

欧盟强征碳税大事记

2008年11月 欧盟议会和欧盟委员会通过新法案,将国际航空业纳入到欧盟碳排放交易体系(ETS)之中,全球2000多家航空公司将被强制纳入ETS。

2012年1月1日 欧盟碳排放交易体系正式实施后,又进一步规定,对拒不执行的航空公司将施以超出规定部分每吨100欧元的罚款以及欧盟境内禁飞的制裁措施。



新京报制图/许英剑

2011年9月 中俄对外发布反对欧盟碳排放交易体系的共同声明,随后与美国、巴西、南非等26国共同签署了反对欧盟碳排放交易体系的联合宣言。

2012年2月 中国民航局对外宣布,禁止中国境内各运输航空公司未经政府有关部门批准参与欧盟排放交易体系。

国内航企被令禁止参与欧盟碳交易体系

为中国官方首次正式抵制欧盟碳税;民航局称,欧盟违反了国际民航组织的相关规定

欧盟强征“买路钱”正步步逼近。近日,中国民用航空局向各航空公司发出指令,未经政府有关部门批准,禁止中国境内各运输航空公司参与欧盟碳排放交易体系。

中国反制欧盟强征碳税

2008年11月,欧盟议会和欧盟委员会通过新法案,将国际航空业纳入到欧盟碳排放交易体系(ETS)之中,全球2000多家航空公司将被强制纳入ETS。2012年1月1日,欧盟碳排放交易体系正式实施后,又进一步规定,对拒不执行的航空公司将施以超出规定部分每吨100欧元的罚款以及欧盟境内禁飞的制裁措施。

对此,中国民用航空局近日向各航空公司发出指令,未经政府有关部门批准,禁止中国境内各运输航空公司参与欧盟碳排放交易体系,禁止各运输航空公司以此为由提高运价或增加收费项目。民航局相关负责人表示,欧盟单方面立法将进出欧盟国际航班的温室气体排放纳入欧盟排放交易体系,违反了《联合国气候变化框架公约》和国际民航组织的相关原则和规定。中方希望欧方从应对全球气候变化、国际航空可持续发展和中欧关系大局出发,正视中方关切,本着务实和建设性态度,加强沟通和协调,找到双方都能接受的妥善解决办法。

中国航空运输协会副秘书长柴海波表示,这是中国官方首次正式出台抵制欧盟碳排放交易体系政

策,中国各家航空公司将严格执行政府指令,同时中航协与中国航企保留通过法律途径起诉欧盟的权利。至于是否会出台进一步的抵制措施,柴海波表示,这要看欧盟方面对各国抵制是否有所退让。

中航协及四航企拟起诉

目前,中国经营欧洲航线的有国航、东航、南航、海航四家航空公司,国航是国内目前拥有欧盟市场份额最大的航空公司。

中航协秘书长魏振中表示,欧盟的这一违法减排措施,将为航空公司增加额外的、对减少航空排放没有帮助的成本,减少航空公司用于降低碳排放量新技术的资金,这是航空公司所无法接受的。此外,这也不是直接的减排手段,没有对节能减排产生直接的效果,对于真正促进全球的节能减排没有任何积极意义,它只是强加给航空公司的财政负担。

此前,美国、俄罗斯、加拿大、中国等国强烈反对欧盟在航空领域强征“碳排放税”的做法,指责欧盟实际上是在设置贸易壁垒。

据悉,中航协已协同国航、东航、南航、海航四家航企代表准备起诉欧盟相关的国家。中航协与欧盟进行过多次谈判,中航协秘书长魏振中此前还呼吁中国政府出台相应政策和反制措施,比如在中国境内同样对欧盟航班征收碳税等。

本报记者 李娟玲

中方如不反制 航企今年需付约8亿

据悉,欧盟的注册机制已经启动,航空公司可在欧盟注册开户,以获得成员国免费发放的排放权配额。航空公司开户后,其账户将在2月28日或开户时收到第一笔免费年度配额。2012年全年,欧盟将向航空公司免费发放1.81亿吨排放配额。不过,接下来等待航空公司的将是每年数亿元的成本支出。航空公司需在

