

# להיערך ל-FuelEU

**שנת 2025 מציבה בפני בעלי ומפעילי אוניות אתגרים מורכבים בכל הקשור לרגולציה הסביבתית. עו"ד יואב הריס מסביר מה כדאי לדעת כדי להתמודד עם תקנות הדלק של האיחוד האירופי**

| עו"ד יואב הריס |

האיחוד האירופי מתיימר להשיג את המטרה השאפתנית של הפחתת 80% בהיקף פליטת גזי חממה מכלי שיט באמצעות תקנות בשם REGULATION (EU) 2023/1805, שיצרו את המונח FuelEU.

התקנות מכירות במרכזיות ובחשיבות מגזר ההובלה הימית לאיחוד האירופי, הן במונחי יצירת מקומות עבודה (לפי ה-Eu Blue Economy Report 2022, מדובר ב-5.7 מיליון משרות בשנת 2014) והן במונחים של יעילות אנרגטית - ההובלה הימית היא היעילה ביותר במונחי טונה פליטת פחמן לקילומטר הובלה, ביחס לשאר אופני ההובלה.

עם זאת, תנועת אוניות לנמלי האיחוד האירופי ומהם אחראית, כפי שמתואר בדברי המבוא בתקנות (Whereas), ל-11% מכלל פליטות הפחמן הדו-חמצני מפעילות ההובלה ול-3%-4% מכלל פליטות הפחמן הדו-חמצני באיחוד. בתוך כך, כלי השיט שבגודל 5,000 טונות ברוטו (GT) ויותר, הגם שהם מהווים רק 55% מכלי השיט הפוקדים את נמלי האיחוד, הרי שהם אחראים לכדי 90% מפליטות הפחמן הדו-חמצני של מגזר התעבורה הימית.

**האיחוד האירופי מתיימר להשיג את המטרה השאפתנית של הפחתת 80% בהיקף פליטת גזי חממה מכלי שיט באמצעות תקנות שיצרו את המונח FuelEU**

בכל הקשור לדלקים שבהם משתמשים כלי השיט, מצב הדברים הנוכחי הוא שכ-99% מצריכת הדלקים באוניות הם דלקי מאובנים (Fossil Origin), ומכאן שיש כר נרחב לשימוש בדלקים חלופיים ביולוגים ובדלקים שאינם ממקור ביולוגי (renewable RFNBO fuels of non-biological origin) - כגון מימן המופק ממים וחשמל או משילוב עם פחמן דו-חמצני הנלכד תחילה מתוך האוויר במסגרת הליך ההפקה.

## בתוך האיחוד ומחוצה לו

התקנות מציבות את המשוכה הבאה: היקף פליטת גזי החממה (GHG intensity) המותר מכלי שיט בתפוסה של 5,000 GT ויותר, הפוקד נמל באירופה, היה עד תחילת השנה 91.16 גרם פחמן דו-חמצני לכל מגה-ג'אול (MJ) אנרגיה שהאונייה צורכת בחישוב ממוצע שנתי.

החל ב-1 בינואר 2025, הרף האמור הופחת בשיעור 2%, והפחתות נוספות יהיו לאורך השנים עד כדי הפחתה בשיעור 80% החל בינואר 2050 (Article 4). למעשה, המונח הוא $CO_2$ equivalent באופן שהגזים מתאן וחמצן דו-חנקני מומרים לפליטת פחמן דו-חמצני, ובדרך זו הרף הנקוב מתייחס לכלל הפליטות מהאונייה שהאיחוד האירופי חפץ בהפחתתן.

מתקיני התקנות הכירו בכך שאם יוטלו המגבלות על כלי שיט ממדינות האיחוד האירופי בלבד, הרי שחיש מהר תהיה "זליגה" הן של פעילות ההובלה הימית והן של הפליטות לכלי שיט שמחוץ למדינות האיחוד האירופי, ואי לכך לא יועילו חכמים בתקנתם. מסיבה זו, כדי לאפשר לאוניות האיחוד האירופי סביבה תחרותית הוגנת ולמנוע "זליגת פחמן" (Carbon Leakage), הוראות התקנות חלות על כל "כלי השיט הגדולים מ-5,000 GT המשמשים לצורך תעבורת נוסעים או מטען למטרה מסחרית, ללא כל קשר (Regardless) לדגל שאותו הם נושאים" (Article 2-Scope).

