

FuelEU Maritime -asetuksesta johtuvat säädösmuutokset merenkulun ympäristönsuojelulakiin: vaikutukset

Sisältö

1	Tausta	2
2	Yhteenveto	2
3	Vaikutukset Liikenne- ja viestintävirastolle	3
4	Vaikutukset Suomen kansalliselle akkreditointielimelle (FINAS)	4
5	Vaikutukset satamille	4
6	Harkinnanvaraiset säädökset	6
6.1	Vaikutukset laivayhtiöille	6
6.2	Vaikutukset viranomaisille ja satamille	7
	Liite 1: FuelEU Maritime -asetuksesta johtuvat säädösmuutokset merenkulun ympäristönsuojelulakiin	8

Yhteydenotot: kirjaamo@traficom.fi
Yhteyshenkilöt: Jarno Ilme, Ylijohtaja

1 Tausta

Tässä muistiossa esitetään Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (jäljempänä myös 'Traficom') laatima asiantuntijaselvitys, jonka se on tuottanut toimeksiantona Liikenne- ja viestintäministeriön pyynnöstä. Muistiossa kuvataan vaikutuksia, jotka aiheutuvat FuelEU Maritime -asetuksesta ((EU) 2023/1805) johtuvista säädosmuutoksista merenkulun ympäristönsuojelulakiin (1672/2009, muutoksineen), perustuen Liikenne- ja viestintäministeriön 16.10.2023 Traficomille esittämään säädosmuutossuunnitelmaan. Liikenne- ja viestintäministeriön valmisteleva muutoskuvaava muistio on esitetty tämän muistion liitteessä 1. Tämä muistio on laadittu marras-joulukuussa 2023.

FuelEU Maritime -asetuksen alusten käyttämän energian kasviuonekaasuintensiteettiä koskeva velvoite tulee voimaan vuodesta 2025 alkaen. Kontti- ja matkustaja-aluksia koskeva kiinnityspaikassa käytettävän energian päästöttömyyden vaatimus tulee voimaan vuodesta 2030 alkaen. Lisäksi on mahdollista, että asetuksen seurauksena tulee vuodesta 2034 alkaen erillinen velvoite muuta kuin biologista alkuperää olevien polttoaineiden käyttöön liittyen.

Tämä työ perustuu Traficom asiantuntijoiden tietoihin ja näkemyksiin sekä Helsingin Satama Oy:n edustajan antamiin kommentteihin.

2 Yhteenveto

Tässä muistiossa arvioidaan FuelEU Maritime -asetuksesta johtuvien merenkulun ympäristönsuojelulakiin tehtävien säädosmuutosten vaikutuksia.

Liikenne- ja viestintävirastosta tulisi FuelEU Maritime -asetuksen mukainen toimivaltainen viranomaisena. Tämä aiheuttaisi virastolle pysyvän noin yhden henkilötyövuoden resurssitarpeen vuodesta 2024 alkaen. Suomen kansallinen akkreditointielin (FINAS) vastaisi Suomessa FuelEU Maritimen todentajien akkreditoinnista, mutta tämän hetken arvio on, ettei sille tulisi vaikutuksia tämän uuden tehtävän vuoksi. Satamille tulisi uusia tehtäviä, jotka lisäisivät niiden työmäärää suhteessa nykytilanteeseen.

Harkinnanvaraisten säädösten osalta maasähkön käytön velvoitteiden laajentamisen ei arvioida aiheuttavan vaikutuksia laivayhtiöille. Harkinnanvaraisten säädösten osalta tiettyjen maasähkseen liittyvien velvoitteiden osoittamisen viranomaiselle sataman sijaan arvioidaan aiheuttavan viranomaiselle saman vaikutuksen kuin satamalle olettaen, että viranomaisella olisi käytössään samat tiedot ja järjestelmät kuin satamalla.

3 Vaikutukset Liikenne- ja viestintävirastolle

Liikenne- ja viestintävirastosta tulisi FuelEU Maritime -asetuksen mukainen toimivaltainen viranomaisena. Tähän liittyvät merenkulun ympäristönsuojelulakiin kirjattavat Liikenne- ja viestintävirastolle tulevat uudet tehtävät liittyvät tilanteisiin, joissa todentaja toimisi vaatimustenvastaisesti (art. 14(4), art. 23(2), art. 23(5), art. 23(7)); tilanteisiin, joissa alukset maksavat seuraamusmaksuja (art. 20(4), 22(2)); yhtiöiden pyynnöstä tehtävään uudelleentarkasteluun todentajan laskelmista ja toimenpiteistä (art. 26(1)), viraston vastuulla olevien yhtiöiden alusten lisätarkastuksiin (art. 17(1), 17(3)-(5), 17(7)) ja karkotus- ja pysäytysmääräysten antamiseen (art. 25(3)). Toimivaltaisen viranomaisen tehtävät alkaisivat käytännössä vuonna 2026.

