

# 欧盟强征航空碳税及其应对策略

党 玺

(浙江理工大学法政学院, 杭州 310018)

**摘 要:** 欧盟强征航空碳税涉嫌违反多部国际公约和协定,引起国际社会强烈反应,不少国家有针对性地采取政策应对措施、司法诉讼措施和反制措施。欧盟强征航空碳税的行为对中国航空企业和相关企业造成很大影响,降低了其国际竞争力。为此,这些企业应当运用法律手段,维护自身权益,同时采取积极减排行动,提升对碳资产的管理水平。中国政府则应当加强国际合作,力求政治解决这一问题。此外,政府还应当加快碳排放交易机制的建设,尽早与国外碳交易制度接轨。

**关键词:** 欧盟; 航空碳税; 应对策略

**中图分类号:** D912.295 **文献标志码:** A

## 0 引 言

2008年11月19日,欧洲议会和欧盟委员会通过法案决定将国际航空领域纳入欧盟碳排放交易体系(EUETS),从2012年1月1日起,所有在欧盟境内机场起降的班机均应当进行碳排放交易。欧盟将对未达到碳排放标准的航空公司征收碳排放税,简称“航空碳税”。尽管2012年仅为收集碳排放数据和免费分配碳排放额度的一年,真正征税自2013年起。但是,欧盟单方面强征航空碳税的决定立即引起了美、俄、中、印等国家、国际民用航空组织和国际航空业的强烈反对,纷纷指责欧盟这一单边主义做法。欧盟强征航空碳税有着深刻的背景和原因,通过分析欧盟这一行为的违法性,有针对性地提出国际社会和中国的应对措施。

## 1 欧盟排放交易系统和航空碳税

全球气候变暖对人类生存的危害已成为一个不争的事实,造成这一结果的重要原因之一是人类无限制地排放二氧化碳。为了促使各成员国履行《京都议定书》中承诺的减排8%的目标,欧盟于2005年1月1日正式启动碳排放交易机制(EUETS),以

此作为减少温室气体排放的重要措施。按照“限制和交易”的设计,通过每年给企业发放有限的碳排放配额,迫使它们节能减排,对于超过配额的排放,企业只能从碳排放交易市场上购买,如果配额还有剩余则可以出售。它是迄今为止全球规模最大的跨国国家、多行业的碳排放国际交易市场,为全球的减排工作做出了巨大贡献。

2008年11月19日,欧洲议会和欧盟理事会通过新法案,决定将占全球碳排放量3%的国际航空业纳入欧盟的碳排放交易机制中,该法案于2009年2月2日生效。自2012年1月1日起,凡是进出欧盟地区的航空公司,包括外国航空公司,都将被纳入碳排放配额交易机制(EUETS),估计全球将有4000多家航空公司被纳入。航空碳税的分配方式包括免费分配和拍卖两种,航空公司将按照此前的碳排放平均值被分配一定的温室气体排放限额,排放总量低于限额的航空公司可出售其限额剩余部分,而排放总量超标的则必须购买超出限额的部分,所有出售、购买的碳排放配额必须通过EUETS进行。2012年85%的排放配额将免费发放给航空公司,其余15%将通过拍卖方式有偿发放。如果航空公司没有在2012年8月31日之前提交碳排放检测

计划,那么该公司便无资格享受85%的免费配额。从2012年开始,航空公司获得的排放配额将逐年减少,2012年航空公司可以获得的排放配额相当于历史航空排放(2004—2006年排放的平均数)的97%;自2013—2020年排放配额只相当于历史航空排放的95%。而取得豁免的条件相当苛刻,按照欧盟规定,除非商业航空运营人每年的温室气体排放量低于1万t(约相当于一架波音747客机执行13个上海—伦敦航班的排放量),该承运人才能取得完全的豁免。对于未能完全豁免的航空经营者,其可向各管理成员国的有关当局申请免费获发排放额。每年4月30日前,如果其未能获得足够配额以冲抵其上年排放,那么等待该经营者的将是100欧元/t二氧化碳排放的罚金<sup>[1]</sup>。