מתקיני התקנות קבעו שהתקנות חלות ביחס לאנרגיה שצורך כלי השיט בזמן שהייתו בנמל מנמלי מדינות האיחוד האירופי, ביחס לאנרגיה שצרך כלי השיט במסעו בין שני נמלי האיחוד וביחס למחצית (50%) האנרגיה שצרך כלי השיט בעת שהפליג מנמל שאינו אירופי לנמל אירופי, או שיעדו הינו נמל מחוץ למדינות האיחוד האירופי.

בעלי האונייה ייקנסו בגין חריגה מרמת הפליטה המותרת. הקנס יחושב לפי 0.0585 אירו ל-MJ מהאנרגיה שאותה צרכה האונייה בפועל בתקופת הדיווח, כפול השיעור שבו יש להפחית את ה-GHG intensity שנצרכו או נפלטו בפועל מהאונייה. חריגה שתחזור על עצמה במשך שתי תקופות דיווח, תביא להגדלת הקנס. חישוב צריכת האנרגיה והפליטה נעשה לפי נוסחה הקבועה בנספח 1 לתקנות, המביאה בחשבון פרמטרים כגון סוגי הדלקים שאותם צרכה האונייה, צריכת הדלקים של יחידות האונייה השונות כגון מנועיה, הפעלת האונייה על בסיס חשמל המסופק מהנמל בעת עגינתה, מעניק יחידות הטבה (Reward Factor) בעבור היעזרות באנרגיית הרוח (מפרשים) ובעבור צריכת דלקים ממקור שאינו ביולוגי.

**התקנות חלות על כל כלי השיט הגדול מ-5,000 GT המשמש לצורך תעבורת נוסעים או מטען למטרה מסחרית, ללא כל קשר לדגל שאותו הם נושאים**

המונח בתקנות הוא "Company", והוא כולל את בעלי האונייה, ארגון או אדם כמו המנהלים (Manager) או חוכר בחכירת גוף (Bare Boat Charterer) שקיבל את האחריות לתפעול האונייה מידי הבעלים ושהסכים לקחת על עצמו את החובות לפי ה-International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (Article 3-Definitions), סעיף ההגדרות).

## רישום ובקרת כלי שיט

לצורך יישום הרף האמור בתקנות, הקימו מנגנוני פיקוח ובקרה לרבות גורם הנקרא Verifier - חברה שקיבלה הסמכה (קרדיטציה) מידי ה-National Accreditation Body ומולו יש לערוך רישומים, למסור דיווחים ולקבל אישורים, בקשר ליישום הוראות התקנות ועמידה בהן.

הווה אומר, שהחל בינואר 2025, בעלים ומנהלים של כלי שיט הפוקדים נמל אירופי נדרשים ומחויבים להביא לרישומם המתאים במאגר שהוקם ליישום כללי FuelEu, לוודא שלאונייה יש Monitoring Plan, לנהל היטב את רישומי אספקת הדלקים ולוודא שהאוניות מקבלות את ההסמכות, האישורים והבדיקות מידי verifier מוסמך ליישום כללים אלה.

לצורך הסדרת יחסי בעלים-חוכרים בקשר עם כללי FuelEu, ניסח BIMCO סעיף לחוזה חכירה שכותרתו Revised BIMCO Maritime Clause for Time Charter Parties 2024. זה מסדיר מצד אחד את חובת הבעלים לדאוג לכך שלאונייה יש Monitoring Plan המופיעה ב-FuelEu Database, וכי היא מצויה תחת מעקב ופיקוח ונושאת את האישורים הנדרשים, ומצד שני מאפשר לחוכר לעמוד בכללי ה-FuelEu באמצעות סוגי הדלקים שירכוש החוכר לאונייה.

עוד קובע הסעיף שהחוכר יישא בקנסות ובתשלומים במקרה שבו בתקופת החכירה האונייה תחרוג ממגבלת ה-GHG intensity שבכללים; זאת, תוך שמנגד, אם החוכר יביא את האונייה לכדי יתרה חיובית (Positive Compliance Balance), הבעלים ישלם לחוכר סכום שיוסכם ביניהם מראש בעבור כל טונה $CO_2$ מהיתרה החיובית שתיווצר.

## מסחר ביחידות פליטה

הרחבת המבט תציב תקנות לצד, למשל Eu directive 2003/87/EC, שמכוחו הציב האיחוד האירופי את משטר מכסת הפליטות של גזי החממה (Greenhouse Gas Emission Allowance), תוך שהחל ב-1 בינואר 2024 המשטר חל גם על מגזר ההובלה הימית, ומשמעותו בפועל כי חריגת כלי השיט ממכסת חתימת הפחמן המוקצבת לו תביא להשתת קנס בדמות תשלום עבור יחידות הפליטה החורגות מהמכסה המותרת.

