

### 能源科技與環境 + 全球化 + 現代中國



# 歐徵航空碳稅

環保代價

歐盟早前宣布，從今年起開始向在歐盟成員國境內機場升降的所有航班徵收「航空碳稅」，國際反對聲音不絕於耳。除中國多間航空公司已率先表明不會支付有關稅項外，全球近30個國家也聲稱不排除日後會採取杯葛行動。有輿論指，歐盟今次若處理不當，一場徵收「碳稅」的貿易糾紛隨時會升級演變為國際外交風波。

下文會解釋航空碳稅的定義，然後詳細分析事件引起爭議的來龍去脈，以及徵收航空碳稅的利弊影響。

■陳振寧、戴慶成 亞太國際關係學會

**作者簡介** 陳振寧：一國兩制研究中心研究員，亞太國際關係學會成員。定期於香港《成報》發表評論文章。曾參與《通識詞典3》的撰寫工作。  
電郵：jambon777@yahoo.com.hk  
戴慶成：亞太國際關係學會成員。《環球時報》、《環球人物》、《鳳凰周刊》等內地媒體撰稿人。另定期為香港《成報》、《新報》撰寫時政評論文章。  
電郵：taihangshing@gmail.com

## 或釀外交風波



中國南方航空是其中一間歐盟擬徵航空碳稅的航空公司之一。資料圖片

## 壯已擊他一石二鳥

綜合輿論意見，歐盟徵收航空碳稅的原因，主要與增加經濟收入、維持競爭力及促進新興市場有關。

### 拓新財源 紓債務危機

歐債危機沉重，歐盟徵收航空碳稅，可開拓新財源。國際航空運輸協會預測，歐盟於2012年可從碳排放交易中獲取9億歐元，至2013年更將激增至28億歐元。據估計，單是中國航空公司在2012年至2020年間為歐洲航線付出的航空碳稅，便高達約170億元人民幣。

### 設貿易壁壘 保護本區商品

有人認為，長遠而言，歐盟徵收航空碳稅只是開始，未來將會延伸至其他運輸行業，造成更多貿易壁壘，例如航空公司會將部分航空碳稅轉嫁至進口貨物的運輸費，加重其他國家的產品進入歐盟的成本，歐盟可因而增強其本地產品的競爭力。正如中國能源網首席資訊官韓曉平指出：「歐盟欲徵收航空碳稅，更多的是出於對自身經濟危機變遷的考慮，想趁機撈錢，同時遏制進口，並藉此保住市場。」

### 促碳業發展 鞏固一哥地位

有專家說，航空碳稅可促進歐盟新興碳行業的發展，包括碳檢測、碳交易和碳金融等。另外，航空碳稅令外地航空公司受到低價的考驗，若其發展落後，需向先進國家包括歐盟採購更多符合標準的裝備。因此歐盟在碳交易市場的領導地位將可進一步鞏固。

### 削弱發展國航企競爭力

有輿論指，大部分歐盟的航空公司發展成熟，重視碳排放問題，並積極提升其裝備。反觀發展中國家的航空公司剛起步，航空碳稅將加重其成本，阻礙發展步伐，最終削弱競爭力。



徵收航空碳稅會減少外國人赴歐旅遊的意慾。資料圖片

## 反對聲入雲 中國「三不」應對

**新聞背景** 航空業的溫室氣體排放量一直備受關注。2008年，歐盟立法規定，從2012年1月1日起，把航空業納入歐盟碳排放交易體系(European Union Emission Trading Scheme, EU ETS)，所有抵達或離開歐盟成員國境內機場的航班都被納入這個體系，徵收航空碳稅。在歐盟所列的徵收對象名單上，33家中國航空公司包括國航(中國國際航空)、東航(中國東方航空)、南航(中國南方航空)等都榜上有名，只有少數的搜索、救災和人道主義航班除外。航空碳稅引起不少國家的強烈反對。中國航空運輸協會(中國航協)已要求中國航空公司採取「三不」對策，即不參加歐盟碳市場交易、不向歐盟管理成員國提交監測計劃、不與歐盟談判優惠條件。中國民航局、國家發改委和財政部正在聯合研究針對歐盟航空碳稅的措施。

### 美立法拒遵守 印擬「以牙還牙」

另外，據報道，美國正考慮立法禁止美國航空公司遵守歐盟的規定。至於印度民航則指，如果歐盟徵收印度班機碳稅，印度也會對歐盟飛往印度的航班徵收類似的稅項；印度亦下令禁止印度航空公司向歐盟提交碳排放數據。由於反對聲音不少，歐盟豁免航空公司於2013年4月1日前不必為碳排放付稅，以預留時間與各國討論。

### 歐盟「不管麻鷹」 理據欠說服力

歐盟為減排節能而開徵航空碳稅的理據備受質疑，主要原因是歐盟可對其他碳排放量更大的行業進行更大的規管，而且效果會更明顯。北京航空航天大学航空法研究中心研究員楊彩霞副教授指出，航空業的碳排放量只佔全球二氧化碳排放總量的3%，冶金業、發電業、製造業等行業的碳排放量遠超前者。