Liikenne- ja viestintävirastolle tulevia tehtäviä kuvataan alla.

Todentajan vaatimusten vastaisten toimien tapauksessa Liikenne- ja viestintäviraston tulisi tehdä ilmoitus todentajan akkreditoineen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle. Suomessa akkreditoitujen todentajan vaatimusten vastaisten toimien tapauksessa viraston tulisi pyytää FINASia huomioimaan muiden jäsenvaltioiden toimivaltainen viranomaisen havainnot.

Mikäli alukset joutuisivat maksamaan seuraamusmaksuja täyttääkseen FuelEU Maritime -asetuksen vaatimukset, Liikenne- ja viestintävirasto määräisi seuraamusmaksun ja kirjaisi siihen liittyvät tiedot FuelEU-tietokantaan. Sen jälkeen, kun alus olisi maksanut seuraamusmaksun, virasto antaisi alukselle vaatimustenmukaisuusasiakirjan ja tallentaisi sen FuelEU-tietokantaan. Tilanteessa, jossa alus on lainannut etukäteen ylijäämää, mutta sillä ei olekaan ollut seuraavana vuonna käyntejä EU:ssa, virasto määräisi alukselle 1,1:lla kerrotun seuraamusmaksun.

Suomessa akkreditoitujen todentajien tapauksessa, mikäli yhtiö pyytää, Liikenne- ja viestintävirasto tarkastelisi uudelleen todentajan yhtiöille asetuksen mukaisesti osoittamia laskelmia ja toimenpiteitä. Tällaisessa tilanteessa, viraston tarkasteltaviksi tulevat yhtiötä koskevia laskelmia voisivat olla aluksen kasvihuonekaasuintensiteetin (KHK-intensiteetin), aluksen vaatimuksenmukaisuustasetta, vaatimustenvastaisten satamakäyntien lukumäärää ja kestoja, aluksen vuosittain käyttämää energiamäärää ja aluksen käyttämää energiamäärää, joka on peräisin muuta kuin biologista alkuperää olevista uusiutuvista polttoaineista (ns. RFNBO -polttoaineet). Uudelleen tarkasteltavia todentajan toimenpiteitä olisivat mm. todentajan kieltäytyminen myöntämästä FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjaa.

Liikenne ja viestintävirasto voisi milloin vain tehdä sen vastuulla olevien yhtiöiden aluksille lisätarkastuksia. Lisätarkastukset voisivat koskea yhtiön todentajalle toimittamia aluskohtaisia FuelEU-selvityksiä, todentajan toimittamia aluskohtaisia todentamisraportteja ja todentajan tekemiä laskelmia aluksen KHK-intensiteetistä, vaatimustenmukaisuustasetta, vaatimusten vastaisista satamakäyntien lukumäärästä ja kestosta, aluksen vuosittain käyttämästä energiamäärästä ja aluksen vuosittain käyttämän energian määrää, joka on peräisin muuta kuin biologista alkuperää olevista polttoaineista (ns. RFNBO -polttoaineet). Mikäli lisätarkastukset johtavat seuraamukseen, virasto vastaisi niihin liittyvistä tehtävistä eli seuraamusmaksun määräämisestä, tietojen kirjaamisesta FuelEU-tietokantaan ja muutoksista vaatimustenmukaisuusasiakirjaan.

Toimivaltaisen viranomaisen tehtävien lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto tarvitsee resursseja yhtiöiden neuvomiseen, täytäntöönpanoon ja EU-tasolla tehtävään yhteistyöhön jo vuonna 2024. On hyvä huomata, että toimivaltaisen viranomaisen tehtäviin kuuluu myös aluskohtaisen vaatimustenmukaisuusasiakirjan

tarkastaminen satamavaltiotarkastusten yhteydessä. Tätä tehtävää ei kuitenkaan ole tuotu näihin säädösmuutoksiin, sillä se tulee suoraan sovellettavaksi PSC-direktiivin ((EU) 2009/16) muutoksella.