每年3月31日前将已审核的前一年排放数据输入欧盟注册机制,每年4月30日前提供足够的航空排放配额、一般排放配额和国际配额以抵补前一年的排放。据民航局节能减排办公室介绍,按照欧盟碳排放的征收方法,除去第一笔免费年度配额,中国民航业2012年将向欧盟支付约8亿元,2020年超过30亿元,9

年累计支出约176亿元。根据国际航空运输协会的预测,2012年全年,碳税将为欧盟航空业带来34亿欧元的额外收入。分析人士也指出,如果航空公司将成本转嫁给消费者,中国飞欧洲的每张机票价格将面临200-300元的上涨。分析人士认为,欧盟强征碳税的目的不仅在于环保,更主要的是掌握了航空

市场主导权。中国航空航天大学法学院教授董杜桥接受有关媒体采访时表示,通过航空碳税标准的制定,欧盟不但获得了经济利益、占领了环保制高点,也在某种程度上控制了航空运输业和制造业领域的市场蛋糕分配权。这对于正在走向国际市场的我国航空公司而言,无疑增加了一道门槛。 本报记者 李娟玲

美国拟立法反对欧盟航空碳税

本报讯 (记者张轶晓)据媒体报道,美国参议院和众议院的谈判代表近日已经同意了一项议案,反对欧盟强制将航空公司纳入其碳排放交易体系,预计美国国会将在未来几周内正式通过。这一修正案将使美国国会和奥巴马政府保持一致,以整个美国的名义来反对欧盟ETS。业内人士估计,美国的这次行动将有可能引发其

他多国响应,形成更强大的“国际联合反制”。去年9月,中俄两国政府就对外发布了反对欧盟将国际航空业纳入碳排放交易体系的共同声明,随后又和美国、巴西、南非等26国共同签署了反对欧盟碳排放交易体系的联合宣言。俄罗斯总理普京此前在会见国际民航组织领导人时表示,欧盟当局决定为航空公司设置碳排放配额

是为了保护自己航空业的竞争力。各国间的“联合反制”一直被认为是抵抗欧盟“碳税”的最有效策略之一。据了解,欧盟公布的征收碳税的航空公司名单一共包括2000多家航空公司,引起了包括中、美、俄、加、印等43个国家的强烈反对,美国曾经采取的“诉讼”手段也曾引发了包括中国在内的多国效仿。

● BBC援引分析人士的话称,由于目前全球经济表现仍不尽如人意,旅游业前景堪忧,航空公司都担心欧盟排放交易体系可能会影响它们的利润。分析人士还表示,鉴于涉及此事件的多方分歧较大,预计该问题可能需要国际机构的介入来解决。

● 美联社认为,此次争议凸显了中国在为全球变暖所作出努力时的复杂角色定位。一方面中国是最大的温室气体排放国,但同时作为发展中国家,中国还暂时免除了《京都议定书》中规定的减排义务。同时,由于中国国内的航空公司每年搭载大量中国及亚洲游客前往欧洲,美联社担心在债务危机愈演愈烈、失业率居高不下的情况下,中欧双方任何的争议都有可能损害欧洲的旅游业。

禁飞制裁不太可能出现

欧盟征收航空碳税的问题仍处于僵持阶段。中国民航干部管理学院副教授邹建军说:“欧盟强征碳税问题已经上升到政府层面,国家不允许航空公司单独参与,航空公司也没有必要去购买碳排放额。目前,各方均在磨合试探,但类似于禁飞这种制裁情况不太可能出现。” “这一事件的最终解决

将主要依靠政府外交和贸易手段。”民生证券分析师张琢在报告中指出,国内航空企业不会采取提价方式转移成本,我国也可以效仿欧盟采取反制措施,向欧盟航空业收取碳排放税,航空公司利润不会因此受到较大影响。邹建军认为,目前,美国、俄罗斯、中国都采取了统一的行动,这使得欧盟很

难单独提出不让哪国航空公司飞机起降,因为一旦欧盟采取行动,其他国家也会有对等的制裁措施。“然而,即使欧盟征收碳税未能实施,排放问题也不会就此搁置,最大的可能是各国重新谈判,或者在各方支持下国际民航组织强势介入,达成一个全球统一解决方案。” 据新华社