser i befintliga anläggningar,

5) 30 procent till och med den 31 december 2025 till avskiljningsanläggningar, rörsystem och lagringsanläggningar för koldioxid endast för fjärrvärmeproduktion enligt kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter.

För produktionen av produkter enligt bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/956 om inrättande av en mekanism för koldioxidjustering vid gränsen ska utöver vad som föreskrivs i 1 mom. utsläppsrätter även tilldelas gratis så att 97,5 procent tilldelas 2026, 95 procent 2027, 90 procent 2028, 77,5 procent 2029 och 51,5 procent 2030.

47 §

Beräkning av det antal utsläppsrätter som tilldelas gratis

Det antal utsläppsrätter som tilldelas anläggningar gratis ska beräknas med hjälp av de riktmärken som Europeiska kommissionen har fastställt och godkänt för tilldelningsperioden i fråga.

Om det sammanlagda antal utsläppsrätter som tilldelas anläggningar gratis når upp till det maximala tillåtna antalet under tilldelningsperioden, ska det antalet som tilldelas anläggningarna justeras med en sektorsövergripande korrigeringsfaktor i enlighet med artikel 10 a punkt 5 i utsläppshandelsdirektivet. Det antal utsläppsrätter som respektive anläggning tilldelas gratis justeras på ett enhetligt sätt med den sektorsövergripande korrigeringsfaktorn, om inte anläggningen är undantagen från justeringen i enlighet med artikel 10 a punkt 5.

Det antal utsläppsrätter som beräknas för produktion av värme eller kyla med kraftvärme minskas till och med den 31 december 2025 med den linjära minskningsfaktorn, med undantag för de år då antalet utsläppsrätter justeras med den sektorsövergripande korrigeringsfaktorn.

Bestämmelser om beräkningen av antalet utsläppsrätter finns i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter och i kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter.

48 §

Minskning av gratis tilldelning av utsläppsrätter under tilldelningsperioden 2026–2030

Det antal utsläppsrätter som tilldelas en befintlig anläggning minskas med 20 procent, om en verksamhetsutövare som omfattas av skyldigheten enligt 6 § i energieffektivitetslagen (1429/2014) att genomföra till företaget en obligatorisk energibesiktning eller skyldigheten enligt 7 § i den lagen att tillämpa ett certifierat energiledningssystem inte har iakttagit rekommendationerna i rapporten om energibesiktningen eller i energiledningssystemet. Antalet utsläppsrätter minskas dock inte, om verksamhetsutövaren visar att de villkor som anges i artikel 22 a i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter uppfylls.

Det antal utsläppsrätter som tilldelas en befintlig anläggning minskas med 20 procent, om en verksamhetsutövare som omfattas av skyldigheten enligt artikel 10 a punkt 1 femte stycket i utsläppshandelsdirektivet att upprätta en plan för klimatneutralitet som avses i artikel 10 b punkt 4 i utsläppshandelsdirektivet inte lämnar in en plan för klimatneutralitet till Energimyndigheten inom den tidsfrist som anges i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter. Antalet utsläppsrätter minskas också om de övriga villkor som anges i artikel 22 b i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter och i kommissionens genomförandeförordning om planer för klimatneutralitet inte uppfylls.

Den sammanlagda minskning av antalet utsläppsrätter som görs med stöd av 1 och 2 mom. är högst 20 procent.

Om verksamhetsutövarna visar att de har iakttagit de rekommendationer som avses i 1 mom. efter det att beslutet om gratis tilldelning av utsläppsrätter har meddelats, ska antalet utsläppsrätter inte minskas från och med kalenderåret efter det att rekommendationerna har iakttagits.

Närmare bestämmelser om inlämnande av planen för klimatneutralitet, om förutsättningarna för godkännande och om beslut om godkännande får utfärdas genom förordning av arbets- och näringsministeriet.

49 §

Ansökan om gratis tilldelning av utsläppsrätter

Verksamhetsutövaren ska för en anläggnings del lämna in ansökan om gratis tilldelning av utsläppsrätter och bilagor till Energimyndigheten. Anläggningen ska ha beviljats utsläppstillstånd innan ansökan lämnas in.

En befintlig anläggnings ansökan som gäller tilldelningsperioden 2026–2030 ska lämnas in senast den 30 april 2024. Energimyndigheten kan med stöd av kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter fatta beslut om förlängning av tidsfristen längst till och med den 28 juni 2024.

En befintlig anläggning som har beviljats utsläppstillstånd efter den 30 april 2024 och som inleder sin verksamhet senast den 30 juni 2024, ska lämna in ansökan som gäller tilldelningsperioden 2026–2030 senast den 28 juni 2024.

Bestämmelser om tidsfristen för inlämnande av ansökan om gratis tilldelning för nya deltagare finns i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Verksamhetsutövare som har ett gemensamt utsläppstillstånd eller som gemensamt har ansökt om utsläppstillstånd ska lämna in en gemensam ansökan om gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Bestämmelser om de handlingar och uppgifter som ska fogas till ansökan och om verifiering av uppgifterna finns i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter och i kommissionens verifieringsförordning. De handlingar och uppgifter som ska fogas till ansökan ska lämnas in på en blankett som fastställts av Energimyndigheten.

Närmare bestämmelser om innehållet i och verifieringen av handlingar och uppgifter samt om tidsfristen för inlämnande av ansökan om gratis tilldelning för nya deltagare och om ansökningsförfarandet får utfärdas genom förordning av arbets- och näringsministeriet.

50 §

Beslut om det preliminära antalet utsläppsrätter

Energimyndigheten fattar beslut om det preliminära antal utsläppsrätter som tilldelas verksamhetsutövaren för en befintlig anläggning gratis. En förutsättning för beslutet är att kommissionen inte har avslagit ansökan om att anläggningen ska föras in i förteckningen över de anläggningar som tilldelas utsläppsrätter gratis.

Energimyndigheten fattar beslutet efter det att kommissionen har godkänt de riktmärken som ska användas vid beräkningen av antalet utsläppsrätter.

51 §

Beslut om tilldelning av utsläppsrätter

Energimyndigheten fattar beslut om det antal utsläppsrätter som tilldelas verksamhetsutövaren för en befintlig anläggning och en ny deltagare gratis.

Energimyndigheten fattar beslut för verksamhetsutövaren för en befintlig anläggning efter det att kommissionen har fattat beslut om den sektorsövergripande korrigeringsfaktor som ska tillämpas respektive år under den aktuella tilldelningsperioden.

Energimyndigheten ändrar det antal utsläppsrätter som tilldelas, om ändringar av utsläppshandelsdirektivet eller av kommissionens rättsakter som antas med stöd av det kräver att antalet ändras.

52 §

Övervakningsskyldigheten i anslutning till utsläppsrätter som tilldelas gratis

En verksamhetsutövare som ansöker om eller tar emot gratis tilldelning av utsläppsrätter ska inom anläggningen i fråga på det sätt som anges i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter övervaka de uppgifter som utgör grund för tilldelningen av utsläppsrätter.

Verksamhetsutövaren ska utarbeta en övervakningsmetodplan för övervakningen av anläggningens verksamhet. Bestämmelser om innehållet i övervakningsmetodplanen finns i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Närmare bestämmelser om övervakningen vad gäller de uppgifter som avses i 1 mom. får utfärdas genom förordning av arbets- och näringsministeriet.

53 §

Godkännande av övervakningsmetodplanen

Verksamhetsutövaren ska lämna in övervakningsmetodplanen till Energimyndigheten för godkännande. Övervakningsmetodplanen ska lämnas in på en blankett som fastställts av Energimyndigheten. Energimyndigheten fattar beslut om godkännande av övervakningsmetodplanen. Bestämmelser om tidsfristerna för inlämnande av övervakningsmetodplanen och om försättningsarna för godkännande finns i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter.

54 §

Ändring av övervakningsmetodplanen

Verksamhetsutövaren ska ändra övervakningsmetodplanen när de villkor som anges i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter uppfylls.

Verksamhetsutövaren ska anmäla ändringar till Energimyndigheten på förhand. Om en ändring är betydande i den mening som avses i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter, ska Energimyndigheten ändra beslutet om övervakningsmetodplanen. Om en ändring inte är betydande i den mening som avses i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter, ska Energimyndigheten utan dröjsmål informera verksamhetsutövaren om detta.

Närmare bestämmelser om i 1 mom. avsedd ändring av övervakningsmetodplanen får utfärdas genom förordning av arbets- och näringsministeriet.

55 §

Rapportering och anmälan om förändringar i verksamheten

Verksamhetsutövaren ska varje år upprätta en rapport om uppgifterna om en anläggnings produktion på det sätt som förutsätts i kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter och se till att rapporten verifieras.

Rapporten för respektive kalenderår ska lämnas in till Energimyndigheten senast i slutet av mars följande år.

Verksamhetsutövaren ska till Energimyndigheten på förhand anmäla också andra förändringar i en anläggnings verksamhet i enligt kraven avsedda i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter och kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter.

56 §

Ändring av det antal utsläppsrätter som tilldelas gratis

Energimyndigheten fattar beslut om ändring av antalet utsläppsrätter som tilldelas en anläggnings verksamhetsutövare gratis, om anläggningens eller delanläggningens verksamhetsnivå har förändrats på det sätt som förutsätts i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter och i kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter eller om det har skett någon annan förändring i anläggningens eller delanläggningens verksamhet som påverkar antalet utsläppsrätter.

