

一意孤行 欧盟征收“碳税”板上钉钉

12月24日,美国众议院称欧盟排放交易计划(EUETS)“成本高昂”且属于“非法行为”,并以压倒性票数通过2011年《欧盟排放交易计划禁令法案》,这一措施实际上禁止其航空公司参与欧盟排放交易计划。法案还指示美国官员进行交涉或者“采取所有必要措施”确保美国航空运营商不受“任何单方施加的”欧盟计划处罚。作为回应,欧盟宣称,尽管美国众议院投票反对,它仍将从1月1日开始将所有航空公司纳入排放交易计划。

欧盟立法碳排放

2008年11月19日,欧盟通过法案决定将国际航空纳入欧盟碳排放交易体系并于2012年1月1日起实施。也就是说,从2012年1月1日起,所有在欧盟境内飞行的航空公司其碳排放量都将受限,超出部分必须掏钱购买。这导致航空公司一旦超过排放限额,将不得购买排放额度,否则将被禁止在欧盟境内飞行。

也就是说,从明年1月1日起,只要是降落在欧盟区域内的国际航班,都必须为碳排放付费,否则将面临巨额罚款甚至被停航。此举引发了欧盟以外多国航空业界的反对,而欧盟成员国航空公司也忧心忡忡。

事实上,自12月中旬开始,多家国际航空公司已经陆续对欧盟施压。美国、中国、日本、俄罗斯、加拿大和巴西等42个国家一致反对并要求欧盟放弃ETS计划。美国国务卿希拉里还与美国交通部长拉胡德联名给包括欧盟主席巴罗佐在内的多位官员写信,要求欧盟放弃对航空业征收碳排放税的决议,并指出这件事最好由国际航空运输协会来处理。在欧盟最高法院宣判结果前,不少欧洲媒体已开始预测,鉴于美国的压力,欧盟必将作出让步。然而,所有人都猜错了结局。

在众多国家强烈反对的情况下,欧盟委员会依然宣布即将开始征收国际航空碳排放费。这种以环保为名设置的贸易壁垒,将对广大乘客利益和国际航空业造成打击。

此前,各国反复强调这一问题应由国际航空运输协会处理,在国际航空业的框架内予以协商解决。国际民航组织不久前也通过决议明确反对这种做法。然而,欧盟在这一涉及多边磋商的事务上一意孤行,其结果势必是消极的。

航空“碳税”实质上属于减排问题,不仅涉及诸多技术、贸易等层面的协商,更需遵循“共同但有区别责任”的减排原则,当前条件下欧盟单方面征收航空“碳税”,本质上是一种“绿色壁垒”,是以环保为名设置的贸易壁垒,也将对广大乘客利益和国际航空业造成打击。

这一做法势必造成贸易争端。在缺失法理、缺少支持、仓促实施的情况下,欧盟强行征收“碳税”,必然遭致反制措施。美国方面已经表示,如果欧盟执意征收,美方将“采取相应措施”。另外一些国家也已做出了反制预案。如此一来,一场围绕航空



澳大利亚“碳税”抗议者

“碳税”的贸易战将难以避免。

或招贸易大战

今年11月初,国际民航组织在蒙特利尔总部举行的第194届理事会第二次会议上通过决议,首次明确表示反对欧盟将国际航空纳入欧盟碳排放交易体系,敦促欧盟及其成员国与国际社会合作处理航空排放问题。此前,包括中国三大航等多家航空公司以及美国航空公司、日本全日空航空公司、新加坡航空公司在内的超过20家中外航空公司8月1日在北京发布《共同声明》,反对欧盟单方面将航空业纳入欧盟碳排放交易体系(EU ETS)。

根据欧盟去年公布的名单,全球共有2000多家航空公司被强制纳入欧盟碳排放交易体系,中国内地及港澳台地区共有33家航空公司榜上有名。根据有关方面的数据,若国内航空公司所有飞欧盟的航班均被纳入欧盟碳排放交易体系,每年至少需要为此支付数10亿元人民币。这意味着,中国民航业的运营成本将大幅上升,欧洲航线的机票价格可能会大涨。

对此,中国航协此前已公布了措辞强硬的反对声明,强烈反对欧盟将中国民航纳入其中。中国航协在其声明中称,由于欧盟的航空碳排放交易体系将所有抵达或离开欧盟成员国境内机场的航班均纳入,包括中国在内的广大发展中国家的航空公司,严重违背了国际社会在气候变化领域普遍遵循的共同但有区别的责任原则。