Liikenne ja viestintävirasto arvioi, että sen resurssitarve tulee olemaan noin yksi henkilötyövuosi vuodesta 2024 alkaen. Arvio perustuu oletukseen siitä, että viraston vastuulla olevien suomalaisten ja kolmansista maista tulevien yhtiöiden alusten lukumäärä olisi yhteensä noin 160 alusta, ja oletukseen siitä, että Suomessa akkreditoituja FuelEU Maritime -asetuksen mukaisia todentajia ei ole. Arvioon liittyy epävarmuuksia mm. siksi, että tässä vaiheessa on vaikea arvioida kuinka moni alus maksaisi seuraamusmaksuja tai pyytäisi uudelleen tarkastelua.

4 Vaikutukset Suomen kansalliselle akkreditointielimelle (FINAS)

Suomen kansallinen akkreditointielin (FINAS) vastaisi Suomessa FuelEU Maritimen todentajien akkreditoinnista.

Samat todentajat tulevat todennäköisesti hoitamaan MRV-asetuksen ((EU) 2015/757 ja muutosasetus (EU)957/2023)), päästökaupan ja FuelEU Maritimen todentamisvelvoitteita. Yksikään MRV-asetuksen todentajista ei ole tällä hetkellä sijoittunut Suomeen. Tämä tarkoittaa sitä, että todentajia ei myöskään akkreditoida Suomessa. Näin ollen tämän hetken tilanteen perusteella Traficomin arvio on, että FuelEU Maritimen todentajien akkreditointi ei tule aiheuttamaan vaikutuksia FINASille.

5 Vaikutukset satamille

FuelEU Maritime -asetuksen 6 artiklasta tulee kontti- ja matkustaja-aluksille velvoite käyttää kiinnityspaikassa päästötöntä energiaa vuodesta 2030 alkaen. Tässä muistiossa esitettävässä vaikutusarviossa oletetaan, että käytettävä päästötön energia olisi Suomen satamissa tapahtuvien satamakäyntien yhteydessä maasähköä.

Maasähkön käyttöön liittyen hallituksen esitys toisi satamille uusia tehtäviä, jotka olisivat

- 1) vahvistaa onko kytkeytyminen maasähkön käytettävissä sen jälkeen, kun alus on ilmoittanut satamalle aikomuksestaan kytkeytyä maasähköön ja sähkön tarpeestaan. (FuelEU Maritime -asetus art. 6(8)).
- 2) määrittää sovelletaanko FuelEU Maritime -asetuksen 6 artiklan 5 kohdan mukaisia poikkeuksia tai täyttääkö alus vaatimukset (art. 6(1-3)), jos poikkeuksia ei sovelleta.
- 3) merkitä yllä kohdan 2 mainitut tiedot FuelEU-tietokantaan viipymättä.

Arviota näistä tehtävistä satamille aiheutuvista vaikutuksista kuvataan alla.

Maasähkön saatavuuden vahvistaminen aluksille (1)

Nykytilanteesta voidaan todeta, että sataman ja aluksen välinen tiedonvaihto ennen satamakäyntiä liittyy pääasiassa aluksen 24 tuntia ennen satamakäyntiä Portnet-järjestelmässä antamiin ilmoituksiin. Ilmoitustiedot on määritelty EU-lainsäädännössä ja kansallisesti väylämaksulainsäädännössä (väylämaksulaki 1122/2005, muutoksineen). Sataman ei ole mahdollista käyttää Portnet-

järjestelmää alukselle tapahtuvaan tiedonantoon. Alus ja satama voivat vaihtaa tietoja myös muilla tavoin esim. puhelimitse, sähköpostitse tai sataman toiminnan ohjausjärjestelmää hyödyntäen satamasta riippuen. Helsingin sataman edustajan mukaan satama ja alukset ovat yhteydessä toisiinsa tarpeen mukaan tai sitten yhteydenpito tapahtuu agentin tai operaattorin kautta. Pääsääntöisesti säännöllisen linjaliikenteen osalta asiat ovat hyvin pitkälle automatisoituja ja rutinoituja eivätkä aina vaadi päivittäistä yhteydenpitoa.