57 §

Sammanslagningar och delningar

Verksamhetsutövare ska utan dröjsmål på det sätt som föreskrivs i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter lämna Energimyndigheten uppgifter om de anläggningar som uppstått till följd av sammanslagning eller uppdelning.

Energimyndigheten fattar beslut om det antal utsläppsrätter som tilldelas sammanslagna eller uppdelade anläggningar gratis.

58 §

Avstående från gratis tilldelning av utsläppsrätter

För att avstå helt eller delvis från gratis tilldelning av utsläppsrätter ska verksamhetsutövaren lämna in en ansökan till Energimyndigheten. Bestämmelser om rätten att helt eller delvis avstå från gratis tilldelning av utsläppsrätter finns i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter.

Energimyndigheten fattar beslut om ändring av antalet utsläppsrätter utifrån den ansökan som avses i 1 mom. Verksamhetsutövaren har inte rätt att återkalla ansökan under samma tilldelningsperiod.

59 §

Registrering av gratis tilldelning av utsläppsrätter

Energimyndigheten registrerar varje år senast före utgången av juni antalet utsläppsrätter enligt beslutet om tilldelning av utsläppsrätter på utsläppstillståndshavarens i unionsregistret införda konto för anläggningen.

Om anläggningen har upphört med sin verksamhet, får utsläppsrätter inte registreras på anläggningens konto. Närmare bestämmelser om de villkor som ska uppfyllas för att en anläggning ska anses ha upphört med sin verksamhet och om när utsläppsrätter inte längre ska registreras finns i kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter. Energimyndigheten fattar beslut om att utsläppsrätter inte längre ska registreras.

Om en anläggning avbryter sin verksamhet tills vidare kan Energimyndigheten i enlighet med kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter upphöra med registreringen av det antal utsläppsrätter som enligt beslutet om tilldelning av utsläppsrätter ska registreras årligen. Energimyndigheten fattar beslut om att registreringen av utsläppsrätter ska upphöra.

60 §

Registrering av ändrat antal utsläppsrätter

Om det antal utsläppsrätter som tilldelas en anläggning gratis minskar till följd av en ändring som avses i 56 § och det inte är möjligt att senast före utgången av juni fatta ett beslut om minskning av antalet utsläppsrätter enligt den paragrafen, ska Energimyndigheten trots 59 § så snart som möjligt efter det att beslutet om minskning av antalet utsläppsrätter har fattats på anläggningens konto registrera de utsläppsrätter som tilldelas anläggningen gratis det året.

Om det antal utsläppsrätter som tilldelas en anläggning gratis ökar till följd av en ändring som avses i 56 § och det inte är möjligt att senaste före utgången av juni fatta ett beslut om ökning av antalet utsläppsrätter enligt den paragrafen, kan Energimyndigheten, om kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter tillåter det, på anläggningens konto senast före utgången av juni registrera det antal utsläppsrätter som tilldelas gratis enligt det gällande beslutet och så snart som möjligt efter det att beslutet om ökning av antalet utsläppsrätter har fattats registrera skillnaden mellan det antal utsläppsrätter som registrerats på kontot och det ökade antalet utsläppsrätter.

61 §

Registrering av utsläppsrätter när verksamhetsutövaren byts

När en anläggnings verksamhetsutövare byts, ska de utsläppsrätter som tilldelats anläggningen och som ska registreras varje år registreras på den nya verksamhetsutövarens i unionsregistret införda konto för anläggningen från och med det att Energimyndigheten har fattat beslut om överföring av utsläppstillståndet, övervakningsplanen och övervakningsmetodplanen till den nya verksamhetsutövaren.

62 §

Återlämnande och återkrav av utsläppsrätter

En verksamhetsutövare på vars konto i unionsregistret det har registrerats fler utsläppsrätter än vad verksamhetsutövaren enligt kommissionens rättsakt om gratis tilldelning av utsläppsrätter, kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter eller kommissionens rätts-

akt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter är berättigad till, ska på Energimyndighetens uppmaning utan dröjsmål återlämna ett antal utsläppsrätter som motsvarar det överskjutande antalet utsläppsrätter.

Energimyndigheten ska fatta beslut om återkrav av ett överskjutande antal utsläppsrätter, om verksamhetsutövaren har låtit bli att återlämna utsläppsrätter. Energimyndigheten kan kvitta de utsläppsrätter som ska återkrävas med det antal utsläppsrätter som tilldelas verksamhetsutövaren gratis.

63 §

Tidsfrist för återkrav och preskriptionstid

Energimyndigheten ska fatta beslut om återkrav av gratis tilldelning av utsläppsrätter utan dröjsmål efter det att Energimyndigheten har fått kännedom om att en verksamhetsutövare blivit tilldelad fler utsläppsrätter än vad denne är berättigad till och inte har iakttagit uppmaningen att utan dröjsmål återlämna dem.

Åtgärder för återkrav av utsläppsrätter får inte längre vidtas när tio år har förflutit från det att utsläppsrätterna registrerades.

Närmare bestämmelser om förfarandet för återkrav av utsläppsrätter och om tidsfristerna får utfärdas genom förordning av statsrådet.

11 kap.

Gratis tilldelning av utsläppsrätter till luftfartygsoperatörer

64 §

Reglerna för gratis tilldelning av utsläppsrätter för luftfart

Den kalkylerade andel som de utsläppsrätter som tilldelas luftfartygsoperatörer gratis utgör av det totala antalet utsläppsrätter för luftfart är 85 procent 2024 och 2025, av vilket 25 procent överförs till auktion 2024 och 50 procent 2025. Från och med 2026 tilldelas luftfartygsoperatörer gratis utsläppsrätter endast på basis av den användning av hållbara flygbränslen som avses i 65 §.

65 §

Gratis tilldelning av utsläppsrätter för användning av hållbara flygbränslen

En luftfartygsoperatör kan i enlighet med artikel 3c.6 i utsläppshandelsdirektivet fram till utgången av 2030 varje år ansöka om gratis tilldelning av utsläppsrätter för luftfart på basis av användningen av hållbara flygbränslen under det föregående året. De utsläppsrätter som tilldelats gratis dras av från det antal utsläppsrätter som auktioneras ut.

Europeiska kommissionen offentliggör varje år det föregående årets uppgifter om prisskillnaden mellan fossila flygbränslen och hållbara flygbränslen samt antar rättsakter om beräkningen av prisskillnaderna mellan bränslen och om fördelningen av utsläppsrätter.

66 §

Ansökan om gratis tilldelning av utsläppsrätter för luftfart

Ansökan om i 64 § avsedda utsläppsrätter som tilldelas gratis görs genom att en rapport om en luftfartygsoperatörs utsläpp under det föregående året från de flygningar som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag lämnas in till Transport- och kommunikationsverket senast den 31 mars 2024.

Ansökan om i 65 § avsedda utsläppsrätter som tilldelas gratis görs genom att en utsläppsrapp-
port som avses i 1 mom. lämnas in till Transport- och kommunikationsverket senast den 31
mars respektive år. I ansökan ska även beaktas de närmare bestämmelser om användningen av
hållbara flygbränslen som finns i artikel 3c.6 i utsläppshandelsdirektivet och som utfärdats med
stöd av den artikeln.

67 §

Beslut om tilldelning av utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis

Beslut om det antal utsläppsrätter för luftfart som tilldelas luftfartygsoperatörer gratis fattas
av Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål efter det att verket har fått uppgifter om
det av Europeiska kommissionen för varje år fastställda antalet utsläppsrätter som ska auktion-
eras ut och tilldelas gratis.

Beslut om antalet utsläppsrätter för luftfart som tilldelas gratis enligt 65 § 1 mom. fattas av
Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål efter det att verket har fått de uppgifter om
prisskillnaden mellan fossila flygbränslen och hållbara flygbränslen året innan som publicerats
av Europeiska kommissionen samt de övriga uppgifter enligt 65 § 2 mom. som behövs för be-
slutsfattandet.

68 §

Registrering av gratis tilldelning av utsläppsrätter för luftfart

Energimyndigheten ska senast den 30 juni respektive år på en luftfartygsoperatörs depåkonto
registrera det antal utsläppsrätter för luftfart som tilldelats gratis med stöd av 64 §.

Energimyndigheten ska utan dröjsmål registrera det antal utsläppsrätter som tilldelats gratis
med stöd av 65 § på luftfartygsoperatörens depåkonto efter att ha fått kännedom om Transport-
och kommunikationsverkets i 67 § 2 mom. avsedda beslut.

Om det drifttillstånd eller den operativa licens som beviljats en luftfartygsoperatörs organi-
sation har upphört att gälla, om en luftfartygsoperatör enligt 100 § genom beslut av Europeiska
kommissionen har ålagts verksamhetsförbud eller om en luftfartygsoperatör lägger ner luftfarts-
verksamhet som omfattas av tillämpningsområde för denna lag, får Energimyndigheten inte
längre registrera utsläppsrätter på luftfartygsoperatörens depåkonto. Transport- och kommuni-
kationsverket ska utan dröjsmål underrätta Energimyndigheten om ett sådant hinder för regi-
strering av utsläppsrätter som avses i detta moment.