欧盟成员国航空公司也对此表示担忧。德国汉莎航空集团首席执行官克雷斯托夫·弗兰茨日前在沪接受媒体采访时表示,中国、美国、俄罗斯

等多国航空业都反对被纳入欧盟碳排放交易体系。如果欧盟不顾反对强制推行,各国政府很可能会针对欧盟成员国航空公司采取相对应的反制措施。“这样,欧洲航空公司很可能会被‘惩罚’两次,导致市场竞争的扭曲”。

欧洲支线航空公司协会(ERA)网站发布消息称,世界领先经济体对欧盟单方面强制收税的做法很反感。国际航空货运协会负责人Sylviane Lust表示:“欧盟的主要贸易伙伴已经发出了强烈警告,意味着这件事不会轻易解决。”除非欧盟能化解这场紧张局势,否则将面临来自多国的贸易制裁,额外征税和反欧盟ETS法规将不断出现,欧盟经济可能雪上加霜。

目前,很多国家都抱着“赖着不交”的心态来对付欧盟,如果协调不成,各国要么以“不飞欧盟”来抵制,但这一办法可行性不大;第二种方式是仿照欧盟模式,对到达本国的飞机都征税,消费者将为此埋单,航空业明年的业绩增长肯定受影响;第三种办法就是多国以贸易制裁的方式对欧盟施压,这必定导致“双输”结局的出现。

专家建议贸易反制

北京航空航天大学国际法研究中心主任助理杨彩霞则表示,欧盟航空“碳税”违反了《联合国气候变化框架公约》。“该指令针对所有国家的航空公司,由此将不需要承担强制减排义务的国家的航空公司纳入丁强制减排体系;该指令未能考虑各国航空公司所处的发展阶段,不合理地遏制了处于成长阶段的航空业的发展;欧盟以历史排放水平为基础分配初

始排放权,这实际上使发展中国家承担了比发达国家更重的减排义务。”杨彩霞说。

对于中国而言,上述多位国内民航专家均表示,尽管有《京都议定书》“共同但有区别的责任”作为“护盾”,但发展中国家尤其是中国紧随美国起诉欧盟,并非易事。一旦欧盟航空“碳税”于明年起准时开征,中航协预计,中国民航业2012年当年将为此支付约8亿元,到2020年将增至30亿元,“此间9年累计支出约176亿元”。

如今美方收税,中方将需要调整诉讼策略。杨彩霞建议,中方起诉可改打“欧盟违反公平竞争原则”的牌。环保部政策法规司调研员李静云则认为,一旦航空“碳税”明年起准时开征,中国、美国可以到WTO的法庭提出诉讼。

在贸易反制方面,杨彩霞建议,中国可以在境内机场的航班加油量为基础征收燃油消费税。为避免对本土航空业造成冲击,杨彩霞还建议,可以考虑采取对国内航空公司暂缓征收、先征后退等方式。

李静云介绍,有的国家已搁浅向法国空客公司采购飞机的订单,俄罗斯威胁说要征收双倍的越境飞行费。“中国的航空公司也可以联合发挥航空器贸易市场上的买方力量,减少对欧盟生产的空客系列航空器的采购,向欧盟施压。”李静云说。

杨彩霞建议,中国虽然在短期内可以通过启动国际谈判、寻求司法救济以及对欧盟成员国征收航空燃油消费税等手段来应对该指令的实施,但从长远看,建立国内市场化机制才是根本的解决之道。

(综合新华网、《经济参考报》、《国际金融报》)

头条

《金融时报》: 欧洲央行称欧债危机可能蔓延全球

欧洲央行警告称,欧元区债务危机可能席卷更多的成员国,随之产生的风险可能蔓延全球。欧洲央行在12月19日发布的《欧元区金融稳定观察》中表示,“欧元区主权债务压力的蔓延,依然是欧元区、欧盟乃至全球金融稳定所面临的最为紧迫的风险。”此外,欧洲央行行长德拉吉向欧洲议会表示,旨在加强财政规则的条约修订草案“迈出了第一步”,但“还存在很大的改善空间”。欧盟许多领导人都将德拉吉对条约中“财政协定”的批准,视为欧洲央行加大干预欧元区债市的前提条件。

《卫报》: 穆迪警告英国AAA评级面临严峻挑战

国际评级机构穆迪20日发布年度信用报告,报告有关英国的部分称,如果欧债危机进一步恶化,可能威胁到英国AAA评级。但穆迪表示,该报告并不意味着其即将采取调级的行动。报告称,目前英国AAA评级前景稳定,但这部分依赖于英国政府将继续实施削减债务计划的假设上。然而,如果宏观经济前景进一步转弱或出现支持银行业的需要,可能暂时使英国政府削减债务的努力受阻。因此,尽管英国不是欧元区成员国,但其评级展望可能对欧元区债务危机的未来发展比较敏感。

