



国际航空与气候变化组 (GIACC)

第四次会议

2009年5月25日至27日，蒙特利尔

议程项目 3：报告工作组制定的行动和政策要素

基于市场的措施工作组的报告

(由工作组主席提交)

1. 引言

1.1 工作组的职权范围和成员情况载于附录 A。工作组主要是通过信函和电话开展工作。由于时间和行政方面的制约，本报告仅限于与实施基于市场的措施 (MBM) 有关的主要问题，但应该和单独的信息文件一起进行审查，包括国际民航组织针对基于市场的措施已开展的工作、各国付诸实行的现行计划以及由业界或工作组的个别成员提出的建议和概念。提供的信息已提交给工作组。小组对其所做的审查在下文第 4 节和第 5 节做了报告。

1.2 工作组的一些成员未能够参加所有的电话会议。因此，第 5 节报告的结论没有反映出工作组所有成员的立场。由于时间紧迫，一些重大的分歧意见尚未得到解决，第 4.7 节重点做了报告。

2. 国际民航组织业已开展的工作出现的主要问题

2.1 国际民航组织自 1998 年以来主要通过航空环境保护委员会、理事会和大会针对基于市场的措施所做的工作，其综述载于加拿大提供的一份单独的信息文件当中。这项工作出现的主要问题现介绍如下，工作组建议今后就此题目开展工作时须对其予以考虑。

2.2 国际民航组织审议的各种经济手段

2.2.1 看起来，国际民航组织认为下列经济监管手段可作为基于市场的措施：

- 适用于燃油亦或旅客的碳相关税收，因其只为国家创收而对环境没有任何益处，已被排除在外；
- 基于燃油效率的收入中性收费，因其不切实际且对环境影响甚微，已被排除在外；
- 碳燃油收费或碳旅客收费，只要其收入被用于减轻航空对环境的影响，是可以接受的；
- 自愿性基于市场的措施（指根据每一运营人的选择）被认为是实现强制性制度一个有效的过渡基础，但环境效益有限；
- 国际民航组织审查的基于市场的措施当中，开放式排放权交易制度（ETS）已被推荐为是对环境最具有成本效益的基于市场的措施（“开放”意指航空器运营人可以进入碳市场从其他部门购买减排的碳信用度）。事实上，国际民航组织并未对基于市场的措施的所有主要选择方案的成本效益予以考虑，即未对经济实用的碳税收或收费的效用进行审查。

2.3 国际民航组织决议产生的原则

2.3.1 国际民航组织大会第 A36 号决议的附录 L 为国际航空使用基于市场的措施提供了关键的原则。将《芝加哥公约》规定的对运营人不歧视的原则与共同但有区别的责任（CBDR）、联合国气候变化框架公约之下各自的能力结合起来存在重大问题，对相互协议也存在意见分歧。

2.4 国际民航组织对国家或国家集团采用基于市场的措施的设想

2.4.1 一个国家如对燃油采取收费，它可以适用于燃油供应商或航空公司，在这种情况下，是对在其领土内供应的燃油收费，这大致与离开该国的航班相对应。

2.4.2 一个国家或一个国家集团对于燃油收费或采用的排放权交易制度，它也可能适用于在该国或国家集团运营的运营人。提出的问题涉及到地理范围，即对外国运营人适用哪些条件和应涵盖航班的哪一部分。

2.4.3 一个国家如对旅客采取收费，它适用于在该国旅行经过的机场的旅客。提出的问题涉及到范围。

2.5 国际民航组织或其他国际组织的部门做法的作用

2.5.1 主要问题关系到国际民航组织和/或其他国际组织在制定和实施一个全球性部门做法方面的作用。国际民航组织或其他国际组织在短期和中期管理一个全球性计划的可行性有待商榷。一些成员强调指出，国际民航组织已经开展的工作表明，不同的角色可分配给不同的组织，比如设立一个通过基于市场的措施来实现的目标以此作为国际航空减排全球目标的组成部分、设计全球性基于市场的措施和管理计划产生的资金。此外，当各国至少在最初阶段实施不同计划的可能情况下，国际民航组织应该确定一个全球性框架，以确保为解决制度之间的兼容性或同等性提供指导。