Voidaan siis todeta, että nykyisin käytössä oleva Portnet-järjestelmä ei toimisi FuelEU Maritime -asetuksen 6 artiklan 8 kohdan tilanteessa kuvattuun aluksen ja sataman väliseen tiedonvaihtoon. Sataman suorittama maasähkön käytettävyyden vahvistaminen ei myöskään onnistuisi ainakaan yleisesti ottaen osana nykyistä sataman ja aluksen välistä tiedonvaihtoa. Tämä olisi siis uusi erillinen tehtävä suhteessa sataman aiempaan toimintaan. Tehtävän vaikutusta sataman resursseihin on vaikea arvioida tässä vaiheessa, koska vahvistuksen antamiseen liittyvät yksityiskohdat eivät ole vielä tiedossa. Aiheesta on tulossa erillinen säädös myöhemmin. Tehtävän vaikutus riippuisi esimerkiksi siitä, mitä tietoja aluksen ja sataman tulisi vaihtaa vahvistusta varten, miten asia hoidettaisiin säännöllisten aikataulutettujen satamakäyntien yhteydessä ja miten pitkälti tiedonvaihto ja vahvistus voitaisiin automatisoida. Yhtenä näkökulmana tehtävien laajuuteen voidaan todeta, että Suomen satamissa käy vuosittain yhteensä tuhansia velvoitteen piiriin tulevia aluksia (esimerkkinä vuosina 2020-2022 satamakäyntejä oli vajaat 4000 käyntiä vuodessa).

Ro-ro-matkustaja-alusten tapauksessa Helsingin satamasta löytyy kokemusta maasähkön syötön tarjoamisesta. Maasähköä Helsingin satamassa käyttävät ro-ro-matkustaja alukset ovat säännöllisessä aikataulutetussa liikenteessä. Nykytilanteena on, että nämä alukset eivät erikseen ilmoita ennen satamakäyntejä tarvitsevansa maasähköä. Alus ilmoittaa satamalle vain silloin, jos se ei syystä tai toisesta pysty käyttämään maasähköä (esim. tekninen vika tai suunniteltu huolto aluksella). Satama ei myöskään vahvista onko maasähkö käytettävissä satamakäynnin aikana. Käytännön näkökulmasta asiaa ajatellen voisi olettaa, että vastaava järjestely toimisi myös muissa Suomen satamissa (Naantali ja Eckerö), joissa FuelEU Maritime -asetuksen maasähkön käyttövelvoitteiden piirissä olevat ro-ro-matkustaja-alukset käyvät.

Mikäli satamat voisivat täyttää FuelEU Maritime -asetuksen 6 artiklan 8 kohdasta tulevan velvoitteen vahvistaa alukselle maasähkön saatavuuden (1) säännöllisen aikataulutetun liikenteen tapauksessa esimerkiksi vuosittain tai useiksi kuukausiksi kerrallaan, satamalle aiheutuva lisätyö olisi ro-ro-matkustaja-alusliikenteen osalta vähäinen. Kuitenkin EU-tasolla esillä oleva asiaa täsmentävä 'concept note' indikoi, että asetuksen tulevaan säädökseen kirjattavat toimintatavat ja velvoitteet voisivat aiheuttaa myös suuremman vaikutuksen. Vuosina 2020-2022 keskimääräinen vaatimusten piiriin kuuluvien ro-ro-matkustaja-alusten yhteenlaskettu satamakäyntimäärä oli noin 2600 käyntiä vuodessa Suomen satamissa.

Merikontti- ja risteilyalusten tapauksessa Suomessa ei löydy kokemuksia maasähkön käytöstä. Voidaan arvioida, että keskimääräinen työmäärä suhteessa yhtä aluskäyntiä kohden olisi suurempi kuin ro-ro-matkustaja-alusten tapauksessa. Merikontti- ja risteilyalusten vuosien 2020-2022 keskimääräinen yhteenlaskettu satamakäyntimäärä oli noin 1400 käyntiä vuodessa Suomen satamissa.

Määrittää täyttääkö alus vaatimukset tai sovelletaanko poikkeuksia (2)

Perusoletuksena on, että satama pystyisi useimpien velvoitteen piiriin kuuluvien satamakäyntien tapauksessa määrittämään suoraviivaisesti alukselta saamiensa tietojen ja oman tilanteensa perusteella täyttääkö alus vaatimukset tai soveltuuko joku asetuksessa määritelty poikkeus. Tästä tehtävästä voisi siis riittää sen

toteaminen, että täyttääkö alus vaatimukset vai ei, useimpien satamakäyntien tapauksessa.

Vaatimuksenmukaisuuden ja poikkeusten merkitseminen FuelEU-tietokantaan (3)

Sataman velvoite merkitä vaatimuksenmukaisuus tai poikkeuksen soveltuvuus FuelEU-tietokantaan tarkoittaisi sitä, että Suomen satamien tulisi merkitä vuositasolla yhteensä tuhansia tietoja FuelEU-tietokantaan (vuodet 2020-2022 4000 tietoa/vuosi). Artiklassa on myös velvoite tehdä tämä viipymättä. Työn määrä riippuisi siitä, missä määrin tehtävää voitaisiin automatisoida. Erityistä huomiota voisivat vaatia tilanteet, joissa vaatimustenmukaisuus ei täyty.