## 2 欧盟强征航空碳税的违法性分析

### 2.1 违背了国际法

#### 2.1.1 《芝加哥公约》

国际民用航空组织(ICAO)于1944年通过《国际民用航空公约》,又称《芝加哥公约》,该公约是迄今为止最重要的有关国际航空的国际公约,内容涉及航空法大部分领域。该公约的目的在于使国际民用航空按照安全、有序的方式发展,使国际航空运输业务在机会均等的基础上健全而经济地经营,同时协调各国、地区、国际航空公司之间的冲突。

欧盟单边强征航空碳税违反了公约中关于主权原则、领空限制和非歧视原则及禁止对燃油征税等规定。公约第一条规定了“主权原则”：“缔约各国承认每一个国家对其领土上的空域具有完全的和排它的主权。”缔约各国在和平时期在遵守本公约规定的条件下,应给予其他缔约国航空器以在其领土上空无害通过的自由。第十二条“空中规则”规定,“在公海上空,有效的规则应为根据本公约制定的规则。”具体来说,各国家、地区无权对飞经本国、本地区的飞机全程征收碳税,只能对飞经本国、本地区的航段按里程征收碳税。但是,欧盟对外国航空公司征收的碳税实行全程征收,其中包括公海上的路程征税,这明显超越了它的属地管辖权,违反了领空限制原则和非歧视原则。第二十四条则是对“燃油免征税”的规定:“关税:一、航空器飞抵、飞离或飞越另一缔约国领土时,在遵守该国海关规章的条件下,应准予暂时免纳关税;二、运入一缔约国领土的零备件和设备,供装配另一缔约国的从事国际航行的航空器或在该航空器上使用,应准予免纳关税,但须遵守有关

国家的规章,此种规章可以规定上述物品应受海关的监督和管制。”航空碳税作为燃油税的表现形式之一,应当予以免纳关税,欧盟征收航空碳税也违背了禁止对燃油征税的规定。欧盟成员国作为《芝加哥公约》的成员方有义务在最大可能的范围内与公约的立场保持一致。

#### 2.1.2 《联合国气候变化框架公约》和《京都议定书》

《联合国气候变化框架公约》和《京都议定书》的核心内容是“共同但有区别的责任”(the principle of common but differentiated responsibility)原则,该原则又称“共同但有差异责任”原则,具体是指由于全球生态系统的整体性,发展中国家和发达国家在共同改善全球气候的同时,也应当考虑由于历史排放原因和技术能力优势原因导致的分担责任的大小不同,应当区别对待。

“共同但有区别责任原则”包括两方面,即共同责任和区别责任。从历史角度来看,发达国家从工业革命开始大量消耗能源,排放二氧化碳,打破了地球的原有生态。从现实角度来看,发达国家仍是世界温室气体的主要排放者,而且还把高污染、高能耗产业向发展中国家转移,从而使发展中国家的环境更加恶化。相比较而言,发展中国家经济发展起步较晚,对环境造成的危害相对较少,而且发展中国家迫于经济发展压力也没有治理环境的资金和技术力量。在这样的对比之下,如果要求发达国家和发展中国家承担同样的责任,无疑对发展中国家不公平,不符合公平正义的本质<sup>[2]</sup>。正因如此,《京都议定书》才明确规定,非附件1国家即主要发达国家以外的国家不承担量化减排任务。欧盟向发展中国家征收航空碳税,不但带有明显的单边主义痕迹,而且在法规的具体内容上,对世界上各个国家的不同发展现状,不加区别地设定义务,很明显违背了“共同但有区别的责任”原则,实质上对发展中国家迂回施加了明确的减排义务,这是对一个重要国际规则的违背和破坏,是不公平的具体体现。