2.6 作为国际民航组织已经开展工作的结果，实施基于市场的措施的原则和查明的主要问题：

- 设计全球计划可以考虑的基于市场的措施的类型是碳燃油收费或旅客收费，只要其收入被用于减轻航空对环境的影响或开放式排放权交易制度；

- 设计全球性计划时，将《芝加哥公约》规定的对运营人不歧视的原则与照顾到联合国气候变化框架公约下建立的共同但有区别责任的原则结合起来是主要问题。
- 各国在采取基于市场的措施时，主要问题是地理范围（只进港或只离港或所有航班，外国运营人参与情况下的相互协议）和制度之间的兼容性以避免双重计算/收费，并确保同等性。
- 在设计全球性基于市场的措施时，主要问题是国际民航组织、其他组织或国家为基于市场的措施设定目标做出贡献、在设计计划和管理最终产生的用于减轻航空对气候影响的资金所发挥的作用。

3. 审查国家或地区一级形成的计划和关于采用部门做法的全球性计划的建议

3.1 工作组已经审查的某些计划，其中一部分已经或今后将由一个国家或一个国家集团在国家或地区层次上实施，而另外一些计划属于全球性部门做法的假设或概念，业界或工作组的成员将对其进行研究。单独的信息文件对所有计划做了更详细的描述。每一计划的主要特点和提出的主要问题归纳如下。

3.2 审查国家或地区层次制定的计划

3.2.1 新西兰计划

3.2.1.1 新西兰排放权交易计划将涵盖新西兰从 2011 年 1 月 1 日起使用的液化（运输）燃油。该计划不包括国际航空和海上运输所使用的燃油排放。燃油供应商必须参与该计划，有责任报告排放并“交出”排放单位。新西兰航空公司、快达航空公司和维珍蓝航空公司可以自愿参加该计划。一旦它们“选择”参加，它们须承担与国内航班所用燃油相关的全部法律义务。政府不会给予燃油供应商免费排放单位。排放单位的费用预计将转嫁给消费者。假设每吨二氧化碳当量的碳价格约为 25 新西兰元，对航空燃油的价格影响预计每升为 7 分钱。

3.2.2 欧洲排放权交易计划

3.2.2.1 该计划将于 2012 年启用，航空器运营人必须在每年年底向监管机构交出排放额度来解决其二氧化碳排放。主要特点如下：

到达和离开欧盟的所有不超过 5 700 千克的按照仪表飞行规则的所有飞行予以豁免；

每天航班不超过 2 架次或每年二氧化碳排放量不超过 1 万吨的商业运营人享有“免责”豁免；

上限以欧盟 2005 年全部有关航班的排放量为基准。2012 年，上限为这一数额的 97%，2013 年，上限为这一数额的 95%；

以运营人 2010 的活动成比例的基准为基础，85%的额度属免费。15%的额度由欧盟成员国拍卖。

拍卖额度所的收入应该用于解决欧盟和第三国的气候变化问题。

避免对航班双重监管的选项，确保欧盟的排放权交易计划与第三国通过的具有同等效力的措施实现最佳互动。

3.2.3 澳大利亚的国内排放权交易计划 —— 减少碳污染计划

3.2.3.1 减少碳污染计划（CPRS）是澳大利亚为实现其减排目标的主要国内工具。建议于 2010 年 7 月 1 日开始实施，减少碳污染计划是一个封顶加交易制度，长期目标是到 2050 年将 2000 年的温室气体排放水平减少 60%。国内运输部门都被纳入此减少碳污染计划之内，并对运输燃油的上游供应商行使计划的义务。对于航空业，该计划只适用于国内航空旅行，不包括国际航班和国际航班的国内段。