Kokonaisvaikutus satamille

Säädösmuutoksissa satamille osoitetut tehtävät tulevat aiheuttamaan satamille uusia tehtäviä ja lisätyötä suhteessa nykytilanteeseen. Vaikutuksen määrä satamilla tulee riippumaan siitä, miten velvoitteita täsmennetään EU-tasolla valmisteltavassa sekundäärilainsäädännössä ja millaisia automatisoituja järjestelmiä voidaan ottaa käyttöön tehtävien suorittamisen avuksi.

6 Harkinnanvaraiset säädökset

6.1 Vaikutukset laivayhtiöille

FuelEU Maritime -asetuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaan: *Jäsenvaltio voi 1 päivän tammikuuta 2030 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisenä aikana ja asianomaisia sidosryhmiä, mukaan lukien tarvittaessa sataman hallinnointielin, kuultuaan päättää, että sen lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa, joka ei kuulu asetuksen (EU) 2023/1804 (AFIR -asetus) 9 artiklan soveltamisalaan, tai tietyissä osissa tätä satamaa laituriin kiinnitetynä olevan aluksen on kytkeydyttävä maasähköön ja käytettävä sitä kaikkeen sähkötehon tarpeeseensa kiinnityspaikassa. Jäsenvaltion on ilmoitettava tällaisen vaatimuksen asettamista koskevasta päätöksestään komissiolle vuotta ennen sen soveltamista. Tällaista päätöstä on sovellettava raportointikauden alusta. Komissio julkaisee päätöstä koskevat tiedot Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja julkistaa päivitetyn luettelon asianomaisista satamista. Luettelon on oltava helposti saatavilla.*

Kyseinen kohta koskisi merikontti- ja matkustaja-aluksia sellaisissa satamissa, jotka eivät kuulu AFIR-asetuksen vaatimusten piiriin, mutta jotka tarjoavat maasähköä kyseisille alustyypeille.

Tämänhetkinen tilanne on ei-AFIR-vaatimusten piiriin kuuluvien satamien osalta, että Vaasan satama tarjoaa maasähköä ro-ro-matkustaja-alukselle, joka käy satamassa. Jos Vaasassa kävisi muitakin ro-ro-matkustaja-aluksia maasähköliitännän ollessa vapaana, tulisi niidenkin käyttää maasähköä. Vaasassa ei kuitenkaan käy muita ro-ro-matkustaja-aluksia, joten niille ei aiheudu tästä vaikutuksia.

Muissa Suomen satamissa, jotka eivät kuulu AFIR-asetuksen vaatimusten piiriin ei ole tällä hetkellä tarjolla maasähköä merikontti- ja matkustaja-aluksille.

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole tällä hetkellä tiedossa, että Suomen satamiin, jotka eivät kuulu AFIR-asetuksen vaatimusten piiriin, olisi suunnitteluilla maasähkön syötön tarjontaa merikontti- ja matkustaja-aluksille.

FuelEU Maritime -asetuksen 6 artiklan 11 kohdan mukaan: *Jäsenvaltio voi päättää, että sen lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa tai sataman tietyissä osissa*

ankkuripaikassa oleviin konttialuksiin ja matkustaja-aluksiin sovelletaan samoja tässä asetuksessa vahvistettuja velvoitteita kuin laiturissa kiinnitettynä oleviin aluksiin. Jäsenvaltion on ilmoitettava tällaisen vaatimuksen asettamista koskevasta päätöksestään komissiolle vuotta ennen sen soveltamista. Tällaista päätöstä on sovellettava raportointikauden alusta. Komissio julkaisee päätöstä koskevat tiedot Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja julkistaa päivitetyn luettelon asianomaisista satamista. Luettelon on oltava helposti saatavilla.

Suomen satamissa ei ole tällä hetkellä tarjolla maasähköä ankkuripaikoilla. Liikenne- ja viestintävirastolla ei myöskään ole tiedossa, että satamat suunnittelisivat maasähkön tarjoamista ankkuripaikoilla. Näin ollen asetuksen 6 artiklan 11 kohdasta ei aiheutuisi vaikutuksia laivayhtiöille.

6.2 Vaikutukset viranomaisille ja satamille

Tässä muistiossa arvioidaan myös, millaisia vaikutuksia syntyisi, jos FuelEU Maritime -asetuksen 6 artiklan 8 kohdan toisen alakohdan ja 6 artiklan 9 kohdan mukainen velvoite osoitettaisiin jollekin viranomaiselle.

