

# 欧盟海运 燃料条例 要点概览

欧盟海运燃料条例（FuelEU）将于2025年1月1日生效，是欧盟“Fit for 55”一揽子计划的一部分。该一揽子计划旨在到2030年将温室气体（GHG）净排放量至少减少55%。FuelEU与欧盟碳排放交易体系（EU ETS）协作，旨在实现海运业脱碳。目前，海运业的碳排放量约占温室气体排放量的3%。

在本出版物中，我们解答了关于FuelEU及其范围和适用的一些关键问题。

## 1. FuelEU的原则性要求有哪些？

FuelEU规定，所有5000总吨以上的船舶必须通过投入更多的非生物源可再生燃料（RFNBOs）以及在泊时连接岸电来逐步降低温室气体排放强度。FuelEU适用于所有驶往、驶离或在欧盟境内航行的船舶，而不仅仅限于欧洲公司拥有或运营的船舶。

### i) 降低温室气体排放强度

所有在欧盟或欧洲经济区（EEA）内运营的船舶必须使用温室气体排放强度低于阈值的燃料来满足其能源需求。

温室气体排放强度阈值是基于一个参考值计算得出的，为91.16gCO<sub>2</sub>e/MJ。船用燃料的温室气体排放强度降低比例将每五年调高一次，从2025年1月1日起降低2%，直至2050年1月1日起降低80%。

对船上使用的能源的温室气体排放强度的限额计算如下：

- 驶进或驶出欧盟/欧洲经济区的航程中所使用的能源的50%；
- 在欧盟/欧洲经济区港口停留期间所使用的能源的100%；
- 在欧盟/欧洲经济区港口之间航行所使用的能源的100%。

衡量温室气体排放强度的方法是基于燃料从“油井到尾流”的全生命周期，其中“油井到油舱”阶段涵盖了燃料开采、加工、生产和运输过程中产生的排放量，“油舱到尾流”阶段则涵盖了燃料燃烧过程中产生的排放量。

### ii) 主要欧洲港口的岸电供应（OPS）

船舶靠泊全欧交通网络港口时，必须使用岸电供应来满足所有电力需求。从2035年1月1日起，这一义务将扩展至所有欧洲港口。

然而，在以下特定情形中，在港口使用岸电供应并非是强制性的：

- 岸上和船上的电力设备不兼容。
- 船舶在港口停靠时间少于两小时。
- 船舶在泊时使用零排放技术满足所有电力需求。

iii) 使用非生物源可再生燃料

船舶如使用非生物源可再生燃料，在计算船舶燃料总温室气体排放强度时将仅计算一半的温室气体排放量，以此来鼓励船舶使用非生物源可再生燃料。此外，如果到2031年非生物源可再生燃料在混合能源中的比例低于1%，则将设定一个新的目标，要求船舶从2034年1月1日起至少使用2%的非生物源可再生燃料。

## 2. 谁负责合规？

负责提交数据的主体是船东或任何持有（船舶《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》（ISM规则）体系下的）安全符合证书的其他主体。与EU ETS不同的是，安全符合证书的持有人无需被授权。

考虑到安全符合证书持有人将成为负责合规的主体，波罗的海国际航运公会（BIMCO）目前正在起草一个条款，拟将该条款加入船舶管理协议中。

## 3. 如何获得合规证书？

进入欧洲经济区港口的船舶必须携带有效的合规证书。为了获得合规证书，负责方需：

- 在2024年8月31日之前，向被认可的核查机构提交一份FuelEU监测计划，概述预期对船队中每艘船舶的温室气体排放情况进行监测和报告的方法。
- 在2025年1月1日之前，基于监测计划，报告FuelEU要求的关键数据，即燃料消耗情况、二氧化碳排放量以及船舶已航行的距离。
- 在2026年1月31日之前，向核查机构提交每艘船舶的FuelEU报告。核查机构将届时计算合规余额并颁发合规证书。