3.2.4 美国最近讨论的与基于市场的措施有关的最新建议

3.2.4.1 美国已对封顶加交易的概念讨论了多年。奥巴马政府正致力于减少美国经济的碳足迹，并正在制定整个经济的上限与交易计划的提案。另外，美国国会一直在讨论一系列立法做法。在最近的建议当中，设想计划可以实施以涵盖美国经济大多数部门的二氧化碳排放。对于包括航空在内的运输活动，这些措施可以采用上游上限和交易制度的形式，即要求燃油供应商参加一个上限与交易计划。

3.3 审查国际航空部门计划的建议

3.3.1 欧洲航空公司协会的建议

3.3.1.1 欧洲航空公司协会提出了一个旨在解决国际航空排放的全球性部门做法，关键要素如下：

- 国际航空列入京都之后任何关于气候变化多边协定其中的一个部门；
- 国际民航组织代表航空业参加哥本哈根谈判；
- 对于芝加哥不歧视运营人的原则与各国之间有区别责任的京都原则进行调节；
- 各国应当根据其航空市场的成熟程度分为三个集团；
- 对三个集团区别设立目标，但对在同一集团内经营的所有航空承运人平等对待；
- 第二集团之间的业务，不论其国籍与否，对所有航空承运人适用最低的目标；
- 国际民航组织加紧对各个集团内国家的目标和分类进行审查和调整。

3.3.2 航空全球交易集团的建议

3.3.2.1 航空全球交易（AGD）集团是一个汇集了大型国际航空公司、航空部门的公司和国际非政府组织联合体的“气候集团”，它提出了一个全球性部门做法以解决国际航空对气候变化的影响。航空全球交易建议的关键要素归纳如下：

- 建议达成一份涵盖所有国际航空运输提供者二氧化碳排放的全球性部门协议，以确保在航空市场得到平等对待；
- 为部门设定一个全球减排目标，确保它在解决全球减排方面发挥公平和公正的作用；
- 航空协议纳入整体气候框架，能公开进入全球碳市场；
- 个别航空承运人将交出与其年度燃油采购碳含量成比例的额度；
- 可以免费、通过拍卖、从清洁发展机制和从发展中国家减少森林砍伐和退化（REDD）的潜在信用额得到额度；
- 计划由一个联合国的国际机构予以管理；
- 管理机构将收取从拍卖二氧化碳额度产生的收入，并分配给一套经过明确界定、有透

明度和可核查的用途，包括京都议定书的适应基金、促进发展中国家可持续生物燃油原料种植和生物射流炼油能力的种子基金、符合联合国气候变化框架公约的减少发展中国家森林砍伐和退化产生的排放，可能的话，用于资助为航空研究和开发创新技术解决方案的基金；

- 上述相当大比例的收入只有分配给发展中国家的气候变化项目方可实现共同但有区别的责任；
- 筹集的资金被担保用于通过低碳解决方案提供即时环境效益的项目，而不能被视为是国家政府的一般收入。

3.3.3 加拿大对于部门做法的考虑

3.3.3.1 加拿大提出一个不同于航空全球交易集团的建议。它不同于运营人交出与油耗成比例的额度并可进入碳市场，而是在部门层次对旅客征税，募集的资金集中管理用于商定的目标，包括在全球碳市场为超出部门目标的排放量购买抵消。国家参加属自愿性质，但有奖励措施，比如只向参加国家再分配资金。一个问题是对旅客收费是否应考虑到运营人的效率。收费将适用于从参加国起飞的所有国际航班，以便尊重对运营人的平等对待。共同但有区别的责任的原则主要是在向发展中国家重新分配资金时得以遵守，如同航空全球交易概念一样。这种有差别的建议可被看作是实现航空全球交易概念的过渡设想。