《华盛顿邮报》: 美国11月43州失业率下降

11月美国有43个州的失业率出现下降,这也是8年来失业率下降州数最多的一次。此次失业率的下降反映出全美就业前景光明。美国失业率11月份大幅下降至8.6%,是2009年3月以来最低的。经济也连续在5个月内,每月产生至少10万个工作,上一次出现这种情况还是在金融危机爆发前的2006年。美国劳工部表示,11月只有3个州的失业率偏高,还有3个州保持不变。内华达州已经连续18个月占据失业率最高的名次,失业率为13%;加利福尼亚紧随其后,为11.3%。北达科他州失业率最低,为3.4%;排在第二的是内布拉斯加州,为4.1%;南达科他州以4.3%排在第三。与10月份相比,失业率下降最快的是密歇根州,从10.6%下降至9.8%。

《金融时报》: 日本考虑投资中国国债

日本正讨论投资中国国债,此举是日本加强与最大贸易伙伴金融和经济联系的整体努力的一部分。日中两国政府正在就中国向日本投资者开放国债市场展开对话,18日日本首相野田佳彦将与中国国家主席胡锦涛会晤。日本财务大臣安住淳表示:“我们必须深化经济联系,因此正进行许多讨论。我方相信,互相投资对方的债券对双方都有很大好处。”安住淳强调,目前还没有做出任何决定。同时日本财务省拒绝证实日本投资中国国债的可能规模。但如果该计划得到落实,日本将成为G7工业化国家中第一个在外汇储备中持有人民币的国家。中国政府已允许一些国家的央行投资中国国内债券市场,将此作为推动人民币国际化的的一环。日本的外汇储备规模为1.305万亿美元,主要持有美元资产。

《印度时报》: 印度将失去万亿美元市值地位

印度股市将失去1万亿美元市值地位,主要是因为卢比汇率下滑,股价持续下跌。目前孟买证券交易所的市值为1.03万亿美元,全球有12个国家的股市市值超过万亿美元,如果印度卢比汇率下滑到1美元兑换54卢比,股市进一步走低,印度股市市值将跌破万亿美元大关。2007年5月28日,印度卢比对美元汇率走高,升至1美元兑换40卢比,印度股市市值首次突破万亿美元。2011年以来,印度孟买指数已经下跌24%,印度卢比汇率下跌18%,股市走低和卢比贬值导致印度市值减少36.8%,仅在12月印度股市市值就下跌了11.2%。

《卫报》: 评级人降级比利时再向欧洲施压

欧洲领导人正再次面临压力提高救助基金火力,近日比利时政府信用评级被削减两档。穆迪将比利时主权信用评级下调至Aa3。警告欧洲像比利时这样的债务国家将面临更困难的融资局面,在面临欧洲紧缩局面下各国经济增长将存在更大的困难。比利时降级正值欧盟发布新“财政整合”具体措施拯救欧元区的时间点,市场目前正越来越担心欧洲的银行将更加依赖欧洲央行的融资。德国两国政治领导人称财政整合将继续推进,目前欧元区17国中有9个国家表示支持。它将允许布鲁塞尔拥有更大的财政控制力,并建立一道防火墙阻断危机。

《每日电讯》: 西班牙国债收益率下跌近一半

市场对西班牙短期国债的需求相当高,西班牙财政部周二售出56亿欧元的短期国债,高于此前制定的35亿至45亿欧元的目标,而市场认购量更是高达180亿欧元。在周二售出的约56亿欧元的短期国债中,金额为19亿欧元的半年期国债的预期收益率为2.53%,远远低于一个月前进行同类国债拍卖时支付的5.328%的利率;金额约为37亿欧元的3个月期国债预期收益率为1.88%,同样低于11月22日拍卖同类国债时支付的5.22%的利率。欧洲央行将于12月21日向欧元区银行以1%的利率提供为期3年的贷款,以化解可能妨碍欧元区经济发展的流动性紧缩。自欧洲央行宣布采取这一行动以来,西班牙国债收益率已从历史最高点开始下跌。