### 2.2 违背了WTO的精神、原则和有关规定

#### 2.2.1 主权原则和公平原则

欧盟这种单边主义做法违反了WTO的有关基本原则和精神。欧盟单方面宣布征收航空碳税,对飞经其境内的航班征收全程碳税,将其权力延伸到本空域以外,超越了欧盟的管辖权,触犯了他国的主权。任何一个国家不能将自己的政策强加于其他国家,即使其目的和结果是有益的,也应该通过善意的、可持续的谈判达成意愿,而不能用单边的行为强

迫他国接受自己的政策。

### 2.2.2 贸易公平和非歧视性原则

WTO 协定的“非歧视待遇”原则要求,一国在实施某种限制或禁止措施时,不得对其他国家实施歧视。在 GATT 与 GATS 协定中,该原则主要通过最惠国待遇原则和国民待遇原则加以实现。依据欧盟的碳排放政策,只有那些能够证明自身正在采取“航空减排”措施且措施能达到欧盟航空碳排放标准的航空公司才能成为航空碳税的免征对象。欧盟国家多为发达国家,碳排放技术已达到较高的水平,这对于许多碳排放技术仍处于较低水平的发展中国家而言是很不公平的,欧盟的碳税法规未对 WTO 的发展中国家尤其是不发达国家设置“过渡期”,也没有为发展中国家的航空发展作出合理的安排,构成了歧视待遇。

### 2.2.3 贸易自由化原则和市场准入原则

欧盟的航空碳排放政策通过法律的形式单方面将全球航空业纳入其碳排放交易计划中,不公平的国际贸易条件制约了他国航空运输业的发展,为非欧盟国家设立或发展空运服务构成了贸易障碍。这不仅不符合 WTO 协定的贸易自由化原则,更违背了 WTO 的建立宗旨。根据 WTO 协定的规定,各国应通过减少关税和数量限制及其他强制性限制外国产品、服务、资本进入的一系列限制性政策和措施,切实改善各国市场准入的条件,放宽市场开放的领域,促进世界贸易增长。欧盟以立法形式强制推行航空碳排放政策,实质上提高了非欧盟国家空运服务进入欧盟市场的“门槛”。

### 2.3 违背了国际民航组织(ICAO)对航空减排的基本立场

鉴于航空业发展迅速导致空中污染状况日益严重,ICAO 致力于航空减排、防止航空污染,多次召开会议,研究探讨节能减排问题。2007 年 9 月,ICAO 第 36 届大会决议通过了有关实施排放交易需国家之间相互同意的规定。基于基本立场,ICAO 制定了一个实施框架,供各国用以实现减少航空排放,主要包括:自愿措施、技术改进、更加高效的运行措施、空中交通管理的改进、积极的经济激励以及基于市场的措施。与会国承诺同国际民航组织携手工作,共同管理国际民用航空器的废气排放,促进全球环境的持续发展。但是,欧盟这一单边强征航空碳税做法根本违背了 ICAO 历次大会上就航空减排问题所表明的“各国在相互同意的基础上实施排放交易”的立场,引起很大的争端,不利于解决航空减排问题。

### 2.4 违背了双边开放天空协议

“开放天空协定”(open skies agreements)是对某一类型的航空运输协定的通称,最早起源于美国在 1944 年芝加哥会议提出的“空中自由”政策主张,它代表了国际航空运输政策自由化的开始和发展阶段。一般来说,“开放天空协定”的共同特征是缔约国对国际航空运输的市场准入、运力、运价等航空营运权的基本要素加以限制。从世界航空运输自由化发展历史看,航空自由化的标志是取消政府在民用航空运输领域中有关价格管理、航线准入、航班数量及机型大小等许多方面的管理规定<sup>[3]</sup>。

