

Circular From: NorthStandard

Date: 27 December 2023

欧盟同意将航运业纳入碳排放交易体系

欧盟理事会和欧洲议会已同意修正案，从 2024 年 1 月 1 日起将航运业纳入欧盟碳排放交易体系 (EU-ETS)。

2023 年 11 月 27 日更新

此前，NorthStandard 协会曾向欧盟理事会和欧洲议会就拟将航运业纳入欧盟碳排放交易体系 (EU-ETS) 的事宜提出建议。现在，新版修正案和相关欧盟文件已发布。

对航运业的要求将于 2024 年 1 月 1 日起生效，缴纳配额 (EUA) 的截止日期已延长至 9 月 30 日。

欧盟官方文件可查看以下：

[2023 年 5 月 10 日欧洲议会和欧盟理事会\(EU\) 2023/957 号条例](#)对 (EU) 2015/757 号条例进行了修订，将海运活动纳入欧盟碳排放交易体系，并对额外温室气体排放和其他类型船舶的排放进行监测、报告和核查。

[2023 年 5 月 10 日欧洲议会和欧盟理事会\(EU\) 2023/959 号指令](#)对在欧盟内建立温室气体排放配额交易体系的 2003/87/E 号指令和关于建立和运营欧盟温室气体排放交易体系市场稳定储备的 (EU) 2015/1814 号决定进行了修订。

[2023 年 11 月 22 日\(EU\) 2023/2599 号委员会实施条例](#)制定了欧洲议会和欧盟理事会 2003/87/EC 号指令的适用规则，有关管理机构对航运公司的管理。

2023 年 3 月 1 日更新

现在，欧洲议会和欧洲理事会必须通过立法，方可使法律生效。该协议将对众多法规进行修订，包括在欧盟内建立温室气体排放配额交易体系的 2003/87/EC 号指令，与市场稳定储备有关的 (EU) 2015/1814 号决定，以及 (EU) 2015/757 号条例（《欧盟关于船舶二氧化碳排放监测、报告和核查的条例》，简称 EU-MRV）。

与海运有关的要点如下。

温室气体

EU-MRV 涵盖的温室气体包括：

- 从 2023 年起，涵盖二氧化碳(CO₂)
- 从 2024 年起，涵盖二氧化碳(CO₂)、甲烷(CH₄)和一氧化二氮(N₂O)。

EU-ETS 涵盖的温室气体包括：

- 从 2024 年起，涵盖二氧化碳(CO₂)
- 从 2026 年起，涵盖二氧化碳(CO₂)、甲烷(CH₄)和一氧化二氮(N₂O)。

适用船舶

EU-ETS 生效后将适用于 5000 总吨及以上的船舶。自 2025 年 1 月 1 日起，EU-MRV 还将适用于：

- 400 总吨及以上的杂货船
- 400 总吨及以上的海洋工程船

欧盟委员会将于 2026 年审查是否将这些船舶纳入 EU-ETS。

海上运输活动的适用范围

额度分配和缴纳规定适用于以下航程：

1. 对于从欧盟挂靠港出发抵达非欧盟挂靠港的航程，需为 50%的船舶排放量缴纳碳配额
2. 对于从非欧盟挂靠港出发抵达欧盟挂靠港的航程，需为 50%的船舶排放量缴纳碳配额
3. 对于在欧盟境内港口挂靠的航程，需为 100%的船舶排放量缴纳碳配额
4. 对于停泊在欧盟港口的船舶，需为 100%的船舶排放量缴纳碳配额

如果到 2028 年，国际海事组织没有采取基于全球市场的措施，根据《巴黎协定》的目标减少海上运输温室气体排放，并至少达到与 EU-ETS 相当的水平，欧盟会考虑将欧盟外的航程缴纳规则提高 50%。

分阶段实施海上运输配额缴纳规则：

航运公司应按照下列时间安排缴纳配额：

- 2025 年应缴纳相当于 2024 年经核查排放量 40%的碳配额。
- 2026 年应缴纳相当于 2025 年经核查排放量 70%的碳配额。
- 2027 年及往后年度应为上一年度经核查排放量缴纳 100%的碳配额。

配额缴纳

每年 9 月 30 日之前，航运公司必须为上一日历年的排放量缴清所需配额。

“航运公司”的定义

航运公司是指船东或已从船东处接手船舶运营责任并在承担责任后同意接管《ISM 规则》规定的所有职责的任何其他组织或个人，例如船舶管理人、光船租船人。

(EU) 2023/2599 号委员会实施条例明确指出，船东要将其 EU ETS 合规责任转移给船舶管理人或光船人，需要进行明确的委托。

应向管理机构提供表明船东委托其他组织或个人（例如船舶管理人或光船人）履行 EU ETS 义务的文件。第一条实施细则规定，该文件必须包含具体信息并由双方签署，如果该文件是副本，则应由公证人（或类似机构）证明其为真实副本。如果未向管理机构提供所需文件，则无论《ISM 规则》下的责任是否由其他实体承担，船东仍将承担 EU ETS 合规责任。因此，就光船租船合同或船舶管理合同而言，如果船东希望将 EU ETS 合规责任转移给光船人或船舶管理人，则应在相关合同中纳入明确的措辞，或在单独的协议中说明。