När luftfartygsoperatören byts ska den nya operatören utan dröjsmål anmäla bytet till Trans-
port- och kommunikationsverket och även till Energimyndigheten, som registrerar de årliga ut-
släppsrätterna på den nya luftfartygsoperatörens depåkonto i registret.

12 kap.

Unionsregistret

69 §

Förande av unionsregistret

I unionsregistret bokförs innehav, överlåtelse och annullering av utsläppsrätter noggrant. Energimyndigheten är nationell administratör för unionsregistret enligt kommissionens registerförordning och svarar för den årliga registreringen av de utsläppsrätter som tilldelas gratis. Energimyndigheten kan anlita utomstående för uppgifter som anknyter till administreringen av de nationella registerfunktionerna.

Unionsregistret är också nationellt register för bokföring av utsläppsenheter enligt Kyotoprotokollet, om inte något annat föreskrivs i kommissionens registerförordning. Energimyndigheten är administratör för registret enligt Kyotoprotokollet.

I fråga om upprättande och förande av unionsregistret, central förvaltarens och de nationella administratörernas uppgifter och registerfunktionerna iakttas kommissionens registerförordning. På brottsbekämpning och på förhindrande av penningtvätt och finansiering av terrorism inom ramen för unionsregistret tillämpas kommissionens registerförordning och de bestämmelser som det hänvisas till i den.

70 §

Unionsregistrets koppling till kommissionens registersystem

De nationella funktionerna i unionsregistret är kopplade till kommissionens registersystem som genomför automatiska kontroller av alla transaktioner i systemet för att säkerställa att den årliga registreringen av de utsläppsrätter som tilldelas gratis och överlåtelsen och annulleringen av utsläppsrätter sker i överensstämmelse med bestämmelserna.

Registersystemet som kommissionen upprätthåller består av elektroniska databaser som innehåller gemensamma uppgifter med hjälp av vilka årsregistreringen av de utsläppsrätter som tilldelas gratis och innehavet, överlåtelsen och annulleringen av dem följs. Dessutom säkerställs det genom databasers gemensamma uppgifter att överlåtelse inte strider mot skyldigheterna enligt Kyotoprotokollet.

71 §

Krav som gäller unionsregistret och bokföringen av utsläppsrätter

Bestämmelser om den årliga registreringen av de utsläppsrätter som tilldelas gratis och om registreringen av innehav, överlåtelse och annullering av utsläppsrätter och projektenheter i unionsregistret, om allmänhetens rätt att bekanta sig med de uppgifter som ingår i registret och om uppgiftssekretessen finns i kommissionens registerförordning.

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för öppnande av konton enligt kommissionens registerförordning får utfärdas genom förordning av statsrådet.

13 kap.

Innehav av och skyldighet att överlämna utsläppsrätter

72 §

Innehav och överlåtelse av utsläppsrätter

En fysisk eller juridisk person kan inneha utsläppsrätter. I unionsregistret bokförs på separata konton utsläppsrätterna för varje sådan person till vars konto utsläppsrätter tilldelas gratis eller till eller från vilken utsläppsrätter överläts.

Utsläppsrätter kan överlåtas mellan personer inom Europeiska unionen. Utsläppsrätter kan överlåtas mellan personer inom Europeiska unionen och personer i tredjeländer, om utsläppsrätterna enligt tredjeländernas utsläppshandelssystem har erkänts vara förenliga med det förfarande som avses i artikel 25 i utsläppshandelsdirektivet.

73 §

Skyldighet att överlämna utsläppsrätter

Verksamhetsutövare, rederier och luftfartygsoperatörer ska varje år före utgången av september till det unionsregister som avses i 69 § överlämna ett antal utsläppsrätter som motsvarar de utsläpp som varje verksamhetsutövarers anläggning eller varje rederi eller luftfartygsoperatör har gett upphov till under det föregående kalenderåret och som har verifierats i enlighet med 10 kap..

De utsläppsrätter som nämns i 1 mom. ska i fråga om rederiers fartyg överlämnas enligt följande:

- 1) 40 procent av de verifierade utsläpp som rapporterats för 2024 och som omfattas av kravet på överlämnande i 1 mom.,
- 2) 70 procent av de verifierade utsläpp som rapporterats för 2025 och som omfattas av kravet på överlämnande i 1 mom.,
- 3) 100 procent av de verifierade utsläpp som rapporterats för 2026 och varje år därefter och som omfattas av kravet på överlämnande i 1 mom.

De utsläppsrätter som överlämnas får inte vara sådana att överlämnandet av dem är förbjudet med stöd av kommissionens registerförordning för att verksamhetsutövarnas, luftfartygsoperatörernas och rederiernas skyldigheter i den medlemsstat som utfärdat 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.

De utsläppsrätter som en anläggnings verksamhetsutövare överlämnat får i fråga om utsläpp som orsakats under handelsperioden 2013–2020 inte vara sådana utsläppsrätter som utfärdats för handeln med utsläppsrätter för luftfart.

Verksamhetsutövare, rederier och luftfartygsoperatörer kan fullgöra sina skyldigheter enligt 1 mom. genom att överlämna utsläppsrätter som den behöriga myndigheten i Finland eller i någon annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har utfärdat eller auktionerat ut eller utsläppsrätter som har utfärdats i ett tredjeland, om tredjelands utsläppsrätter har erkänts i enlighet med artikel 25 i utsläppshandelsdirektivet.

74 §

Undantag från skyldigheten att överlämna utsläppsrätter

Skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt 73 § 1 mom. gäller inte för utsläpp som verifierats som avskilda och transporterade för permanent lagring till en anläggning och som har giltigt tillstånd i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/31/EG om geologisk lagring av koldioxid och ändring av rådets direktiv 85/337/EEG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG och 2008/1/EG samt förordning (EG) nr 1013/2006.

Skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt 73 § 1 mom. gäller inte heller för sådana utsläpp som anses ha avskilts och använts på ett sådant sätt att de är permanent kemiskt bundna i en produkt så att de inte kommer ut i atmosfären vid normal användning, inklusive vid normal verksamhet som äger rum efter det att produkten är uttjänt. Närmare bestämmelser om permanent kemisk bindning i en produkt finns i den delegerad akt som kommissionen antar med stöd av artikel 12 i utsläppshandelsdirektivet.

75 §

Undantag från rederiers skyldighet att överlämna utsläppsrätter

Skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt 73 § 1 mom. gäller inte för rederier med avseende på utsläpp som uppkommer till och med utgången av år 2030 till följd av

1) resor som utförs av andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg mellan en hamn som omfattas av Finlands jurisdiktion och en hamn på en ö som omfattas av Finlands jurisdiktion och har färre än 200 000 invånare, samt verksamhet inom en hamn i samband med sådana resor, eller med stöd av artikel 12.3-d andra stycke i utsläppshandelsdirektivet resor mellan en i den av kommissionen offentliggjorda förteckningen införd hamn på en ö som omfattas av en annan medlemsstats jurisdiktion och har färre än 200 000 invånare och en hamn i samma medlemsstat samt verksamhet inom en hamn i samband med sådana resor,

2) resor som avses i en med stöd av artikel 12.3-c i utsläppshandelsdirektivet antagen genomförandeakt och som utförs med passagerarfartyg inom ramen för ett gränsöverskridande avtal om allmän trafik eller en gränsöverskridande allmän trafikplikt samt verksamhet inom en hamn i samband med sådana resor,

3) resor mellan en hamn i ett i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avsett yttersta randområde i en medlemsstat och en annan hamn i samma medlemsstat, inbegripet resor i samma yttersta randområde och i ett annat yttersta randområde i samma medlemsstat, samt verksamhet inom en hamn i samband med sådana resor.

Med avvikelse från skyldigheten enligt 73 § att överlämna utsläppsrätter får rederier dessutom överlämna 5 procent färre utsläppsrätter än deras verifierade utsläpp som uppkommer till och med utgången av år 2030 från ett fartyg som har isklass I A eller I A Super i Transport- och kommunikationsverkets isklassregister som upprätthålls med stöd av 7 § 1 mom. i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005) eller en isklass som motsvarar isklass I A eller I A Super i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets motsvarighetsförteckning som upprätthålls med stöd av 4 § 2 mom. i den lagen.

76 §

Överföring av kostnader från ett rederi till en annan aktör

Om en annan aktör än ett rederi i enlighet med ett avtalsarrangemang ansvarar för inköpen av bränsle eller fattar beslut om last som fartyget transporterar eller om fartygets rutt eller hastighet, har rederiet rätt att få ersättning av den aktören för de kostnader som orsakas av överlämnandet av utsläppsrätter. Med driften av fartyget avses i denna paragraf.

77 §

Utsläppsrätternas giltighet

Utsläppsrätter som utfärdats den 1 januari 2013 eller därefter är giltiga tills vidare. Från och med den 1 januari 2021 ska till utsläppsrätterna fogas en anteckning om under vilken tioårsperiod från och med den 1 januari 2021 de har utfärdats. Utsläppsrätterna är giltiga för de utsläpp som uppkommer från och med den aktuella tioårsperiodens första år.

78 §

Annullering av utsläppsrätter

Överlämnade utsläppsrätter annulleras efter överlämnandet. Bestämmelser om annullering av utsläppsrätter finns i kommissionens registerförordning.

