



The Hong Kong
Shippers'
Council
香港付貨人委員會

■ 主席的話

尋求全球碳

今年10月，歐盟法院 (The Court of Justice of the European Union (CJEU)) 基本上拒絕了空運業界反對歐盟自2012年起向航空業實施徵收碳排放稅計劃的申訴，並將於年底前作出最後判決。國際空運業界對此有極大的反響。

我對歐盟漠視多國政府及業界的反對，仍堅持自2012年1月起向航空業實施徵收碳排放稅計劃的做法感到非常失望。儘管我完全支持全球致力營造一個更環保及潔淨社會的理念，但卻不能認同徵收碳排放稅的計劃能更有效的達致這目標。相反，該計劃實施後可能會有負面效果出現，包括經營成本大幅上漲及外國政府可能採取報復行動等，這將會擾亂原本正常有效的運作，最終有損正常貿易。這結果是我們極不願意看見的，尤其是當前全球經濟正承受著巨大的壓力。

根據該計劃，所有進出歐盟成員國的航空公司可獲給予碳排放上限及免費碳排放配額 (http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/index_en.htm)。每年年底航空公司須確保他們有足夠的排放配額以抵銷其使用設施所排放之



林宣武主席

二氧化碳量。計劃允許他們可彈性購買免費配額外的額外配額，或出售他們所剩餘的配額。

計算國際航班的碳排放量涵蓋整個航程，而並非單純在歐盟境內部份的航程，亦即是歐盟徵收的碳排放稅所涉及的活動大部分在歐盟境外進行的。事實上，由於跨越領土的緣故，國際法律包括“芝加哥公約”禁止各國在國際航線上徵收稅項。正是基於這個理由，美國航空運輸協會(ATA)聯同美國三大航空公司向總部位於盧森堡的歐盟法院提出訴訟，指歐盟向國際航線徵收碳排放稅是違法的。部份中國內地航空公司在中國國際航空公司帶領下，表示將考慮對歐盟向國際航線徵收碳排放稅採取類似的法律行動。

主席

林宣武先生

副主席

林健鋒議員

會員

鍾志平先生

洪克有先生

李惠民先生

徐翰恩先生

顏吳餘英女士

Mr V K Parekh

司徒傑先生

孫榮聰先生

司徒志仁先生

方舜文女士

黃仲賢先生

王庭交先生

楊振勳先生

執行總幹事

何立基先生

排放方案



然而，在10月初，歐盟法院通過該計劃的初定判決，為歐盟於2012年1月起徵收碳排放稅計劃護航。消息發表後不久，美國參議院於10月24日通過一項議案，禁制美國航空公司參與歐盟此計劃。儘管目前還沒有其他政府採取類似的行動，然而卻提出採取報復行動的威脅。

正如國際航空運輸協會(IATA)負責人Tony Tyler指出，許多國家已提出歐盟該計劃會觸犯國家主權的憂慮，並警告已有20個國家簽署了聲明，誓言會挑戰該計劃的跨境性質。

歐盟這次單方面的行動是不正確的。假如每個國家或每個地區各自實施自身方案，而每個方案的特點和要求卻又互相矛盾的話，後果真的不敢想像。假若這些計劃是全程收費，業界用戶將會被多次徵費。單是歐盟計劃將使業界每年花費12億美元，預計這數字還會迅速增加。這不協調的多重徵費行動的結果將是災難性的。我們也曾聽聞過其他不同形式的報復行動，當中有極端如禁運的做法。我們不能預計事情如何告終，然而，用戶最不希望會看到的是混亂和無序。

此外我十分懷疑，歐盟目前的碳排放稅方案是否能使航空公司的運作迅即變得更節能。事實上，航空公司必然將訴諸於新的附加費，以彌補額外的開支。最終承擔碳排放稅的不是航空公司，而是乘客和付貨人。

在沒有任何監管碳排放稅計劃機構的情況下，航空公司很容易地通過碳排放附加費來增加收入。目前乘客和付貨人正承受各類附加費的重擔。現時航空公司徵收的燃油附加費可高達整個航程機票或運費的50%至100%。新的碳排放稅將進一步扭曲航空公司的收費架構。航空公司理應通過正常航空票價和運費，而不是附加費去增加收入。假如歐盟能立例禁止航空公司將碳排放稅轉嫁至乘客和付貨人，則歐盟的計劃有

才可能會成功達到目的。

此外，該計劃沒有對第三國家，或貧窮落後國家的航空公司提供任何援助，幫助他們機隊現代化。這個碳排放稅計劃只會進一步懲罰那些貧窮國家的航空公司，並剝奪他們提升或更新操作模式的機會。我認為該計劃應向此等國家給予援助以達致共同的目標。

我極支持一個全球性解決方案的建議，隸屬聯合國負責民用航空事宜的國際民用航空組織(ICAO)是一個合適的機構去處理這項事宜，以及研究一個全球性的減排碳計劃和實施時間表。與此同時，歐盟應暫緩計劃，並積極參予制定聯合國的整體解決方案。