

欧盟强收“买路钱”，中国说“No”

研究员：郭春燕, CFA 执业证书编号：S0570510120015

☎ 025-84457777 ✉ guochunyan@mail.htsc.com.cn

 <http://t.zhangle.com/4037>

投资要点：

- ◆ 事件：2月6日，根据国务院授权，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。
- ◆ 欧盟所谓的碳排放交易系统（ETS），也就是欧盟以环保节能的名义对炼油厂、电厂、钢铁厂等行业征收二氧化碳排放税。去年3月，欧盟通过开征碳排放税的指令，决定把航空业纳入欧盟的碳排放交易系统。欧洲法院21日的裁决，正式给予这一指令司法认定。按这一指令，全球4000多家经营欧洲航线的航空公司均须为欧盟的碳排放交易系统支付“买路钱”。
- ◆ 日前，欧盟宣布航空业部分启动排放权交易系统（ETS）注册机制，即航空公司可在欧盟注册机制开户，以获得成员国免费发放的排放权配额。今年全年，欧盟将向航空公司免费发放1.81亿吨排放配额。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。接下来航空公司需在每年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。
- ◆ 对全球航空业影响：目前，国际民航组织120多个会员纷纷提出反对欧盟强制征收碳排放税的做法，如果欧盟不退步，其他国家很可能将效仿欧盟做法，向欧盟航空业征收碳排放税。届时，全球航空业都将面临打击，欧盟航空业也将难以幸免。欧盟若一意孤行，必将引来许多国家采取报复行动，从而引发全球航空业的贸易战。
- ◆ 中国“三不”原则：中国航空协会呼吁国内航企以“三不”原则抵制欧盟碳税，即不参加欧盟碳市场交易，不向欧盟管理成员国提交碳排放监测计划，不与欧盟谈判优惠条件。中国的“三不”原则看似强硬，实则无赖之举。目前，我国并没有实质性的措施，如联合其他国家提起诉讼、搜集碳排放数据等，来应对欧盟航空碳税事件，而是寄望于通过外交和贸易手段解决。
- ◆ 对航空公司利润影响不大：据中航协估算，欧盟碳排放税的征收将使中国民航业今年增加8亿元人民币（约合1.23亿美元）的开支，到2020年将增加两倍以上。航空公司可通过提高机票价格或征收附加费等方式将成本转嫁给消费者，以抵消欧盟航空碳税的影响。即使航空公司不能通过提价方式转移成本，我国也极有可能会效仿欧盟，向欧盟航空公司征收航空碳税并补贴于国内航空公司。因此，我们认为该事件对国内航空公司利润影响并不大。

附表

图表 1: 航空碳税事件梳理

2011.03	欧盟通过开征碳排放税的指令，决定把航空业纳入欧盟的碳排放交易系统（ETS）。
2011.12	欧洲法院21日裁定，从2012年1月1日起，欧盟可以对所有进出欧洲国家机场的航班征收碳排放税。法院表示，欧盟有关对进出欧洲国家境内机场的国际航班征收碳排放税的指令，既不违反相关国际关税法，也不违反有关领空开放的协议。
2011.12	12月21日，欧洲法院宣布美航空运输协会及航空公司联合起诉欧盟2012年起征收碳排放税案件败诉。法院声明，欧盟碳排放交易具法律效力不违背国际法原则。
2011.12	美国向航企收集碳排放数据，或采取报复措施。
2012.01	德国汉莎航空公司提出，将把欧盟航空碳排放税的成本转嫁到乘客头上，航空票价可能上涨。这是第一家对航空碳排放交易做出具体回应的航空公司。
2012.02	中国禁止境内各运输航空公司参与欧盟排放交易体系。

资料来源：华泰证券

免责条款:

本报告的信息均来源于公开资料,本公司对这些信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证,也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。本公司力求报告内容的客观、公正,但文中的观点、结论和建议仅供参考,不构成所述证券的买卖出价或征价,投资者据此做出的任何投资决策与本公司和作者无关。本公司及作者在自身所知情的范围内,与本报告中所评价或推荐的证券没有利害关系。在法律许可的情况下,本公司及其所属关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券头寸并进行交易,也可能为这些公司提供或者争取提供投资银行、财务顾问或者金融产品等相关服务。

报告版权仅为本公司所有,未经书面许可,任何机构和个人不得以翻版、复制、发表、引用或再次分发他人等任何形式侵犯本公司版权。如征得本公司同意进行引用、刊发的,需在允许的范围内使用,并注明出处为“华泰证券研究所”,且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。本公司保留追究相关责任的权利。

本公司具有中国证监会核准的“证券投资咨询”业务资格,经营许可证编号为: Z23032000。