En fysisk eller juridisk person på vars konto i registret utsläppsrätterna finns kan annullera utsläppsrätter själv eller skriftligen be Energimyndigheten annullera dem för sin räkning. Energimyndigheten ska utan dröjsmål annullera utsläppsrätterna.

14 kap.

Verifiering

79 §

Kontrollör

En kontrollör ska vara funktionellt och ekonomiskt oberoende och utföra sina uppgifter på ett korrekt, objektivt och professionellt vis.

Kontrollören ska ha kunskap om bestämmelserna, metoderna, normerna och riktlinjerna i fråga om övervakning och verifiering av utsläppshandeln samt de krav enligt lagstiftning, regler och administrativa förfaranden som är relevanta för de verksamheter som verifieras. Kontrollören ska känna till utsläppskällorna för anläggningar, fartyg och luftfartyg och i synnerhet metoderna för sammanställning av information om insamling, mätning, beräkning och rapportering av uppgifter.

Bestämmelser om de krav som ställs på kontrollörer inom utsläppshandeln finns dessutom i kommissionens verifieringsförordning och i MRV-förordningen.

80 §

Ansökan om godkännande av kontrollör

Godkännande av en kontrollör för handeln med utsläppsrätter för anläggningar ska sökas hos Energimyndigheten. Ansökan ska lämnas in på en blankett som har godkänts av Energimyndigheten. I ansökan ska anges inom vilket ackrediteringsområde enligt bilaga I till kommissionens verifieringsförordning godkännande söks samt de övriga uppgifter som Energimyndigheten förutsätter.

Godkännande av en kontrollör för handeln med utsläppsrätter för luft- och sjöfart ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Ansökan ska lämnas in på en blankett som har godkänts av Transport- och kommunikationsverket. I ansökan ska anges de uppgifter som Transport- och kommunikationsverket förutsätter.

Till ansökan om godkännande av en kontrollör ska fogas ett ackrediteringsbeslut från Säkerhets- och kemikalieverkets ackrediteringsenhet med bilagor eller om det är fråga om en kontrollör som ackrediterats eller certifierats i någon annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, ska till ansökan fogas ett ackrediteringsbeslut eller certifieringsintyg från ackrediteringsenheten i staten i fråga. I ackrediteringsbeslutet eller certifieringsintyget ska det framgå att sökanden uppfyller förutsättningarna enligt 79 §. Av ackrediteringsbeslutet eller certifieringsintyget ska dessutom framgå vilka ackrediteringsområden som kontrollören har konstaterats vara behörig på.

81 §

Godkännande av kontrollör

Energimyndigheten godkänner i fråga om anläggningar och Transport- och kommunikationsverket i fråga om rederier och luftfartygsoperatörer en finsk sammanslutning eller stiftelse eller en del av en sådan som kontrollör, om det har visats att kraven enligt 79 § uppfylls i enlighet med lagen om konstaterande av tillförlitligheten hos tjänster för bedömning av överensstämmelse med kraven (920/2005).

En kontrollör som är ackrediterad i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet jämföras med en kontrollör som avses i 1 mom., om kontrollören är en sammanslutning eller stiftelse eller en del av en sådan och uppfyller förutsättningarna enligt 79 § och om förfarandet vid ackrediteringen motsvarar förfarandet enligt lagen om konstaterande av tillförlitligheten hos tjänster för bedömning av överensstämmelse med kraven.

Av beslutet om godkännande av en kontrollör av handeln med utsläppsrätter för anläggningar och luftfart ska framgå de ackrediteringsområden inom vilka sökanden kan vara kontrollör.

Beslutet om godkännande av kontrollören är i kraft tills vidare. Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket ska föra en offentlig förteckning i Finland över de kontrollörer som de har godkänt.

82 §

Ändring av kontrollörens verksamhet

En kontrollör ska till den myndighet som fattar beslut om godkännande av kontrollören anmäla alla sådana ändringar i sin verksamhet som kan inverka på villkoren för godkännandet.

Den myndighet som har fattat beslut om godkännande av en kontrollör kan ändra beslutet om godkännande av kontrollören i fråga om ackrediteringsområdet. På ändring av ackrediteringsområdet tillämpas vad som i 81 § föreskrivs om godkännande av en kontrollör.

83 §

Kontrollör som ska användas

En verksamhetsutövare, en luftfartygsoperatör och ett rederi ska vid verifieringen av utsläppsrapporter och verksamhetsutövaren dessutom vid verifieringen av referensdatarapporter, data-rapporter för nya deltagare och rapporter om årlig verksamhetsnivå, samt luftfartygsoperatören även vid verifieringen av annulleringen av Corsia-klimatkrediter, använda en kontrollör som har godkänts med stöd av denna lag.

84 §

Kontrollörens uppgifter

En kontrollör ska utföra sina uppgifter enligt vad som föreskrivs i kommissionens verifieringsförordning, kommissionens övervakningsförordning, kommissionens förordning om gratis tilldelning av utsläppsrätter, kommissionens rättsakt om justering av gratis tilldelning av utsläppsrätter, MRV-förordningen, denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av denna lag.

På dem som är anställda hos en kontrollör tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i 1 mom.

Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

85 §

Platsbesök

Verksamhetsutövaren, luftfartygsoperatören och rederiet ska ge kontrollören tillträde till alla lokaler och utrymmen i verksamhetsutövarens, luftfartygsoperatörens eller rederiets besittning som inte är avsedda för boende av permanent natur och som är föremål för verifieringen samt lämna kontrollören alla uppgifter som behövs för verifieringen.

Bestämmelser om en kontrollörs platsbesök under verifieringsprocessen finns i artikel 21 i kommissionens verifieringsförordning.

I kommissionens verifieringsförordning föreskrivs det om verifiering av utsläpp och årliga verksamhetsnivåer utan besök på plats. Energimyndigheten bedömer på ansökan förutsättningarna för verifiering utan besök på plats. Ansökan ska lämnas in på en av Energimyndigheten fastställd blankett före utgången av oktober året före verifieringen.

Bestämmelser om förutsättningarna för virtuella besök på plats och om den behöriga myndighetens tillstånd finns i kommissionens verifieringsförordning.

86 §

Verifieringsrapport

Kontrollören har till uppgift att upprätta en verifieringsrapport om verifieringen av en anläggning och en luftfartygsoperatörs utsläppsrapport, referensdatarapport, datarapport för ny deltagare och rapport om årlig verksamhetsnivå.

Kontrollören har till uppgift att i enlighet med artikel 13 i MRV-förordningen och de delegerade akter som antagits med stöd av den upprätta ett rederis verifieringsrapport om verifieringen av utsläppsrapporten och de aggregerade utsläppsuppgifterna på företagsnivå.

Av verifieringsrapporten för en anläggning och en luftfartygsoperatör ska framgå de omständigheter som är väsentliga med tanke på verifieringen i enlighet med de föreskrivna förutsättningarna i kommissionens verifieringsförordning, och rapporten ska lämnas in på en blankett som i fråga om anläggningar har godkänts av Energimyndigheten och i fråga om luftfartyg av Transport- och kommunikationsverket.

Av verifieringsrapporten för och utlåtandet om ett rederi ska framgå de omständigheter som är väsentliga med tanke på verifieringen i enlighet med de föreskrivna förutsättningarna i MRV-förordningen och rapporten ska lämnas in på en blankett som har godkänts av Transport- och kommunikationsverket.

Kontrollören ska bevara de uppgifter som avses i artikel 42 i kommissionens verifieringsförordning, verifieringsrapporten och den interna verifieringsdokumentationen i tio år från tidpunkten för utfärdandet av verifieringsrapporten.

87 §

Anmärkning, varning och återkallande av beslut om godkännande av kontrollör

Den myndighet som har godkänt en kontrollör kan ge kontrollören en anmärkning eller varning, om kontrollören inte uppfyller de förutsättningar som ställts upp för godkännande av en kontrollör eller handlar väsentligt i strid med denna lag eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den, kommissionens verifieringsförordning, MRV-förordningen eller villkoren i beslutet om godkännande.

Den myndighet som har godkänt kontrollören kan återkalla godkännandet, om det i kontrollörens verksamhet framkommit väsentliga och allvarliga brister eller försummelser och den anmärkning eller varning som getts kontrollören inte har lett till att bristerna eller försummelserna i verksamheten korrigerats inom den av myndigheten utsatta tidsfristen. Myndigheten kan fastställa en tidsfrist för att korrigera brister eller försummelser i kontrollörens verksamhet.

15 kap.

Skyldighet att kompensera koldioxidutsläpp i Corsia-systemet

88 §

Beräkning av kompensationskraven avseende utsläpp av koldioxid

Transport- och kommunikationsverket ska varje år i Corsia-systemet beräkna luftfartygsoperatörernas kompensationskrav avseende det föregående årets utsläpp av koldioxid i fråga om flygningar enligt kommissionens förordning som antagits med stöd av artikel 25a.3 i utsläppshandelsdirektivet och informera varje luftfartygsoperatör om beräkningen senast den 30 november. Transport- och kommunikationsverket ska också beräkna kompensationskraven för Corsia-systemets treårsperiod och informera varje luftfartygsoperatör om beräkningen senast den 30 november året efter utgången av treårsperioden.