FuelEU Maritime -asetuksen 6 artiklan 8 kohdan 2 alakohta: *Saatuaan alukselta ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua maasähköön kytkeytymistä koskevat tiedot käyntisataman toimivaltaisen viranomaisen tai muun asianmukaisesti valtuutetun tahon on vahvistettava alukselle, onko kytkeytyminen maasähköön käytettävissä.*

Olettaen, että viranomaisella olisi valmiiksi tieto siitä, onko kytkeytyminen maasähköön käytettävissä, ja että viranomaisen ja aluksen välinen tiedonanto tapahtuisi samalla tavalla kuin sataman ja aluksen välillä, vaikutus viranomaiselle olisi samanlainen kuin satamalle.

Satamalle syntyisi tässä yhteydessä lisätyötä, jos viranomaisen ei saisi automaattisesti tietoa siitä, onko kytkeytyminen maasähköön aluksen käytettävissä.

FuelEU Maritime -asetuksen 6 artiklan 9 kohta: *Käyntisataman jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tai muun asianmukaisesti valtuutetun tahon on tarvittaessa sataman hallinnointielintä kuultuaan määritettävä ja merkittävä FuelEU-tietokantaan viipymättä seuraavat tiedot:*

- a) *sovelletaanko edellä 5 kohdassa esitettyä poikkeusta;*
- b) *täyttääkö alus 1, 2 ja 3 kohdassa vahvistetut vaatimukset, kun mitään 5 kohdassa esitettyistä poikkeuksista ei sovelleta.*

Olettaen, että viranomaisella olisi valmiiksi kaikki samat tiedot kuin satamalla mm. poikkeukseen vaikuttavien tietojen osalta, tietojen määrittämisestä ja merkitsemisestä FuelEU-tietokantaan syntyisi sama vaikutus kuin satamalle.

Satamalle syntyisi tässä yhteydessä lisätyötä, jos viranomaisen ei saisi automaattisesti kaikkia tarvittavia tietoja.

Liite 1: FuelEU Maritime -asetuksesta johtuvat säädösmuutokset merenkulun ympäristönsuojelulakiin

Liikenne- ja viestintäministeriö 16.10.2023

FuelEU Maritime -asetuksesta johtuvat säädösmuutokset merenkulun ympäristönsuojelulakiin

(huom. tällä tietoa ei säädösmuutostarpeita muihin lakeihin)

MYSL §	Mitä tehdään?	Mihin FuelEU Maritime -sääntöksen perustuu?	Huomiot
1 luvun 1 §	Lisätään ilmaston lämpenemisen ehkäiseminen ja FuelEU:n täytäntöönpanon toteuttaminen lain tarkoitukseen	osin 1 artikla	
1 luvun 2 §	Lisätään FuelEU Maritime -asetus, FuelEU-tietokanta ja FuelEU-seuraamus lain määritelmiin		
1 lukuun uusi 5a §	Lisätään uusi pykälä, joka koskee FuelEU Maritimen sallimia poikkeuksia -> sovelletaan kansallisesti saaripoikkeusta, minkä lisäksi lisätään tarvittavat säännökset syrjäisimpiä alueita ja julkisen palvelun velvoitetta koskevien poikkeusten sovellettavuudesta muualla	2 artiklan 3–6 kohdat	
7 luvun 14 a §	Lisätään (nyk. MRV-asetuksen) toimivaltaista viranomaista koskevaan pykälään, että Traficom on FuelEU Maritimen toimivaltainen viranomainen	27 artikla	Vai uusi pykälä 7 b lukuun, jos sellainen säädetään?