《日本时报》: 奥林巴斯总部遭到日本警方搜查

日本警察和检察官21日搜查了奥林巴斯总部和多名前任高管的住所,对该公司巨额投资亏损案进行全面广泛的调查。奥林巴斯公司发表声明表示,奥林巴斯公司遭到了东京地方法院检察官办公室和东京警视厅、证券交易监督委员会相关调查人员的搜查,对此奥林巴斯公司给予全力配合。奥林巴斯公司前高管被指控从90年代开始做假账,掩盖1177亿日元投资亏损。调查人员搜查了奥林巴斯公司前总裁菊川刚、前执行副总裁森久司、前审计师山田秀雄等涉案人员,他们对奥林巴斯的巨额财务丑闻都负有责任。

评论

欧盟“碳关税”实质上已开征

伯强

从1990年到2003年欧盟航空业的二氧化碳排放增长了73%,远高于其他行业的增长速度。到2012年,欧盟航空业的二氧化碳排放将比1990年增长150%。

欧盟在今年3月7日发布的规划将欧盟航空业总排放许可量上限规定为2004年至2006年3年平均排放量的97%,而到2013年必须降至95%。

因此,5月13日,欧盟宣布从2012年1月份起将航空业正式纳入欧盟碳排放交易系统,飞经欧盟的航空公司可免费获得碳排放配额的82%,剩余份额中的15%将由航空公司通过拍卖的方式获取,其余的3%的排放量将被分配给高速增长中的航空公司以及行业后来者。希望通过这样的机制来保证欧盟航空业的二氧化碳排放不再增长并且可以逐年下降。

虽然说的是排放交易系统,实质上已经是对航空业征收碳关税了,同

时也揭开了“低碳全球化”导致的贸易格局大变动和贸易保护和博弈的序幕。

碳排放的气候变化影响是全球性的,在哪个国家排放并没有区别,但是,由于产出和能源效率的不同,在不同国家生产某一产品的碳排放量是有区别的。由于碳排放是全球性影响,各国的碳排放将以贸易或非贸易手段,把全球各国的经济发展和发展模式、能源效率和能源结构联系起来。如果碳排放对气候变化的影响确定,低碳经济全球化的到来确定;低碳全球化的速度将取决于气候变化的影响以及我们对气候变化的理解。

无论出于何种动机,发达国家显然想把低碳全球化做成推动其经济增长的机会,关键是今后的贸易保护可以打着低碳发展的旗号。发达国家可能通过贸易(碳关税)和其他非贸易手段(减少能源补贴),迫使发展中国家减少碳排放。发达国家可以先利用资金和技术优势,创造低碳技术和管理的制高点,然后在气候谈判中施加温室气体制减排压力,同时向外输出“绿

色技术和管理模式”。另一方面提高进入市场产品的环保标准,制造“绿色壁垒”。

欧盟单方面征收碳排放费用有争议,主要有以下三个方面:第一,飞经欧盟的飞机并非全程都在欧盟范围内进行飞行,但是,欧盟却要对其征收全程的费用。有的西方国家的航空公司已经向欧洲法院提起了诉讼,认为欧盟没有权利对其收费。

第二,以减少碳排放为名征收的费用没有直接用于全球减排而是最终归欧盟所有和支配。

第三,发展中国家有意见,认为其有悖于《联合国气候变化框架公约》所确立的“共同但有区别的责任”。欧盟在分配二氧化碳配额的时候并没有对航空技术和基础截然不同的发展中国家和发展中国家进行区分,发达国家如欧盟、美国等的航空业已经是成熟的行业,而发展中国家航空业仍处于成长时期,这无疑限制了发展中国家航空业的发展。

对于欧盟来说,其在征收碳关税和碳交易问题上已经准备了很久,如

今率先做,可以有不同的理解。欧盟说,这是我们的价值观,其他人会有各种各样的说法。

无论如何,我们说,低碳全球化来了。

欧盟开启的可能是一连串循环。开始时,其他国家有可能将效仿欧盟对其过境的航班也征收碳排放费用,后来就会有国家将对其他进出口商品重复征收无区别的“碳关税”。

无论“低碳全球化”的序幕以何种方式揭开,“兵戎相见”是必然结果。尽管现在美国等西方国家为了自身的利益对欧盟此举谴责者有之、诉讼者也有之,但是,我们知道欧盟和美国等发达国家都将“低碳发展”视为其经济发展的新契机,都希望抓住“低碳发展”的先机振奋国内经济。

有人认为欧盟此举更多是为了收取“过路费”而非真正想减少二氧化碳排放,而且此举将导致其他国家将对欧盟的航班采取类似的应对措施,因此,其实际效果对国际航空业的发展和全球减排都将是不利的。