Vid beräkningen av kompensationskraven ska Transport- och kommunikationsverket iaktta de bestämmelser om beräkningen av kraven som finns i de rättsakter som antagits med stöd av artikel 25a.7 och 25a.8 i utsläppshandelsdirektivet.

89 §

Luftfartygsoperatörernas kompensationskrav avseende utsläpp av koldioxid

En luftfartygsoperatör som omfattas av tillämpningsområdet för Corsia-systemet ska annullera ett antal Corsia-klimatkrediter som motsvarar kompensationskraven i 88 §. Annulleringen ska göras senast den 31 januari det andra året efter utgången av Corsia-systemets treårsperiod.

De Corsia-klimatkrediter som används för kompensationskraven ska uppfylla kraven i artikel 11a i utsläppshandelsdirektivet och i de rättsakter som antagits med stöd av den artikeln.

Luftfartygsoperatören ska se till att annulleringen verifieras med hjälp av en godkänd kontrollör som avses i 83 § och lämna in en av kontrollören fastställd rapport om annulleringen till Transport- och kommunikationsverket inom tre månader från utgången av den tidsfrist som avses i 1 mom. Transport- och kommunikationsverket godkänner rapporten, om den uppfyller kraven i denna paragraf.

16 kap.

Tillsyn och påföljder

90 §

Tillgång till information och rätt att utföra inspektioner

Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få nödvändiga uppgifter ur datasystemet för miljövärdsinformation för tillsynen och för verkställigheten av denna lag av verksamhetsutövare, rederier, luftfartygsoperatörer och kontrollörer.

Arbets- och näringsministeriet har trots sekretessbestämmelserna rätt att av Energimyndigheten få de uppgifter som är nödvändiga för verkställigheten av denna lag och för uppföljningen av verkställigheten.

Kommunikationsministeriet har trots sekretessbestämmelserna rätt att av Transport- och kommunikationsverket få de uppgifter som är nödvändiga för verkställigheten av denna lag och för uppföljningen av verkställigheten.

Energimyndigheten har trots sekretessbestämmelserna rätt att av de kontoinnehavare och de kontoombud som avses i kommissionens registerförordning utan ogrundat dröjsmål få de uppgifter och utredningar som myndigheten begär och som behövs för skötseln av uppgifterna enligt 7 kap. 1 § 4 mom. i lagen om förhindrande av penningtvätt och av finansiering av terrorism (444/2017).

Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket har för tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av de bestämmelser som utfärdats med stöd av den rätt att utföra inspektioner i lokaler och utrymmen som verksamhetsutövaren, rederiet eller luftfartygsoperatören besitter och som inte är avsedda för boende av permanent natur. Verksamhetsutövaren, rederiet och luftfartygsoperatören ska på begäran för den myndighet som utför inspektionen visa upp handlingar och datasystemsregistreringar och ordna tillträde till anordningar och utrustning som kan ha betydelse vid tillsynen över att denna lag eller de bestämmelser som utfärdats med stöd av den följs. Den tjänsteman som utför inspektionen har rätt att avgiftsfritt ta kopior av de handlingar som ska granskas och utskrift av de registreringar som finns i datasystem.

Kontrollörerna är trots sekretessbestämmelserna skyldiga att lämna varandra de uppgifter som behövs för samarbetet mellan dem och lämna Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket de uppgifter som behövs för tillsynen av lagen.

91 §

Rätt att lämna ut information till myndigheter

Utöver vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) har Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att lämna ut till

- 1) Finansinspektionen för skötseln av de uppgifter som avses i auktionsförordningen och för tillsynen över derivatmarknaden för utsläppsrätter nödvändig information,
- 2) Centralkriminalpolisen och centralen för utredning av penningtvätt för skötseln av deras uppgifter nödvändig information,
- 3) Statistikcentralen och Finlands miljöcentral för skötseln av deras uppgifter nödvändig information,
- 4) skattemyndigheterna för skötseln av deras uppgifter nödvändig information.

92 §

Avgift för överskriden utsläppsrätt

Energimyndigheten ska ålägga en verksamhetsutövare att till staten betala en avgift för överskriden utsläppsrätt, om verksamhetsutövaren inte före utgången av september överlämnar ett antal utsläppsrätter som motsvarar verksamhetsutövarens utsläpp under det föregående kalenderåret.

Transport- och kommunikationsverket ska ålägga en luftfartygsoperatör eller ett rederi att till staten betala en avgift för överskriden utsläppsrätt, om luftfartygsoperatören eller rederiet inte före utgången av september överlämnar ett antal utsläppsrätter som motsvarar luftfartygsoperatörens eller rederiets utsläpp under det föregående kalenderåret.

Överskridningsavgiften är 100 euro per ton koldioxidekvivalenter för vilket utsläppsrätter inte har överlämnats. Från och med 1 januari 2013 höjs avgiften för en överskriden utsläppsrätt i enlighet med förändringarna i det europeiska konsumentprisindexet.

93 §

Verkställande av överskridningsavgiften

Överskridningsavgiften är direkt utsökbar. Bestämmelser om indrivning av avgiften finns i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). Verkställandet av överskridningsavgiften sköts av Rättsregistercentralen.

94 §

Övriga påföljder som gäller försummelse att överlämna utsläppsrätter

Verksamhetsutövare, rederier och luftfartygsoperatörer ska överlämna ett antal utsläppsrätter som motsvarar de i 92 § 1 och 2 mom. avsedda utsläpp som överskrider de överlämnade utsläppsrätterna. Överlämnandet ska göras senast i samband med att utsläppsrätterna för följande år överlämnas. I fråga om överlämnande och annullering av utsläppsrätter följs bestämmelserna i 73 och 78 §.

Energimyndigheten offentliggör årligen uppgifter om de verksamhetsutövare som inte har överlämnat utsläppsrätter i enlighet med 73 § 1 mom.

Transport- och kommunikationsverket offentliggör årligen uppgifter om de rederier och luftfartygsoperatörer som inte har överlämnat utsläppsrätter i enlighet med 73 och 75 §.

Energimyndigheten kvittar de utsläppsrätter som finns på kontot för en verksamhetsutövare, ett rederi eller en luftfartygsoperatör som försatts i konkurs, om verksamhetsutövaren, rederiet, luftfartygsoperatören eller konkursboet inte före utgången av september överlämnar ett antal utsläppsrätter som motsvarar utsläppen under det föregående kalenderåret eller kalenderåren före det, till den del det finns utsläppsrätter för kalenderåren i fråga som inte överlämnats. Från depåkontot kvittas i första hand ett antal utsläppsrätter som motsvarar de utsläpp som uppkommit efter konkursens början.

Energimyndigheten kan låta bli att kvitta de utsläppsrätter som under kalenderåret i fråga har registrerats på en verksamhetsutövares, ett rederis eller en luftfartygsoperatörs konto, om konkursboet fortsätter att bedriva verksamhetsutövarens, rederiets eller luftfartygsoperatörens verksamhet.

95 §

Förbud mot att överlåta utsläppsrätter

Energimyndigheten ska förbjuda en verksamhetsutövare och Transport- och kommunikationsverket ett rederi eller en luftfartygsoperatör att överlåta utsläppsrätter, om verksamhetsutövaren, rederiet eller luftfartygsoperatören inte före utgången av mars har lämnat in en verifierad rapport, som konstaterats vara tillfredsställande, om det föregående årets utsläpp. Det förbud som meddelas en verksamhetsutövare gäller en enskild anläggning. Förbudet gäller tills dess att det föregående årets utsläppsmängd har beräknats.

Om en verksamhetsutövare, ett rederi eller en luftfartygsoperatör försatts i konkurs, får utsläppsrätter från det konto som varit i den i konkurs försatta aktörens besittning inte överlåtas förrän konkursboet, anläggningens nya verksamhetsutövare, det nya rederiet eller den nya luftfartygsoperatören har överlämnat ett antal icke-överlämnade utsläppsrätter som motsvarar utsläppen för tiden före konkursen och under konkurstiden.

Energimyndigheten eller Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan av konkursboet bestämma att begränsningen av överlåtelse enligt 2 mom. ska gälla endast de icke-överlämnade utsläppsrätterna för de föregående kalenderåren samt ett antal utsläppsrätter som motsvarar de verifierade utsläpp som uppkommit under kalenderåret och den mängd utsläpp som enligt Energimyndighetens eller Transport- och kommunikationsverkets uppskattning uppkommer under kalenderåret.

Energimyndigheten kan bestämma om förbud mot överlåtelse av utsläppsrätter också för att trygga återkrav av utsläppsrätter enligt 62 §. Ett förbud mot att överlåta utsläppsrätter som har

meddelats i syfte att trygga ett återkrav kan gälla alla de utsläppsrätter som verksamhetsutövaren har på sitt depåkonto eller en del av dem.

96 §

Administrativt tvång

Energimyndigheten kan i fråga om verksamhetsutövare och Transport- och kommunikationsverket i fråga om luftfartygsoperatörer eller rederier ålägga den som bryter mot denna lag eller mot en bestämmelse som utfärdats med stöd av den att rätta till sin försummelse eller annars fullgöra sin skyldighet. Andra skyldigheter än skyldigheten att överlämna utsläppsrätter kan förenas med vite eller hot om att verksamheten avbryts helt eller delvis eller att en åtgärd som lämnats ogjord utförs på den försumliges bekostnad.