7 luvun 14 b §	Lisätään (nyk. MRV-asetuksen) kansallista akkreditointielintä koskevaan pykälään, että FINAS on FueEU:n mukainen kansallinen akkreditointielin	14 artiklan 1 kohta	Vai uusi pykälä 7 b lukuun, jos sellainen säädetään?
Uusi 7 b luku?	Mahdollisesti uusi luku FEUM- ja AFIR-liitännäisille (ja muille ilmastoliitännäisille) velvoitteille?		
x luvun x § (luonnoksen 7 b luvun x §:n 1 momentti)	Säädetään satamalle velvoite ilmoittaa, onko maasähkökytkentä käytettävissä	6 artiklan 8 kohdan toinen alakohta	velvoite satamille, ei viranomaisille -> varmistettava tarvittavat käyttöliittymät ja oikeudet tiedonsiirtovälineisiin (Portnetiin/Nemooon). Toimitettavista tiedoista ja tiedonsiirtomenettelystä tulossa komission täytäntöönpanosäädös.
x luvun x § (luonnoksen 7 b luvun x §:n 2 momentti)	Säädetään satamille velvoite määrittää ja merkitä FueEU-tietokantaan, soveltuuko alukseen joku 6 artiklan poikkeuksista	6 artiklan 9 kohta	velvoite satamille, ei viranomaisille -> varmistettava tarvittavat käyttöliittymät ja oikeudet tiedonsiirtovälineisiin (Portnetiin/Nemooon).
x luvun x a – x c § (nyt 7 b luvussa, mutta voisi olla myös 13 luvussa)	Säädetään FueEU-seuraamuksista: x a §: FueEU-seuraamusmaksu eli tunnusmerkistöt (2 ja 5 kohdat) = säädetään vaatimustenmukaisuusaliijäämää ja OPS-vaatimuksia koskevien velvoitteiden rikkomisesta määrättävistä maksuista x b §: FueEU-seuraamusmaksun määrääminen ja määrä (2, 3, 5–7 kohdat)	23 artikla	Korvamerkitsemistä koskeva 11 kohta pohditaan erikseen. Jos siihen liittyen tulisi Traficomille tehtäviä, pohditaan niiden vaikutukset erikseen. Oikaisu ja muutoksenhaku 13 luvun 6 ja 7 §:n nojalla.

	<ul style="list-style-type: none"> - osoitetaan Traficomille (kollegiolle) - säädetään maksun maksamisen määräpäivästä - maksun määrä (suuruus) FEUM mukaan - Traficomien toimitettava tiedot maksujen määräämisestä tietokantaan <p>x c §: FuelEU-seuraamusmaksun täytäntöönpano (6 kohta)</p>		<p>25 artiklan 1 kohta: seuraamuksista ilmoitettava komissiolle -> LVM notifioi lain vahvistamisen jälkeen</p> <p>vrt. 25 artiklan 5 kohta: pitääkö x b §:ssä tarkentaa, keille tieto menee, vai meneekö tieto tietokannassa suoraan olennaisille tahoille?</p>
<p>x luvun x § (nyt uusi 2 momentti 12 luvun 2 §:ään, mutta voisi olla myös oma pykälänsä substanssisääntelyssä/7 b luvussa):</p>	<p>Säädetään FuelEU Maritimen mukaisista toimivaltaiselle viranomaiselle tulevista tehtävistä:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ilmoittaminen todentajan akkreditoineen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle vaatimustenvastaisuuksista todentajan toimissa 2) pyyntö FINASille, että se ottaisi huomioon 1 kohdan mukaiset muun jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta saadut tiedot Suomeen akkreditoitujen todentajien valvonnassa. 3) 1,1:lla kerrotusta seuraamuksesta ilmoittaminen alukselle, jos se on lainannut ylijäämää, mutta sillä ei olekaan ollut seuraavana vuonna käyntejä EU:ssa 4) todistuskirjan antaminen alukselle seuraamusmaksun maksamisen jälkeen ja sen tallentaminen tietokantaan 5) todentajien tekemien laskelmien ja toimenpiteiden uudelleentarkastelu 	<ol style="list-style-type: none"> 1-2) 14 artiklan 4 kohta 3) 20 artiklan 4 kohta 4) 22 artiklan 2 ja 5 kohta 5) 26 artikla 	<p>Huom. 5 kohdan mukainen muutoksenhaku (FEUM 26 artiklan 2 kohta) hoituu MYSL 13 luvun 8 §:n nojalla</p> <p>Huom. tarvitaanko informatiivinen viittaus seuraamusmaksujen määräämistehtävään?</p>