目前,世界各国之间已达成多个双边开放天空协议,如《欧美航空运输协议》、《美日航空运输协议》。2007 年 4 月 30 日,欧盟与美国签署了具有划时代意义的《开放天空协定》,即《欧美航空运输协定》。2008 年 5 月 15 日,欧盟与美国在 2007 年协定的基础上启动“开放天空”政策的第二阶段谈判,进一步解放对市场准入权的限制,相互授权对方的航空公司进入国内航空市场(国内载运权)。根据该协定的第 11 条(2)(c)款关于对燃油收税的规定,禁止对燃油消费征收税费。而 EUETS 系统要航空公司购买排放配额构成“基于燃油的收费”,违背了《美国欧盟开放领空协议》。欧洲法院曾经在 1999 年的一个 C-346/97 案例中支持瑞典根据燃料的消费对碳排放征税,说明对燃油的排放收费的确构成了协定所禁止的税费。

## 3 国际社会应对欧盟航空碳税的措施

### 3.1 政策抵制措施

欧盟征收航空碳税在全球航空业引起较大争议,反对声不绝于耳。2011 年 9 月 27 日中俄两国政府对外发布了反对欧盟将航空纳入 EUETS 的声明。随后,在印度新德里,中国、美国、俄罗斯、印度、巴西、南非、日本等 26 国共同签署了有关反对欧盟航空碳税的联合宣言。

2012 年 2 月 6 日,在国务院的授权下,中国民航总局发布了“三不原则”,即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排放交易系统,禁止各航空公司向欧盟管理当局传送碳排放数据,禁止各航空公司以此为由提供运价或增加收费项目<sup>[4]</sup>。2012 年 2 月 22 日,俄罗斯联邦运输部正在拟订有关禁止俄航空公司开设碳排放交易账户的法案,计划于 2012 年上半年提交国家杜马。此外,俄还可能拒绝欧盟航空公司增加赴俄的航班

数<sup>[5]</sup>。2012年2月,美国参议院和众议院的谈判代表同意了一项议案,反对欧盟强制将航空公司纳入其碳排放交易体系(EUETS)。美国国会之后几周内正式通过这项议案<sup>[6]</sup>。2012年7月9日,印度政府表示,正在考虑出台相关的反对计划,阻止欧盟这一举措,主要包括取消欧盟飞往印度的航班及取消“横向垄断协议(Horizontal Agreements)”等<sup>[7]</sup>。国际民航组织(ICAO)也提出了可能替代欧盟航空碳税的4种方案,包括强制抵消航空公司碳排放、带有一定创收机制的强制抵消,和所有碳排放都可以进行交易,并要以初始排放为基准的增减量才可以交易两项条件限制排放及贸易体系,将在2013年9~10月的国际民航组织大会由191个成员国共同投票表决<sup>[8]</sup>。

### 3.2 司法诉讼措施

2009年12月,美国航空运输协会(ATA)联合美国航空公司、大陆航空公司以及联合航空公司在伦敦的法院起诉,指控欧盟单方面将欧盟以外国家航空公司的欧洲航空业务纳入EUETS,违反了1944年《芝加哥公约》、1997年《京都议定书》和2007年《美国欧盟开放领空协议》。英国法院认为这个问题涉及到整个欧盟共同体的利益,在2010年5月上诉到欧洲法院(ECJ)。2011年12月21日,欧洲法院宣布美国败诉的最终结果,法院声明将航空业纳入欧盟碳排放交易计划的指令具有法律效力,且没有违背惯常的国际法原则,也不违背“天空开放”协议。

2011年中国4大航空公司已经与中航协共同向欧盟提起诉讼,以避免2013起所有欧洲航线的航班被强制纳入欧盟排放贸易体系。但是,欧洲法院的最终判决无疑为此次诉讼泼了一盆冷水。若通过诉讼方式解决欧盟强征碳税的问题,几乎无胜算的可能性。

### 3.3 反制措施

凭借先进的低碳技术、成熟的碳交易体系和发达的金融市场,欧盟占据了碳商品全球定价权的主导地位,作为提升低迷的欧洲经济和参与国际经济竞争的重要手段。但是,欧盟强征航空碳税引起了很多国家的不满,可能促发贸易战,且有些国家已经开始行动。

据中国多位国内专家表示,如果欧盟始终坚持征收航空“碳税”,中美俄有可能联手实施取消欧洲客机订单、对欧洲征收巨额燃油税或者“飞越权费用”等反制措施<sup>[9]</sup>。另据报道,美国正在考虑出台法