כך למשל, חוכרי אוניות אירופיות ייתקלו בסעיף המיישם של BIMCO ETS – Emission Trading Scheme Charter Parties (Allowance Clause For Time), שלפיו הגורם האחראי להזמנת ולתשלום הדלקים (החוכר) הוא האחראי לחריגה ממכסת הפליטה. בהתאם לכך מקים הסעיף מנגנון של דיווח שוטף שבו מודיע הבעלים לחוכר מדי חודש על היקף החריגה, והחוכר מציעו נדרש להסדיר את החריגה – בין אם בתשלום ובין אם במסירת יחידת מכסות פליטה.

לעניין זה קיימת בורסה למסחר ביחידות אלה שהנן מכוח חובה רגולטורית (Carbon Compliance Market), שהגישה אליה היא באמצעות ברוקרים מוסמכים. עוד כדאי לדעת שלצד שוק זה, קיים שוק משני "וולונטרי" – Voluntary Carbon Market (VCM), המקים לטובת חברות ועסקים המשקיעים בפרויקטים אקולוגיים (למשל גידול יערות) יחידות פליטת פחמן שבהן ניתן לסחור ולמכור, למשל לתאגידים אחרים המעוניינים להציג תדמית אקולוגית מאוזנת. לדוגמה, חברת תעופה יכולה לאזן את פליטות הפחמן השנתיות מול רכישת יחידות שכאלו (בשוק המשני) ובדרך זו להציג את עצמה כמאוזנת מבחינת החותם הפחמני.

**בעלי האונייה ייקנסו בגין חריגה מרמת הפליטה המותרת. חריגה שתחזור על עצמה במשך שתי תקופות דיווח, תביא להגדלת הקנס**

## להיערך מראש

עוד יש לתת את הדעת ל-Directive EU 2016/802 (כמו גם למשטר IMO 2020), המורה על הגבלת תכולת הגופרית בדלקי אוניות המצויות במימי האיחוד ללא יותר מ-0.10% (בהתאם גם להוראות תקנות הנמלים [מניעת זיהום אוויר מכלי שיט], תשפ"ב 2022, בהתייחס לכלי שיט רתוק [תקנה 25], ויתרה מכך להרחבת אזור בקרת הפליטה [שם מוגבלת תכולת הגופרית לשיעור הנ"ל של 0.10% גם בעת תנועת האונייה – להבדיל מהמגבלה הרווחת של 0.50% m/m] גם לאזור הים התיכון עם הקמת ה-Mediterranean Sea ECA ב-1 במאי 2025 [RESOLUTION MEPC. 361 (79)]).

בכל הקשור ל-FuelEu, טוב יעשו בעלי ומפעילי אוניות הפוקדים או צפויים לפקוד נמל אירופי אם ידאגו שהאונייה מדווחת ובעלת Monitoring Plan מדווח בהתאם לכללי ולמאגרי FuelEu ובאמצעות Verifier מוסמך. עוד נדרשים הבעלים והחוכרים כאחד לתכנן את צריכת הדלקים של האונייה וסוגי הדלקים ומקורות האנרגיה שבהם תשתמש בעת ההפלגה והעגינה, ולהביא בחשבון גם את הקנס כתוצאה מחריגה.

נראה אפוא כי שנת 2025 מציבה בפני בעלי ומפעילי אוניות הפוקדים או צפויים לפקוד נמל אירופי, או מחוץ לאירופה, אתגרים לא פשוטים בירוקרטיים, תפעוליים ומסחריים כאחד, בכל הקשור לרגולציה הסביבתית של מגזר ההובלה הימית. יש להיערך (גם) לכך.

* האמור אינו חוות דעת משפטית
* הכותב הוא מנהל משרד עורכי הדין הריס ושות'





כרמל
שרותי ספנות
בינלאומית (1992) בע"מ
CARMEL
INTERNATIONAL
SHIPPING SERVICES (1992) LTD

**חיפה**: משרד ראשי: המגינים 51, חיפה, 04-8545454
**תל אביב**: קיפמן 6 תל אביב, 03-5174311/3
**אשדוד**: הבושם 3 אשדוד, 08-8524811 | www.carmelship.co.il