12 luvun 2 §:ään uusi 3 momentti (tai uuteen lukuun uusi pykälä)	Lisätään Traficomille toimivalta suorittaa FEUMin mukaisia lisätarkastuksia <ul style="list-style-type: none"> - mahdollisuus tehdä lisätarkastuksia (17 artiklan 1 kohta) - velvoite antaa lisätarkastuksia koskeva raportti (3 kohta) - lisätarkastuksiin liittyvä seuraamusmaksumenettely (4 kohta) - viranomaisen velvoite poistaa asiakirja tietokannasta ja palauttaa se (5 kohta) - viranomaisen velvoite tallentaa tietokantaan lisätarkastustoimenpiteet ja raportti (7 kohta) 	17 artikla (ks. tarkemmin viereinen sarake <-)	<ul style="list-style-type: none"> - 17 art. 2 kohta: ei säädetä yhtiön velvoitteesta toimittaa toimivaltaiselle viranomaiselle pyynnöstä tarvittavat asiakirjat (suoraan sovell.) - 4 kohta: arvioitava, onko tämä § oikea paikka seuraamusmaksumenettelylle vai otetaanko seuraamusmaksuja koskevan sääntelyn yhteyteen. - 7 kohta: seuraamusmaksukuitit aluksen pitää tallettaa itse (suoraan sovell.)
12 luvun 12 a § (tai 7 b lukuun uusi x d §)	Säädetään aluksen karkotusmääräyksestä (koskee muiden maiden lipun alla liikennöiviä aluksia)	25 artiklan 3 kohta	Pykälän muotoilussa otettu mallia päästökauppalaista
12 luvun 12 b § (tai 7 b lukuun uusi x e §)	Säädetään aluksen pysäyttämismääräyksestä (koskee Suomen lipun alla liikennöiviä aluksia)	25 artiklan 3 kohta	Pykälän muotoilussa otettu mallia päästökauppalaista
13 luvun 7 §	Lisätään FuelEU-seuraamusmaksun määrittämisestä koskeva päätös oikaisuvaatimuksen piiriin.		Huom. nykyisin pykälässä säädetään, ettei samaan päätökseen voi sekä oikaisua että muutosta tuomioistuimesta, mutta FuelEU-seuraamusmaksun osalta tulisi molemmat -> rajataan 2 momentti koskemaan muita oikaistavia asioita.
13 luvun 9 §	Lisätään informatiivinen viittaus, että FuelEU-seuraamusten täytäntöönpano 7 b luvun x c §:n mukaisesti		

(ei säädetä, vaan tulee PSC-direktiivin muutoksella suoraan sovellettavaksi)	Traficom on tarkastettava aluksilta satamavaltiotarkastuksissa myös FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja.	25 artiklan 2 kohta	
--	---	---------------------	--

Lisäksi vaikutusarviossa huomioitava FuelEU Maritimen harkinnanvaraukset säännökset, joita ei virkavalmistelun tuloksena ole tarkoitus esittää sovellettaviksi mutta jotka on huomioitava muissa toteuttamisvaihtoehdoissa (kevyt vaikutusarvio riittää):

- 6 artiklan 3 kohta: 3. **Jäsenvaltio voi** 1 päivän tammikuuta 2030 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisenä aikana ja asianomaisia sidosryhmiä, mukaan lukien tarvittaessa sataman hallinnointielin, kuultuaan **päätää, että sen lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa, joka ei kuulu asetuksen (EU) 2023/1804 9 artiklan soveltamisalaan, tai tietyissä osissa tätä satamaa laituriin kiinnitettynä olevan aluksen on kytkeydyttävä maasähköön ja käytettävä sitä kaikkeen sähkötehon tarpeeseensa kiinnityspaikassa.** Jäsenvaltion on ilmoitettava tällaisen vaatimuksen asettamista koskevasta päätöksestään komissiolle vuotta ennen sen soveltamista. Tällaista päätöstä on sovellettava raportointikauden alusta. Komissio julkaisee päätöstä koskevat tiedot Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja julkistaa päivitetyn luettelon asianomaisista satamista. Luettelon on oltava helposti saatavilla.
- 6 artiklan 8 kohdan toinen alakohta ja saman artiklan 9 kohta: tietojen toimittamista alukselle ja FuelEU-tietokantaan koskeva velvoite – jos velvoite osoitettaisiin jollekin viranomaiselle (huom. virkavalmistelussa esitys, että säädetään velvoite satamille -> se vaikutus tulee arvioitua; tässä kyse siitä, onko vaikutus erilainen, jos velvoite kohdistuu viranomaiselle)
- 6 artiklan 11 kohta: **Jäsenvaltio voi päätää, että sen lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa tai sataman tietyissä osissa ankkuripaikassa oleviin konttialuksiin ja matkustaja-aluksiin sovelletaan samoja tässä asetuksessa vahvistettuja velvoitteita kuin laiturissa kiinnitettynä oleviin aluksiin.** Jäsenvaltion on ilmoitettava tällaisen vaatimuksen asettamista koskevasta päätöksestään komissiolle vuotta ennen sen soveltamista. Tällaista päätöstä on sovellettava raportointikauden alusta. Komissio julkaisee päätöstä koskevat tiedot Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja julkistaa päivitetyn luettelon asianomaisista satamista. Luettelon on oltava helposti saatavilla.