另外，歐洲人習慣使用私家車，歐盟的公路運輸在交通溫室氣體排放量中佔逾七成。有人認為，若歐盟真的下决心進行環保節能，應先加強對上述行業和交通工具的監管。

## 概念圖

**新聞背景** 歐盟早前宣布，從今年起開始向在歐盟成員國境內機場升降的所有航班徵收航空碳稅。

## 航空碳稅

### 引起爭議

#### 美國

考慮立法禁止美國航空公司遵守歐盟的規定。

#### 中國

中國航協要求中國航空公司採取「三不」對策，即不參加歐盟碳市場交易、不向歐盟管理成員國提交監測計劃、不與歐盟談判優惠條件。

#### 印度

會對歐盟飛往印度的航班徵收類似的稅項；同時下令禁止印度航空公司向歐盟提交碳排放數據。

### 原因

- 開拓新財源，紓債務危機
- 削弱發展國航企的競爭力
- 設立貿易壁壘，保護本區商品
- 促進碳行業發展，鞏固市場一哥地位

### 負面影響

- 稅費轉嫁乘客，機票價格上升，赴歐遊人銳減
- 外國減購歐盟製造的飛機，相關產業鏈受創

■製圖：香港文匯報記者 吳欣欣

### 概念鏈接

## 何謂航空碳稅？

1992年5月9日，聯合國政府間氣候變化專門委員會(Intergovernmental Panel on Climate Change)經過多番談判，通過《聯合國氣候變化框架公約》(United Nations Framework Convention on Climate Change)(簡稱《公約》)。1997年12月，《公約》在日本東京通過第一個附加協議，即《京都協議書》(Kyoto Protocol)。《京都協議書》提到，把二氧化碳排放權視作商品，通過有關使用權的交易，達到減排節能。航空碳稅(正名為「國際航空碳排放費」)遂應運而生。從2012年1月1日起，所有在歐盟成員國境內飛行的航空公司飛機，其碳排放量都將受限，超出部分必須繳稅。

## 多國若報復 料兩敗俱傷

雖然航空碳稅在某程度上為歐盟製造不少利益，但也存在不少負面影響。

### 稅費轉嫁乘客 遊人銳減

歐盟經濟低迷，旅遊業是其中一個外來刺激經濟發展的重要途徑。但航空公司會將部分航空碳稅轉嫁至乘客身上，進而打擊外地人到歐盟旅遊和採購的意慾。國際航空運輸協會的調查顯示，機票加價可能會令1,000萬名美國旅客放棄赴歐旅行。

### 減購飛機 產業鏈恐受創

很多國家可能會對歐洲企業採取「報復」行動，包括減少飛機製造訂單、徵收更重稅項及限制投資等，令歐企的利益受損。空中巴士(Airbus)透露，中國已暫停核准去年一筆價值120億美元的飛機訂單，此舉可能危及超過1,000名員工以及相關產業鏈的至少1,000人的生計。而九大航空公司包括柏林航空、法國航空及英國航空等已公開致函予法國、德國、英國等政府，要求撤銷航空碳稅。

事實上，歐洲的航空公司也未充分準備航空碳稅的來臨。英國碳排放諮詢機構SustainAvia透露，除歐洲數間著名的航空公司外，其餘八成航空公司在監測、認證等方面都未做好準備，承受巨大壓力。

## 全球「抗歐」二法

### 小知識

一是以歐盟的法律反對航空碳稅。然而，去年12月，歐洲法院已駁回美國航空運輸企業的訴訟，判決歐盟徵收航空碳稅並無違反國際法。

二是施加國際壓力。各國從實際利益出發，如罷購歐盟企業製造的飛機。但此舉可能會觸發貿易戰，導致國際貿易蒙上陰影，部分依靠出口的經濟體將受到負面影響。



■歐盟深受債務危機困擾，部分民眾被迫行乞過活。資料圖片

### 結語

事實上，環保節能是國際共識，歐盟實行航空碳稅，站在道德高地，其他國家不應反對；不過，其他國家反對有關措施，並不代表缺乏決心和行動去做好環保節能，如中國在「十二五」規劃中已明確提出建立碳交易市場，加快建立溫室氣體排放統計核算體系等政策目標。

歐盟徵收航空碳稅的最大問題是只顧及自身情況，單方面推行，並沒有考慮其他國家的情況，進行協商，這不是解決國際問題的有效方法。有關問題應放在多邊框架下討論，才能達成共識，有效地解決國際問題。

### 想一想

1. 根據上文，解釋歐盟徵收航空碳稅的原因。
2. 列舉中國、美國和印度三國對航空碳稅的態度和應對措施，並加以解釋。
3. 你在多大程度上認同「歐盟單方面推行航空碳稅是利己害他的行為」這個說法？為甚麼？
4. 你支持歐盟徵收航空碳稅嗎？為甚麼？
5. 歐盟一旦徵收航空碳稅，會對本港航空業造成甚麼影響？試加以討論。

■香港文匯報記者 吳欣欣

### 延伸閱讀

1. 陳東海：《航空碳排放大角力》，《上海證券報》，2012-03-27  
註：該文論述國際社會應對歐盟航空碳稅的可行方法。
2. 汪巍：《歐盟徵收航空碳稅損航運業》，《香港文匯報》，2012-02-14  
http://paper.wenweipo.com/2012/02/14/PL1202140004.htm
3. 《中美俄35國反對歐盟航空碳稅》，香港文匯網，2012-01-08  
http://news.wenweipo.com/2012/01/08/IN1201080097.htm

■香港文匯報記者 吳欣欣