Bestämmelser om vite, hot om avbrytande och hot om tvångsutförande finns i viteslagen (1113/1990).

97 §

Utsläppshandelsförseelse

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) försummar att ansöka om utsläppstillstånd enligt 26 § eller om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp enligt 21 § eller av en standardiserad och förenklad plan för övervakning av utsläpp enligt 22 §,

2) försummar att göra en anmälan enligt 25, 30, 37, 38 eller 40 § eller anmäler felaktiga uppgifter,

3) lämnar in felaktiga uppgifter för beslut om gratis tilldelning av utsläppsrätter enligt 50 och 51 §,

4) försummar att lämna in en rapport eller anmälan enligt 55 § för minskning av antalet utsläppsrätter,

5) försummar att upprätta en rapport enligt 31 eller 39 § eller lämnar felaktiga uppgifter i rapporten eller försummar att i enlighet med de ovannämnda paragraferna lämna in en verifieringsrapport enligt 86 §,

6) försummar att visa upp handlingar och registreringar enligt 90 § 5 mom., eller

7) försummar att lämna uppgifter enligt 57 § om sammanslagning av anläggningar eller delning av en anläggning eller lämnar felaktiga uppgifter,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för utsläppshandelsförseelse dömas till böter.

Bestämmelser om påföljderna för försummelse av de övervaknings- och rapporteringsskyldigheter i fråga om sjöfart som avses i artiklarna 8–11, 11 a och 12 i MRV-förordningen finns i 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009).

Energimyndigheten ska för förundersökning göra en anmälan om en i 1 mom. avsedd gärning eller försummelse som myndigheten observerat, när gärningen eller försummelsen hänför sig till en verksamhetsutövars skyldigheter enligt denna lag. Transport- och kommunikationsverket ska för förundersökning göra en anmälan om en i 1 mom. avsedd gärning eller försummelse som verket observerat, när gärningen eller försummelsen hänför sig till en luftfartygsoperatörs eller ett rederis skyldigheter enligt denna lag. Anmälan behöver dock inte göras, om gärningen med hänsyn till omständigheterna ska anses vara ringa och om inte allmänintresset ska anses kräva att åtal väcks.

98 §

Avvisningsbeslut för ett rederi

Transport- och kommunikationsverket får utfärda ett avvisningsbeslut för ett rederi, om rederiet under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder har underlåtit att uppfylla den i 73 och 75 § stadgade skyldigheten att överlämna utsläppsrätter och om andra verkställighetsåtgärder inte har lett till att skyldigheten uppfylls. Europeiska kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten ska underrättas om avvisningsbeslutet. Transport- och kommunikationsverket ska omedelbart undanröja avvisningsbeslutet när rederiet har fullgjort de skyldigheter för vars tryggande beslutet utfärdades.

Transport- och kommunikationsverket får låta bli att utfärda ett avvisningsbeslut, om rederiet lägger fram ett giltigt skäl till att utsläppsrätter inte överlämnats och har vidtagit sådana åtgärder för att rätta till situationen som Transport- och kommunikationsverket har godkänt.

Transport- och kommunikationsverket ska vägra tillträde till alla finska hamnar för ett sådant rederis utländska fartyg för vilket det i Finland eller i ett annat medlemsland har utfärdats ett avvisningsbeslut. Transport- och kommunikationsverket ska stoppa ett fartyg som seglar under finsk flagg, om det för fartygets rederi har utfärdats ett avvisningsbeslut.

Avvisningsbeslutet ska inte påverka tillämpningen av internationella sjörättsliga regler för fartyg i nödsituationer.

99 §

Beslut om kvarhållande av fartyg

Transport- och kommunikationsverket får utfärda ett beslut om kvarhållande för ett fartyg som befinner sig i en finsk hamn och som seglar under finsk flagg, om fartygets rederi under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder har underlåtit att uppfylla den i 73 och 75 § stadgade skyldigheten att överlämna utsläppsrätter och om andra verkställighetsåtgärder inte har lett till att skyldigheten uppfylls. Europeiska kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån och övriga medlemsstater ska underrättas om beslutet om kvarhållande. Transport- och kommunikationsverket ska omedelbart undanröja beslutet om kvarhållande när rederiet har fullgjort de skyldigheter för vars tryggande beslutet utfärdades.

Transport- och kommunikationsverket får låta bli att utfärda ett beslut om kvarhållande, om rederiet lägger fram ett giltigt skäl till att utsläppsrätter inte överlämnats och har vidtagit sådana åtgärder för att rätta till situationen som tillsynsmyndigheten har godkänt.

Transport- och kommunikationsverket ska stoppa ett fartyg som seglar under finsk flagg och för vilket det har utfärdats ett beslut om kvarhållande. Transport- och kommunikationsverket ska vägra tillträde till alla finska hamnar för ett utländskt fartyg för vilket det i en annan medlemsstat har utfärdats ett beslut om kvarhållande.

Beslutet om kvarhållande ska inte påverka tillämpningen av internationella sjörättsliga regler för fartyg i nödsituationer.

100 §

Verksamhetsförbud för en luftfartygsoperatör

Om en luftfartygsoperatör inte iakttar kraven i 15 § och om andra verkställighetsåtgärder inte har lett till att kraven uppfylls, får Transport- och kommunikationsverket begära att Europeiska kommissionen beslutar om ett verksamhetsförbud för den berörda luftfartygsoperatören.

En i 1 mom. avsedd begäran från Transport- och kommunikationsverket ska innehålla

- 1) belägg för att luftfartygsoperatören inte har fullgjort sina skyldigheter enligt denna lag,
- 2) utförliga uppgifter om de tillsynsåtgärder som Transport- och kommunikationsverket har vidtagit,

3) motiveringen för ett verksamhetsförbud inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, och

4) ett förslag om omfattningen av verksamhetsförbudet inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och de villkor förbudet kan förenas med.

Transport- och kommunikationsverket svarar för att Europeiska kommissionens beslut sätts i kraft i Finland.

101 §

Myndigheternas avgiftsbelagda prestationer

Energimyndigheten och Transport- och kommunikationsverket har rätt att ta ut en avgift för behandling av ett tillstånd, en anmälan, ett godkännande eller något annat ärende som omfattas av denna lag. Energimyndigheten har dessutom rätt att ta ut en avgift för uppgifter som gäller administrering av kontona i det register som avses i 69 §.

Bestämmelser om Energimyndighetens och Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer och om de avgifter som ska tas ut för dem finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

17 kap.

Sökande av ändring och verkställande av beslut

102 §

Sökande av ändring

Omprövning får begäras i ett beslut av en kontrollör. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen.

Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Bestämmelser om sökande av ändring i en avgift som utsläppshandelsmyndigheten har tagit ut för en offentligrättslig prestation finns i lagen om grunderna för avgifter till staten.

103 §

Verkställighet av beslut

Ett beslut som har fattats med stöd av 22, 24, 25, 29, 30, 37, 38, 51, 53, 54, 56, 59, 67, 81, 82 och 95 § i denna lag och artikel 69 i kommissionens övervakningsförordning ska iaktas trots ändringssökande, om inte den myndighet som fattat beslutet eller förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Ett beslut som kommissionen har fattat med stöd av artikel 70 i övervakningsförordningen ska, då utsläppsmängden korrigeras nedåt i beslutet, iaktas trots ändringssökande, om inte den myndighet som fattat beslutet eller förvaltningsdomstolen bestämmer något annat.

18 kap.

Ikraftträdande

104 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2024.

Genom denna lag upphävs lagen om utsläppshandel (311/2011), nedan *den upphävda lagen*, och lagen om handel med utsläppsätter för luftfart (34/2010), nedan *den upphävda lagen*.

105 §

Myndighetsbeslut som meddelats med stöd av den upphävda lagen

Ett myndighetsbeslut eller myndighetstillstånd som meddelats med stöd av den upphävda lagen och som gäller när denna lag träder i kraft ska iakttas.

På beslut som meddelats med stöd av 4, 5 och 7 kap. i den upphävda lagen tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag.

106 §

Anhängiga ärenden

På en ansökan som har gjorts före ikraftträdandet av denna lag av en anläggning som innan denna lag trädde i kraft omfattades av tillämpningsområdet för utsläppshandeln tillämpas den lag som gällde vid ikraftträdandet. På en ansökan som har blivit anhängig före ikraftträdandet av denna lag och som gäller fullgörande av skyldigheter enligt den nya lagen tillämpas denna lag.

Ärenden som är anhängiga vid en förvaltningsmyndighet eller en domstol när denna lag träder i kraft behandlas och avgörs i enlighet med de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Om fullföljdsdomstolen upphäver ett beslut på vilket de bestämmelser som gällde vid denna lags ikraftträdande ska tillämpas och återförvisar ärendet för att behandlas på nytt i sin helhet, ska ärendet behandlas och avgöras i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

107 §

Övergångsbestämmelse som gäller vissa förordningar

Följande författningar som utfärdats med stöd av den upphävda lagen förblir i kraft:

1) arbets- och näringsministeriets förordning om förenklad riskbedömning av standardiserade och förenklade planer för övervakning av utsläpp (80/2021),

2) arbets- och näringsministeriets förordning om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp vid anläggningar (759/2020),

3) arbets- och näringsministeriets förordning om övervakning av uppgifterna om utsläppsätter som tilldelas gratis under handelsperioden 2021–2030 (1079/2019), och

4) statsrådets förordning om ansökan om utsläppsätter som tilldelas gratis till befintliga anläggningar i utsläppshandeln för handelsperioden 2021–2030 (359/2019).