律,禁止美国的航空公司遵守欧盟的该项税收规定。2012年3月8日欧洲飞机制造商空中客车(Airbus)称,中国政府暂时搁置批准中国航空公司购买35架A330型客机的申请,以抗议欧盟征收碳排放税;另外10架A380型客机的订单也可能受到威胁,涉及的金额达到120亿美元<sup>[10]</sup>。

## 4 欧盟强征航空碳税对中国的影响及应对措施

### 4.1 对中国的影响

#### 4.1.1 增加了航空公司的运营成本,降低了竞争力

目前,中国航空业国际竞争力不强,欧洲航线业务正处于上升期,对外界各种影响因素反映较为敏感。由于中国航空公司管理成本普遍较高,节能减排技术不先进,欧盟强征航空碳税对中国民航业发展将造成很大的影响,中国或成为受影响最大的国家。据欧盟目前的交易价格,中国民航业仅2012年一年将从EUETS购买约8亿元人民币的配额,2020年超过30亿元人民币,9年累计支出约176亿元人民币。中国飞往欧洲的航班每天增加一班,一年将增加1500万元人民币的额外成本支付。

#### 4.1.2 迫使中国航空企业及其他企业尽快发展高效低碳技术

低碳经济是全球公认的引领经济复苏的新动力,而高效低碳技术又是实现低碳经济目的的关键。欧盟强征航空碳税的深层目的在于巩固其在应对全球气候变化的绝对领导权,依靠其先进而强大的低碳技术为其他行业的全球发展战略服务。相对而言,中国高效低碳技术发展缓慢,环保、绿色产业竞争力不强。在以碳排放量为考核指标的未来,中国航空企业及其他企业将遭受很大的竞争压力,如果不认真对待这一问题,中国企业未来发展之路堪忧。因此,中国尽快发展高效低碳技术,以满足碳排放标准的要求。

### 4.2 欧盟强征航空碳税的应对措施

#### 4.2.1 运用法律手段,维护自身权益

##### 4.2.1.1 在欧盟各成员国起诉

欧盟强征航空碳税的法律需要转化为各成员国的国内法律,以便针对航空企业实施,目前荷兰、法国、英国等国已经完成这一转化。因此,中国航空公司可以在欧盟成员国提起诉讼,尤其是行政诉讼,要求法院审查该立法的合法性问题。此前便发生一些相关案例。鉴于欧盟航空碳排放交易体系立法已经过成员国的充分磋商,并得到多数国家的一再重申,

该欧盟立法的国内化进程将会加快,相关规定会得到有效落实。因此,即使在成员国提起诉讼,胜诉的几率极小,中国不要抱太大期望。

#### 4.2.1.2 将争议提交国际民用航空组织(ICAO)理事会裁决

根据《芝加哥公约》第18章“争端和违约”之第84条“如有两个或两个以上缔约国对本公约及其附件的解释或适用发生争议,而不能协商解决时,经任何与争议有关的一国申诉,应由理事会裁决”的规定,该条赋予了国际民航组织对争端予以裁决的准司法权,且《芝加哥公约》第88条确保了其准司法权,“大会对违反本章规定的任何缔约国,应暂停其在大会和理事会的表决权”。针对欧盟涉嫌违反第十二条而强征航空碳税行为,中国可以向ICAO理事会申请裁决。鉴于ICAO理事会对欧盟强征行为的谴责和一贯立场,中国申诉成功的希望较大。

#### 4.2.1.3 诉诸WTO贸易争端解决机制

欧盟强征航空碳税行为涉嫌违反GATT第1条(最惠国待遇)和第3条(国民待遇)等原则,设置了较高的“碳门槛”,对服务贸易设置了不必要的障碍,阻碍了中国航空公司顺利进入欧盟市场,且未给予中国航空业合理的“过渡期”,对中国航空公司构成了歧视。因此中国可以诉诸WTO贸易争端解决机制,要求对欧盟这一行为予以制裁,并给予中国受影响的航空运输业及其他相关产业合理救济。不过,欧盟可能利用GATT第20条“一般例外”寻求免责,且欧盟这一行为从长远看来符合“可持续发展”的基本理念,因此中国能否在WTO贸易争端机制框架下得到救济存在很大疑问。