将航运公司的 ETS 成本转移给另一实体

航运公司仍然是缴纳配额和总体合规性的责任实体。

但是，如果合同规定航运公司不承担购买燃料和/或船舶运营的最终责任（例如租船人承担此类责任），欧盟成员国应采取必要措施，确保航运公司有权要求该实体报销因缴纳配额而产生的费用。

“船舶运营”是指确定所载货物和/或确定船舶航线和航速。

欧盟成员国将如何执行这一规定仍有待观察，因此，最好在租船合同中明确规定缴纳（和支付）配额费用的责任。

“挂靠港”的定义

船舶挂靠港口，以进行：

- 装卸货/上下客；或
- 海洋工程船为进行船员换班而停靠港口

以下情况不视为在港口挂靠：

- 仅为加油、获取补给、除海洋工程船外的船舶进行船员换班、进入干船坞或修理船舶和/或其设备而停靠。
- 由于船舶需要援助或遇险而在港口停靠。
- 在港口外进行船对船转运

- 仅为躲避恶劣天气而停靠，或仅因搜救活动而停靠。
- 集装箱船在列出的邻近集装箱转运港口停靠。（请参阅：转运港口）

“航程”的定义

航程是指船舶从挂靠港出发或抵达挂靠港的任何移动。

转运港口

2023 年年底前，欧盟委员会将提供邻近集装箱转运港口名单（邻近是指在欧盟以外但距离欧盟港口不足 300 海里）。

航运公司除了要为与此类转运相关的排放向欧盟缴纳配额外，还必须向所列转运港口缴纳 50% 的排放量配额。

该清单每两年更新一次，不包括位于第三国且有效实施与 EU-ETS 等效措施的港口。

管理机构

以下是航运公司的管理机构：

- 对于在欧盟成员国注册的航运公司：管理机构为该航运公司注册地所在的国家。
- 对于在欧盟成员国以外注册的航运公司：管理机构为该航运公司在过去四个监测年度航程中预计挂靠港口次数最多的欧盟成员国国家。
- 对于在欧盟成员国以外注册，且过去四个监测年度内的航程不涉及任何欧盟成员国的航运公司：其管理机构为该航运公司船舶第一次到达欧盟成员国或从欧盟成员国出发的国家。

冰级船

2030 年 12 月 31 日前，对于 IA 级、IA Super 级或同等级冰级船，航运公司可在其核查排放量的基础上享受 5% 的配额优惠。

豁免

2030 年 12 月 31 日前，欧盟成员国可对以下情况申请豁免：

- 客船（客运邮轮除外）和客滚船在岛屿（与大陆没有公路或铁路连接）港口与同一成员国下辖港口之间航行。此类航程及这些船舶在港口内进行的与此类航程有关的活动可申请豁免。根据 2022 年统计的最新最佳数据，此类岛屿的常住人口应少于 20 万人。委员会应发布此类岛屿和相关港口的名单，并及时进行更新。
- 客船或客滚船为履行两个成员国间跨国公共服务合同或跨国公共服务框架义务而航行。此类航程及这些船舶在港口内进行的与此类航程有关的活动可申请豁免。

2030 年 12 月 31 日前，以下情况不适用配额缴纳义务：

- 位于欧盟成员国边境地区的港口与同一成员国港口之间的航程，包括同一成员国边境地区内港口之间的航程，以及这些船舶在港口内进行的活动与此类航程有关的活动。

可以认为排放的温室气体已捕捉并利用，并以化学方式永久固定在产品中，因此在正常使用（包括产品寿命结束后发生的任何正常活动）的情况下不会进入大气（碳捕捉）。

EU-ETS 的处罚

- 公开批评——成员国应确保公开违反缴纳配额规定的航运公司名称。
- 罚款——成员国应确保在每年 9 月 30 日之前对未足额缴纳配额的航运公司处以超额排放罚款。针对未缴纳碳配额的二氧化碳排放当量，航运公司将面临每吨 100 欧元的超额排放罚款。支付超额排放罚款并不能免除航运公司在下一个日历年缴纳配额时补缴与超额排放量相等配额的义务。
- 驱逐——如果船舶连续两个或两个以上报告期未能遵守缴纳要求，入境港成员国的主管部门在给予相关公司解释的机会后，可以发出驱逐令并应通知欧盟委员会、欧洲海事安全局 (EMSA)、其他成员国和相关船旗国。发出此类驱逐令后，除船旗所在成员国外，每个成员国均应拒绝有关船舶进入其任何港口，直至该公司履行其缴纳义务。如果该船舶进入船旗所在成员国或被发现位于船旗所在成员国的港口，相关成员国应在给予有关公司解释的机会后扣留船舶，直至该公司履行其义务。有关成员国可以在给予有关公司解释的机会后，发布船旗扣留令，直至航运公司履行其义务。还应通知欧盟委员会、EMSA 和其他成员国。发布此类船旗扣留令后，每个成员国均应采取与驱逐令相同的措施。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：The NorthStandard P&I Club