Bilaga I

Verksamheter och deras koldioxidutsläpp

- 1) förbränning av bränsle i anläggningar med en sammanlagd tillförd bränsleeffekt på mer än 20 MW,
- 2) raffinering av olja, där förbränningsenheter med en sammanlagd tillförd bränsleeffekt på mer än 20 MW används,
- 3) produktion av koks,
- 4) rostning, sintring och pelletering av metallhaltig malm, inklusive sulfid malm,
- 5) järn- eller ståltillverkning (primär- eller sekundärsältning) inklusive stränggjutning, med en produktionskapacitet som överstiger 2,5 ton per timme,
- 6) produktion eller bearbetning av järnmetaller, inklusive ferrolegeringar, där förbränningsenheter med en sammanlagd tillförd bränsleeffekt på mer än 20 MW används,
- 7) produktion eller bearbetning av icke-järnmetaller, inklusive legeringar, där förbränningsenheter med en sammanlagd tillförd bränsleeffekt, inklusive bränslen som används som reduktionsmedel, på mer än 20 MW används,
- 8) produktion av cementklinker i roterugn med en produktionskapacitet som överstiger 500 ton per dag, eller i andra typer av ugnar med en produktionskapacitet som överstiger 50 ton per dag,
- 9) produktion av kalk eller bränning av dolomit eller magnesit i roterugn eller i andra typer av ugnar med en produktionskapacitet som överstiger 50 ton per dag,
- 10) tillverkning av glas, inklusive glasfibrer, om smältningskapaciteten överstiger 20 ton per dag,
- 11) tillverkning av keramiska produkter genom bränning, om produktionskapaciteten överstiger 75 ton per dag,
- 12) tillverkning av mineralull som görs av glas, sten eller slagg, om smältningskapaciteten överstiger 20 ton per dag,
- 13) torkning eller bränning av gips eller framställning av gipsplattor och andra gipsprodukter, om produktionskapaciteten för bränd gips eller torkat sekundärt gips överstiger 20 ton per dag,
- 14) framställning av pappersmassa av trä eller andra fibermaterial,
- 15) framställning av papper och kartong, om produktionskapaciteten överstiger 20 ton per dag,
- 16) produktion av kimrök som inbegriper förkolning av organiska ämnen som oljor, tjäror, kracknings- och destillationsrester i förbränningsenheter, om produktionskapaciteten överstiger 50 ton per dag,
- 17) produktion av ammoniak,
- 18) produktion av organiska baskemikalier i stor skala genom krackning, reformering, delvis eller full oxidation eller genom liknande processer och där produktionskapaciteten överstiger 100 ton per dag,

- 19) produktion av vätgas och syntesgas, om produktionskapaciteten överstiger 5 ton per dag,
- 20) produktion av natriumkarbonat och natrium bikarbonat,
- 21) avskiljning av växthusgaser från anläggningar som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag, för transport och geologisk lagring i en lagringsanläggning som är godkänd enligt direktiv 2009/31/EG,
- 22) transport av växthusgaser för geologisk lagring i en lagringsanläggning som är godkänd enligt direktivet om geologisk lagring av koldioxid, med undantag för utsläpp som omfattas av en annan verksamhet enligt det här direktivet,
- 23) geologisk lagring av växthusgaser i lagringsanläggningar som är godkända enligt direktivet om geologisk lagring av koldioxid,
- 24) produktion av sekundäraluminium där förbränningsenheter med en sammanlagd tillförd bränsleeffekt på mer än 20 MW används.

Verksamheter, deras koldioxidutsläpp samt andra växthusgasutsläpp som nämns i punkten

- 25) produktion av primäraluminium och aluminiumoxid, samt utsläpp av perfluorkolväten från produktionen,
- 26) produktion av salpetersyra, samt utsläpp av dikväveoxid från produktionen,
- 27) produktion av adipinsyra, samt utsläpp av dikväveoxid från produktionen,
- 28) produktion av glyoxal och glyoxalsyra, samt utsläpp av dikväveoxid från produktionen.

Bilaga II

Begränsningar av tillämpningsområdet för handeln med utsläppsrätter för luftfart och för Corsia enligt lagen om utsläppshandel

Handel med utsläppsrätter för luftfart

- 1) flygningar som uteslutande utförs vid officiella uppdrag för transport av regerande monark och hans/hennes familj, statsöverhuvud, regeringschefer eller regeringsministrar i en annan stat än en medlemsstat, om det i färdplanen på behörigt sätt antecknats att det är fråga om en sådan flygning,
- 2) flygningar som genomförs med militära luftfartyg, flygningar i tull- eller polistjänst, flygningar i samband med eftersökning och räddning, flygningar för brandbekämpning, humanitära flygningar och ambulansflygningar,

- 3) alla flygningar som uteslutande genomförs enligt visuelflygregler (VFR) enligt bilaga 2 till Chicagokonventionen,
- 4) flygningar som avslutas vid samma flygplats som ett luftfartyg startade ifrån utan mellanlandningar,
- 5) skolflygningar som uteslutande genomförs för att erhålla certifikat, eller klassificering när det gäller flygbesättning, och det i färdplanen på behörigt sätt antecknats att det är fråga om en sådan flygning, under förutsättning att flygningen inte används för passagerar- och/eller fraktbefordran eller för positionering eller överföringsflygningar,
- 6) flygningar som uteslutande genomförs i syfte att bedriva vetenskaplig forskning eller i syfte att kontrollera, testa eller certifiera luftfartyg eller utrustning, oberoende av om den är luftburen eller markbaserad,
- 7) flygningar med luftfartyg vars maximala certifierade startmassa understiger 5 700 kilogram,
- 8) flygningar som genomförs inom ramen för allmän trafikplikt i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen, på flyglinjer som omfattar de yttersta randområdena i enlighet med artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, eller på flyglinjer där den erbjudna kapaciteten inte överstiger 50 000 platser per år,
- 9) flygningar som annars skulle omfattas av tillämpningsområdet för denna lag, men genomförs av en operatör av kommersiella lufttransporter, som genomför antingen mindre än 243 flygningar per period under tre fyramånadersperioder i följd, eller flygningar med en sammanlagd årlig utsläppsmängd som är mindre än 10 000 ton per år,
- 10) flygningar som annars skulle omfattas av tillämpningsområdet för denna lag, men som genomförs av en icke-kommersiell luftfartygsoperatör vars flygningar har en sammanlagd årlig utsläppsmängd på mindre än 1 000 ton per år.

Tillämpningsområdet för lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart omfattar dock sådana i 9 punkten avsedda flygningar som uteslutande utförs vid officiella uppdrag för transport av regerande monarker och deras närmaste familj, statsöverhuvuden, regeringschefer eller regeringsministrar i en medlemsstat.

CORSIA

- 1) statsluftfart,
- 2) humanitära flygningar,
- 3) sjuktransport,
- 4) flygningar för militära ändamål,
- 5) flygningar för brandbekämpning,
- 6) flygningar som föregår eller följer på en humanitär flygning, sjuktransport eller flygning för brandbekämpning, förutsatt att sådana flygningar gjordes med samma luftfartyg och var nödvändiga för att genomföra den berörda humanitära eller medicinska

verksamheten eller brandbekämpningsverksamheten eller för att flytta luftfartyget efter dessa verksamheter inför nästa verksamhet.

Bilaga III

Byggnads- och vägtransportsektorerna ska motsvara följande koldioxidutsläppskällor enligt definitioner i IPCC:s riktlinjer om nationell inventering av växthusgaser från 2006, med nödvändiga ändringar av dessa definitioner enligt följande:

- a) kraftvärmeproduktion (IPCC-kod 1A1a ii) och värmeverk (IPCC-kod 1A1a iii), i den mån de producerar värme för kategorierna enligt leden c och d i detta stycke, antingen direkt eller via fjärrvärmenät,
- b) vägtransporter (IPCC-kod 1A3b), med undantag för användning av jordbruksfordon på belagda vägar,
- c) kommersiella/institutionella byggnader (IPCC-kod 1A4a),
- d) hushåll (IPCC-kod 1A4b).

Ytterligare sektorer ska motsvara följande koldioxidutsläppskällor enligt definitioner i IPCC:s riktlinjer om nationell inventering av växthusgaser från 2006:

- a) energiindustrin (IPCC-kod 1A1), med undantag för de kategorier som definieras enligt andra stycket led a i denna bilaga,
- b) tillverknings- och byggindustrin (IPCC-kod 1A2).