#### 4.2.2 加强国际合作,力求政治解决

航空碳税问题涉及极为复杂的国际政治、经济关系,很难通过法律诉讼的方式妥善解决。因此,中国应当联合其他国家航空企业或者航空组织,与欧盟开展谈判,并敦促国际民航组织强势介入该问题。通过强大的国际舆论压力,迫使欧盟回到谈判桌前,依靠相关利益主体的共同力量,在多边框架下妥善解决这一问题。事实上,欧盟已经认识到这一问题的复杂性,原则上同意通过谈判解决问题。欧盟气候行动司司长德贝克此前建议“有条件暂停”航空碳税新法规部分内容,前提是未来建立的全球气候保护体系都应胜过目前仅适用于欧盟的体系。2012年7月5日,欧盟驻华大使马库斯·艾德和在欧盟驻华使馆新闻发布会上称,欧盟愿意和其他国家和组织在航空碳减排问题上进行合作。艾德和表示,

欧盟希望在碳排放问题上与中国积极合作。这些积极的信号表明欧盟正在寻求解决问题的方法。由于存在很多分歧,国际谈判结果也难以预料,不过这却是有效避免贸易战的最好途径。

#### 4.2.3 建立碳排放交易机制

从长远角度来看,节能减排是解决全球温室效应的有效方法。欧盟强征航空碳税是一种减轻碳排放的区域性制度努力,站在了道义的制高点,得到不少国家、环保组织和民众的支持。例如在2011年美国航空协会和几家航空公司起诉欧盟的案例中,包括来自美国的众多环保组织强力声援,支持欧盟征收航空碳税,这也是欧盟得以胜诉的重要原因。因此,中国必须高度重视欧盟的建议,努力达到相关的减排标准。

根据欧盟开出的“建立本土碳减排体系”的建议,中国应当加快碳排放交易机制的建设,尽早与国外的碳交易制度接轨。首先,开展针对航空业碳交易体系设计及研究,北京环境交易所在碳交易平台建设和项目操作方面进行了大量准备和研究,建成了国家级的环境交易平台;其次,在国家层面统筹考虑建立全国航空业统一的碳补偿管理办法和碳交易平台,加强对碳补偿(offset)机制的应用。中国已于2012年6月13日出台了《中国自愿减排管理办法》,遗憾的是该办法未明确将航空业纳入补偿范围;最后,加强环境立法工作,建立符合国情实际的总量控制与交易体系,将地区减排与行业减排相结合,发挥金融机构在碳交易市场建设中的作用。目前,在北京市发展与改革委员会的倡议下,碳排放交易市场相关利益方自愿组成北京碳排放交易企业、绿色金融机构、中介咨询及核证机构三大联盟,通过联盟内部合作单位的相互协作、相互支撑,加快市场规范、交易活跃、各方认可的碳排放权交易体系建设,发挥试点示范作用。只有这样,才能在国际碳减排合作中更好地维护自身正当利益。但是,在“十二五”时期,中国最快也只能建立碳排放交易体系的基础设施和法规标准,为“十三五”期间碳交易试点向全国铺开奠定基础。因此,最为现实的应对措施是中国应当采取积极减排行动,取得欧盟及其成员国的认可,改变减排谈判中的被动局面。

#### 4.2.4 加强国内航空业整体控制碳风险的能力,提升碳资产管理水平

首先,国内各航空公司应积极开展内部碳核算体系的建立,创建碳排放的统计、分析数据库,加强温室气体数据和管理系统的应用能力;其次,各航空

公司应当加强内部管理工作,优化航路和航线结构,减少空中和地面的燃油损耗;最后,大力发展低碳技术。航空企业或其他相关企业应当积极投入到寻找可替代性燃料的试验中,寻找能够节能减排,提高动力效率的绿色技术。目前,已在进行可行性研究的主要是液化气燃料和生物燃料。

