



新闻稿

国际航协：欧盟应审查碳排放交易体系 维护航空竞争力

2026年3月19日，日内瓦——国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）呼吁审查 EU ETS（欧盟碳排放交易体系），旨在提升欧洲航空运输业的竞争力，增强欧洲的航空连通性和经济韧性。

国际航协呼吁，此次审查应实现以下目标：

- **确保 CORSIA 得到全面实施**，覆盖所有国际航班，包括欧洲经济区（EEA）内部航线。为防止市场碎片化，欧盟应避免出台区域性豁免、额外资格门槛，以及与这一全球框架相冲突的重叠措施。
- **在 EU ETS 下建立 SAF“登记与认定”机制**，允许对其环境属性进行登记和认定。允许基于采购的 SAF 的认定，将有助于增强投资确定性和可负担性，这对于维护所有运营人的公平竞争环境至关重要。
- **将收入再投资于脱碳**。将航空业在 EU ETS 下缴纳的更多资金直接用于支持行业转型。重点应放在扩大 SAF 产能，以及支持新兴零排放技术的发展。
- **在提升韧性的同时平衡气候政策**。这意味着在推进雄心勃勃的气候目标的同时，保障航空运输业的全球竞争力。所有措施都必须建立在科学事实基础之上，并与国际标准保持协调，避免带来不成比例的行政负担和过高成本。

国际航协的这一呼吁，正值欧盟领导层对 EU ETS 实际效果及其对欧洲竞争力负面影响的质疑不断升温之际。这一立场也与《德拉吉报告》相一致。该报告指出，高成本、监管复杂性和投资不足，是削弱欧盟经济韧性的关键障碍。在地缘政治波动加剧、供应链频繁受扰的背景下，强大的航空连通性仍是支撑欧洲全球地位的重要资产。

国际航协理事长威利·沃尔什（Willie Walsh）表示：“欧洲航空政策在推进脱碳的同时，必须增强竞争力。审查 EU ETS，是一次至关重要的机会，可以让减排努力重新聚焦于更具成本效益的路径。当前的优先事项必须包括：全面实施 CORSIA，将 EU ETS 收入重新投入 SAF 及其他可信的脱碳解决方案，并取消那些只会增加成本和复杂性、却无法带来环境收益的重叠措施。这样做，将有助于保护欧洲航空连通性——这是支撑欧盟一体化、贸易和商业往来的关键战略资产。在全球经济承压、地缘政治不确定性上升的当下，EU ETS 审查必须形成一套协调一致的气候政策框架，在行业竞争力与气候雄心之间实现平衡。”

确保 CORSIA 得到全面实施

航空业是一个全球性行业，运行于日益动荡的地缘政治环境之中。为有效管理排放，包括欧盟成员国在内的各国政府已通过国际民航组织（ICAO）承诺采用一项统一的全球市场化措施，即 CORSIA（国际航空碳抵消和减排计划）。

为履行国际承诺，防止破坏性的监管碎片化，欧盟必须对所有国际航班全面实施 CORSIA，包括欧洲经济区内部航线。在全球框架之上叠加区域性措施，只会带来重复成本和行政复杂性，而不会产生额外的环境收益。进一步说，如果欧盟不能全面落实 CORSIA，不仅会削弱该机制在全球航空脱碳中的潜力，也会削弱国际合规所依赖的多边规则体系。

因此，必须推动全面、协调一致的实施方式，并避免设置欧盟特有的合格排放单位（EEUs）资格标准。这样做，既能为所有在欧洲运营的航空公司提供可预期、稳定的制度框架，也能确保环境效益可验证且在全球范围内保持一致。

实现 SAF 登记与认定系统

为加快向可持续航空转型，欧盟必须在 EU ETS 下引入基于采购的 SAF 认定机制。健全的“登记与认定”机制是欧盟内部建立流动性强、透明且治理良好的 SAF 市场的必要基础设施。



作为一种高完整性的监管链模式，“登记与认定”允许环境属性脱离实物燃料供应单独交易。对于作为终端用户的航空公司而言，这意味着运营人可以依据采购记录申报 SAF 减排属性，而不必以是否在特定地点实际加注该燃料为前提。这种灵活性对于 EU ETS 合规、自愿采用证明以及准确报告都至关重要。

要落实这一机制，需对 EU ETS 指令中与 SAF 认定相关的条款进行针对性修订。此外，还应将欧盟数据库（Union Database）全面扩展至航空器运营人，并提升其追踪 SAF 实物流转及其环境属性流转的能力，以防止重复计算并增强透明度。

归根结底，这一机制将有助于增强区域凝聚力和航空连通性，确保欧洲各地区利益相关方——无论是否靠近主要燃料枢纽——都能在公平的环境中参与竞争。

将收入再投资于脱碳

随着 2024 年免费配额逐步取消，航空业在 EU ETS 下承受的财务负担不断加重，因此，将这些收入重新投入行业转型至关重要。与航空业整体贡献相比，现有激励机制的规模仍明显不足。例如，旨在弥补 SAF 价格溢价的 SAF 配额机制，目前仅能覆盖需求中的很小一部分。预计在 2026 年至 2030 年间，这一机制仅能满足行业总配额需求的 4%至 5%。要弥补这一缺口，欧盟必须同时扩大 SAF 配额机制的规模，并延长其实施期限。

根据《可持续交通投资计划》（STIP）的估算，到 2035 年，欧盟为满足 SAF 需求所需投资约为 570 亿至 670 亿欧元；到 2050 年，这一数字将升至 2,680 亿至 3,760 亿欧元。上述资金需求中，相当一部分可以通过将航空业对 EU ETS 的贡献重新投入行业，来加快欧洲建立一个价格更具竞争力、更加开放且更加成熟的 SAF 市场。

预计在 2026 年至 2030 年间，航空业将上缴近 3.3 亿个配额，为成员国带来数十亿欧元收入。迄今为止，通过欧盟创新基金（Innovation Fund）实现的再投资仍十分有限。未来的资金配置应优先支持以下方向：

- 新兴技术：支持成熟度相对较低 SAF 生产路径
- 成本平价：帮助航空公司采用成本较高、尚处早期阶段的解决方案，加快学习曲线形成。
- 产业韧性：恢复免费配额，以保护欧洲竞争力，避免资本从绿色投资中被挤出。

此外，鉴于竞争力、可负担性和投资条件等因素，欧盟应恢复航空业的免费 EU ETS 配额，这也符合欧盟当前围绕产业韧性展开的更广泛讨论。成本暴露的速度和幅度十分关键。尤其在地缘政治和经济环境脆弱的背景下，合规成本若突然上升，可能削弱航空连通性、减少消费者选择，并挤占原本可用于脱碳投资的资源。

平衡气候政策以增强韧性

合规成本的突然飙升，加上全球地缘政治不稳定，可能削弱欧洲连通性并限制消费者选择。2026 年生效的新欧盟碳排放交易体系规则提高了行业风险，使平衡雄心与可负担性的协调气候政策成为战略必需。

航空业在欧盟经济中发挥着关键作用，欧盟碳排放交易体系可以在航空脱碳中发挥重要作用。为确保两者兼顾，欧盟航空政策必须与全球框架协调一致，支持对可衡量减排的投资，并避免对所有在欧盟运营的航空公司及其乘客造成不必要的重复和不成比例的成本。

- IATA -

编者注释：

- 国际航协在世界各地共拥有 360 家成员航空公司，定期国际航班客运量超过全球的 85%。
- [飞向净零碳排放](#)