Bilaga IV

Auktionsintäkterna ska enligt artikel 10 i utsläppshandelsdirektivet användas för

- a) att minska växthusgasutsläppen, bland annat genom bidrag till den globala fonden för energieffektivitet och förnybar energi och till den anpassningsfond som nu tagits i drift genom beslut vid Poznankonferensen om klimatförändringarna (COP 14 och COP/MOP 4), att underlätta anpassning till klimatförändringarnas verkningar och att finansiera forskning och utveckling och demonstrationsprojekt för minskade utsläpp och anpassning till klimatförändringarna, inklusive deltagande i initiativ inom ramen för den strategiska EU-planen för energiteknik och de europeiska teknikplattformarna,

- b) att utveckla förnybar energi och elöverföringsnät, så att unionen kan uppfylla sitt åtagande rörande förnybar energi och sina sammanlänkningsmål samt att utveckla annan teknik som bidrar till omställningen till en säker och hållbar koldioxidsnål ekonomi och bidra till att uppfylla unionens åtagande att öka energieffektiviteten till de nivåer som fastställts i relevanta lagstiftningsakter, inbegripet elproduktion från egenanvändare av förnybar energi och gemenskaper för förnybar energi,
- c) att vidta åtgärder för att förhindra avskogning, stödja skydd och återställande av torvmark, skogar och andra landbaserade ekosystem eller havsbaserade ekosystem, inbegripet åtgärder som bidrar till skydd, återställande och bättre förvaltning av dessa, särskilt beträffande marina skyddsområden, och öka ny- och återbeskogning som gynnar den biologiska mångfalden, även i utvecklingsländer som har ratificerat Parisavtalet, och åtgärder om att överföra teknik och underlätta anpassningen till klimatförändringarnas negativa effekter i dessa länder,
- d) att vidta åtgärder för koldioxidbindning i skog och mark i unionen,
- e) att vidta åtgärder för miljösäker avskiljning och geologisk lagring av koldioxid, särskilt från kraftverk som försörjs av fasta fossila bränslen och från en rad industrisektorer och delsektorer, även i tredjeländ, samt innovativa metoder för koldioxidupptag på teknisk väg, såsom direkt avskiljning från luft samt lagring,
- f) att investera i och påskynda övergången till transportsätt som avsevärt bidrar till utfasningen av fossila bränslen i sektorn, inbegripet utveckling av klimatvänlig person- och godstransport på järnväg, busstjänster och bussteknik, åtgärder för att fasa ut fossila bränslen i sjöfartssektorn, inbegripet förbättrad energieffektivitet för fartyg, hamnar, innovativ teknik och infrastruktur samt hållbara alternativa bränslen, såsom vätgas och ammoniak som framställs med förnybar energi, och utsläppsfri framdrivningsteknik, och att finansiera åtgärder för att stödja utfasningen av fossila bränslen på flygplatser i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU och Europaparlamentets och rådets förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart,
- g) att finansiera forskning och utveckling i fråga om energieffektivitet och ren teknik i de sektorer som omfattas av detta direktiv,
- h) att vidta åtgärder för att förbättra energieffektivitet, fjärrvärmesystem och isolering, för att stödja effektiva och förnybara värme- och kylsystem, eller för att stödja genomgripande och etappvis totalrenovering av byggnader i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU (*), med början i renoveringen av de byggnader som har sämst prestanda,
 - ha) att tillhandahålla ekonomiskt stöd för att hantera sociala aspekter i låg- och medelinkomsthushåll, inbegripet genom att minska snedvridande skatter, och riktade sänkningar av tullar och avgifter för förnybar el,
 - hb) att finansiera nationella klimatutdelningssystem med påvisad positiv klimatpåverkan enligt vad som dokumenterats i den årliga rapport som avses i artikel 19.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 (*),
- i) att täcka administrativa kostnader för förvaltningen av EU:s utsläppshandelssystem,

- j) att finansiera klimatåtgärder i utsatta tredjeländer, inbegripet anpassning till klimatförändringarnas effekter,
- k) att främja kompetensutveckling och omfördelning av arbetskraft i syfte att bidra till en rättvis omställning till en klimatneutral ekonomi, särskilt i de regioner där arbetsmarknaden påverkas mest av omställningen, i nära samarbete med arbetsmarknadens parter, och investera i kompetensutveckling och omskolning av arbetstagare som kan påverkas av omställningen, inbegripet arbetstagare inom sjötransport,
- l) att hantera eventuella kvarstående risker för koldioxidläckage i de sektorer som omfattas av bilaga I till CBAM-förordningen, genom att stödja omställningen och främja utfasningen av fossila bränslen i dessa sektorer i enlighet med reglerna för statligt stöd,

Intäkterna från auktionering av utsläppsätter kan också användas för att genomföra skattemässiga eller ekonomiska stödåtgärder, särskilt i utvecklingsländer, eller en nationell regleringspolitik som innebär ekonomiskt stöd, som inrättats i de syften som anges i a–l punkten och som har ett värde motsvarande de intäkter som kommissionen ska informeras om i enlighet med 45 §. Också stödprogram enligt artikel 10a.6 i utsläppshandelsdirektivet genom vilka ersättning betalas för de indirekta kostnader som utsläppshandeln medför för elpriset anses vara ändamål som auktionsintäkter kan användas för.

2.

Lag

om ändring av 2 och 33 § i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen (393/2013) 2 § 1 mom., sådant det lyder i lag 604/2021, och 33 §, sådant som den lyder i lag 952/2018, som följer:

2 §

Lagens samband med annan lagstiftning

Denna lag tillämpas på biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen i enlighet med vad som föreskrivs i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007), nedan *lagen om distributionskyldighet*, lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994), lagen om utsläppshandel (/), lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel (170/2018) och lagen om främjande av användningen av biobränsolja (418/2019).

33 §

Utlämnande av sekretessbelagda uppgifter till andra myndigheter

Utöver vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet får Energi-myndigheten trots sekretessbestämmelserna lämna ut uppgifter som myndigheten har fått vid utförande av uppdrag enligt denna lag

- 1) till åklagare och polis för att förebygga och utreda brott,
- 2) till Skatteförvaltningen för verkställandet av och tillsynen över beskattningen och för utförande av uppdrag enligt lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport,
- 3) till Transport- och kommunikationsverket för tillsynsuppdrag som avses i lagen om utsläppshandel,
- 4) till statsbidragsmyndigheten för övervakningen av statsunderstöd som avses i 2 § 2 mom.,
- 5) till arbets- och näringsministeriet för beredning och genomförande av energi- och klimatpolitiska mål samt för vidarebefordran till den behöriga institutionen inom Europeiska unionen eller något annat organ inom unionen, om detta krävs enligt Europeiska unionens lagstiftning eller någon annan förpliktelse som har samband med Finlands medlemskap i Europeiska unionen.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 12 oktober 2023

Statsminister

Petteri Orpo

Miljö- och klimatminister Kai Mykkänen

2.

Lag

om ändring av 2 och 33 § i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen (393/2013) 2 § 1 mom., sådant det lyder i lag 604/2021, och 33 §, sådant som den lyder i lag 952/2018, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Lagens samband med annan lagstiftning

Denna lag tillämpas på biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen i enlighet med vad som föreskrivs i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007), nedan *lagen om distributionsskyldighet*, lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994), lagen om utsläppshandel (311/2011), lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart (34/2010), lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel (170/2018) och lagen om främjande av användningen av biobrännolja (418/2019).

Föreslagen lydelse

2 §

Lagens samband med annan lagstiftning

Denna lag tillämpas på biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen i enlighet med vad som föreskrivs i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007), nedan *lagen om distributionsskyldighet*, lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994), *lagen om utsläppshandel (/)*, lagen om minskning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från vissa drivmedel (170/2018) och lagen om främjande av användningen av biobrännolja (418/2019).

33 §

Utlämnande av sekretessbelagda uppgifter till andra myndigheter

Utöver vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet får Energimyndigheten trots sekretessbestämmelserna lämna ut uppgifter som myndigheten har fått vid utförande av uppdrag enligt denna lag

1) till åklagare och polis för att förebygga och utreda brott,

2) till Skatteförvaltningen för verkställandet av och tillsynen över beskattningen och för utförande av uppdrag enligt lagen om främjande

33 §

Utlämnande av sekretessbelagda uppgifter till andra myndigheter

Utöver vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet får Energi-myndigheten trots sekretessbestämmelserna lämna ut uppgifter som myndigheten har fått vid utförande av uppdrag enligt denna lag

1) till åklagare och polis för att förebygga och utreda brott,

2) till Skatteförvaltningen för verkställandet av och tillsynen över beskattningen och för utförande av uppdrag enligt lagen om främjande

av användningen av biodrivmedel för transport,

3) till Transport- och kommunikationsverket för tillsynsuppdrag som avses i lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart,

4) till statsbidragsmyndigheten för övervakningen av statsunderstöd som avses i 2 § 2 mom.,

5) till arbets- och näringsministeriet för beredning och genomförande av energi- och klimatpolitiska mål samt för vidarebefordran till den behöriga institutionen inom Europeiska unionen eller något annat organ inom unionen, om detta krävs enligt Europeiska unionens lagstiftning eller någon annan förpliktelse som har samband med Finlands medlemskap i Europeiska unionen.

av användningen av biodrivmedel för transport,

3) till Transport- och kommunikationsverket för tillsynsuppdrag som avses i *lagen om utsläppshandel*,

4) till statsbidragsmyndigheten för övervakningen av statsunderstöd som avses i 2 § 2 mom.,

5) till arbets- och näringsministeriet för beredning och genomförande av energi- och klimatpolitiska mål samt för vidarebefordran till den behöriga institutionen inom Europeiska unionen eller något annat organ inom unionen, om detta krävs enligt Europeiska unionens lagstiftning eller någon annan förpliktelse som har samband med Finlands medlemskap i Europeiska unionen.

Denna lag träder i kraft den 20 .