#### 4.2.5 采取积极减排行动

中国应当组织行业主体和利益相关方,积极与欧盟展开对话,探讨形成双方共同认可的国内对应机制,争取欧盟承认中国的减排行动,在国内发展碳交易,在此基础上实现与欧盟的排放体系的互认。从而,减免中国航空业将为之付出的成本,甚至将其转化为利润。如探讨允许中国航空公司通过中国国内碳市场购买经过第三方指定经营实体独立认证的自愿减排指标以抵消在欧盟的碳排放,比如森林碳汇等减排指标。

致谢:特别感谢北京环境交易所高级项目经理孟萌对本文的支持与帮助!

#### 参考文献:

[1] 宫辉. 低碳风暴对航空运输业的影响及对策[J]. 运输管理, 2010(1): 55-58.

- [2] 刘志仁, 朱艳丽. 国际环境治理中的共同但有区别责任原则[J]. 探索与争鸣, 2012(3): 50-53.
- [3] 王立群. 欧美航空自由化进程与中国民航应对策略[J]. 中国民航学院学报, 2005(3): 60-64.
- [4] 中国新闻网. 中国航空企业“三不”原则抵制欧盟碳税[EB/OL]. [2012-08-30]. <http://world.people.com.cn/GB/157278/17033181.html>.
- [5] 贺颖骏. 29国发表联合宣言抵制欧盟对航空业征收碳税[J/OL]. [2012-08-30]. <http://finance.ifeng.com/news/special/hangkongtanshui/20120223/5643724.shtml>.
- [6] 李卓. 美国拟立法反对欧盟航空碳税[EB/OL]. [2012-08-31]. <http://finance.sina.com.cn/world/20120203/010411302278.shtml>.
- [7] 印度内阁拟审批欧盟航空碳税反制方案[EB/OL]. [2009-08-31]. <http://news.163.com/12/0709/13/85VM6MLO00014JB6.html>.
- [8] 国际民航组织提四种机制替代欧盟碳税方案[EB/OL]. [2009-08-31]. <http://news.sohu.com/20120319/n338125239.shtml>.
- [9] 何京玉. 航空碳排放收费引中美俄抗议欧盟骑虎难下[J/OL]. [2009-09-01]. [http://intl.ce.cn/sjj/qy/201201/04/t20120104\\_22974162.shtml](http://intl.ce.cn/sjj/qy/201201/04/t20120104_22974162.shtml).
- [10] 是冬冬. 外媒称中国政府再度搁置10架空客A330客机订单[EB/OL]. [2009-09-01]. [http://news.ifeng.com/world/detail\\_2012\\_03/17/13257102\\_0.shtml](http://news.ifeng.com/world/detail_2012_03/17/13257102_0.shtml).

## Forcible Collection of Aviation Carbon Tax by EU and Its Coping Strategies

DANG Xi

(School of Law and Politics, Zhejiang Sci-Teach University, Hangzhou 310018, China)

**Abstract:** EU's forcible collection of aviation carbon tax violates multiple international conventions and agreements and arouses strong reaction in the international society. Many countries take policy counter-measures, judicial litigation and reactive measures pertinently. EU's behavior of forcible collection of aviation carbon tax has produced great influence on Chinese aviation enterprises and relevant enterprises and reduced their international competitiveness. Therefore, these enterprises should take legal means to maintain their own rights and interests, meanwhile take positive emission reduction action and improve the management level of carbon asset. The Chinese government should strengthen international cooperation and attempt to solve this problem politically. In addition, the government should also accelerate the construction of carbon emission trading mechanism and connect with foreign carbon trading system as soon as possible.

**Key words:** EU; aviation carbon tax; coping strategies

(责任编辑: 马春晓)