船舶如果连续两个或两个以上报告期未能出示合规证书，则可能会被禁止进入欧盟。

#### 4. 不合规情形能否纠正？

有多种方式可以处理负余额/合规赤字，以获得合规证书：

- (i) 缴清已产生的罚款。从2026年起，如果船舶出现合规赤字，公司必须支付罚款。每年6月30日之前，公司必须缴清补救性罚款并提交合规证书。
- (ii) 可以从下一年度“借用”排放权配额，但借用的配额加上附加费将从下一年度扣除。也可以使用某一年度的盈余来抵消下一年度的不合规排放。
- (iii) 联营：其原则是将多艘船舶“联营”（并非商业意义上的联营），以便有盈余的船舶可以与不合规的船舶进行冲抵。这在船舶由同一内部管理人管理时可能不难操作，但如果联营船舶由不同的船东拥有，则会变得更加困难。参与联营的每家公司都必须同意联营构成和在联营中的分配额。

#### 5. FuelEU与EU ETS有何不同？

从根本上讲，两者的适用范围有所不同。

EU ETS仅处理“油舱到尾流”这一阶段的二氧化碳排放，而FuelEU关注“油井到尾流”全生命周期，涵盖了更广泛的温室气体种类。因此，船东/船舶管理人在FuelEU下需要提供的信息比EU ETS要求的更多。这意味着（例如）燃料供应商在供应燃料时，必须提供燃料的碳强度，即需要在燃料交付单后随附“可持续性附录”。

FuelEU和EU ETS所采用的机制也有所不同。后者采用总量管制与排放交易制度。总量管制是对所有参与实体可排放的温室气体总量设定上限。公司购买或获得排放权配额，可根据需要相互交易。随着时间的推移，总量上限逐渐降低，以减少总排放量。

相比之下，FuelEU为船舶使用的能源的温室气体排放强度设定了逐渐降低的限度。因此，随着时间的推移，船舶需要使用更清洁的燃料，以逐步提高减排比例。此外，EU ETS基于单艘船舶，而FuelEU可以基于船队。

## 6. FuelEU对合同有何影响？

显然，一艘船舶能否达到温室气体排放强度降低目标，取决于该船舶被提供的燃料的类型。在这种情况下，船东与期租人之间需要就如何处理罚款以及谁将享有盈余达成协议。

很明显，为使船舶达到排放强度目标，承租人需要供应生物柴油（可与燃料油混合）或其他类型的燃料（如甲醇等）。因此，在定期租船合同下双方就由承租人补偿船东因运营船舶而产生的任何罚款达成协议似乎是可能的。关于盈余的协议如何约定尚待确定，但从常理而言，期租人会希望享有盈余。

## 7. 是否会针对定期租船合同设置FuelEU条款？

对于跨越两个或两个以上报告期的租船合同，这存在潜在的复杂性，需要通过商定条款予以处理。而且，从常理而言，任何条款都应以逐条船为基础来处理FuelEU及其后果，因此（例如）在签订租船合同之前作出的任何联营决策通常不会被考虑。

BIMCO设立了一个专门的小组委员会，针对定期租船合同起草了一个条款。业界是否会使用修改后的BIMCO条款，还是船东与承租人将起草他们自己的定制条款，还有待观察。本协会对BIMCO条款的详细评论可在我们[网站](#)上查阅。

## 结论

**FuelEU的引入给船东和船舶管理人带来了新的合规监管负担。此外，它还引发了条款需求，以应对FuelEU适用所产生的合规赤字和盈余等问题。协会管理人将继续跟踪在FuelEU条例于2025年1月1日生效前的情况，并根据需要向会员更新信息。**

**ukdefence.com**

**联合国抗辩和诉讼协会**

由托马斯米勒抗辩和诉讼有限公司转交  
伦敦芬乔奇街90号，邮编：EC3M 4ST  
电话：+44 207 283 4646

**联合国抗辩和诉讼协会（欧洲）**

由托马斯米勒私人有限公司塞浦路斯分公司转交  
利马索尔市特克拉斯利西奥蒂街37号  
双子座大厦202号办公楼2楼，邮编：CY3030  
电话：+00 357 25 375020

[tmDefence@thomasmiller.co](mailto:tmDefence@thomasmiller.co)  
[m.ukdefence.com](http://m.ukdefence.com)

注册于英格兰，注册号：501877  
UKDC在英国受英国金融行为监管局和审慎监管局监管  
公司编号：005018777