3.3.4 澳大利亚对于部门做法的考虑

3.3.4.1 澳大利亚代表提议，下述原则应当作为全球国际航空以市场为基础的措施的任何部门做法的基础：

- 有效地促进减少温室气体净排放量；
- 成本效益好；
- 涵盖大部分（如果不是全部）的国际航空排放；
- 避免竞争航空承运人之间的商业扭曲；
- 不规定具体的减排方法；
- 支持、促进和推动技术创新和本部门的研发；
- 收入应当用于向发展中国家提供援助；和
- 实用、透明和易于管理。

3.3.4.2 澳大利亚代表建议这些原则可以通过一种混合办法实现，即对燃油提价的收费用来资助购买抵消，确定下列关键要素：

- 评估国际航空排放量预测的绝对水平；
- （从绝对水平）减少净排放目标的协议和实现减排的时间表；
- 评估为实现规定的减排所需的抵消项目的费用；
- 计算购买抵消所需要的费用，对所有国际运营人燃油提价均适用排放收费以避免歧视；
- 收取各个国家从收费中得到的收入—对国际航空服务航空燃油提价可能征收一定的航空燃油附加费；
- 收入将用于满足商定标准的抵消项目，重点用于支持发展中国家的缓解措施；和
- 核查收入是用于有效的排放缓解措施。

3.4 审查不同备选方案或设想产生的主要问题

- 所有制度都倾向以一种既不影响国际航空经济增长而又能减少二氧化碳排放的方式来实施基于市场的措施。此外，基于市场的措施主要目的不是通过增加其成本来减少对航空的需求。
- 大多数制度包括遵守对航空设立的排放限制，即如果航空排放超过限制目标时在市场上购买公认的碳抵消；
- 一些计划包括将所产生的一定数目的资金重新分配给航空业以改善其燃油效率；
- 共同但有区别的责任的原则可以按照各种不同的方式予以承认。一些范例包括：根据航空运输市场的成熟程度采取分阶段的办法，对不同类型的航线区别设立目标，或将统一收费筹集的资金有选择的重新分配，偏向有利于发展中国家；
- 一些计划有排除小量排放的“限量”条款。

4. 对实施基于市场的措施设想的讨论情况

4.1 总体而言，工作组认识到国际民航组织已经讨论了许多问题，而且也在缔约国之间引发出困难的问题。虽然对这些问题存在不同意见，但大会第 36 届会议创造的新势头、建立国际航空与气候变化组、召开一次高级别会议以及哥本哈根会议的前景，都为重新审查这些问题并为其解决取得进展提供了机遇。

4.2 工作组普遍认为，基于市场的措施不仅是每个国家除了技术、运行和基础设施措施之外可使用的一篮子措施当中唯一的要素。它们提出了两个主要问题：它们如何能为主要以燃油效率确定的目标做出贡献；以及鉴于基于市场的措施的不同组成部分将在国家计划中发挥作用，但又不能创造一个不符合国际航空的东拼西凑的制度，如何实施基于市场的措施。

4.3 工作组对于实施基于市场的措施预测了三个主要类型的设想，可被定为设想 A（一切照常）、设想 B（根据部门做法所谓的“理想的全球计划”）和设想 C（各国在国际民航组织框架内的举措）。设想 C 应被看作是一个目前设想 A（每个国家可采取自己的措施）与未来理想的设想 B（通过一个部门做法的全球性计划）之间的中间步骤。设想 C 应被认为是对设想 A 的改进，即国际民航组织的框架将提供一个协调一致的计划，以使个别国家的政策，虽属自愿，都构成实现全球性制度的组成部分。

4.4 设想 A（没有国际民航组织的强制性框架，一切照旧）

4.4.1 具有多元化政策和参数的国家或地区负责实施基于市场的措施，比如：燃油税或排放权交易、不同的适用实体（运营人或航班）和不同的范围。

优点

— 一些国家对共同但有区别的责任的原则的担心能得到尊重，因为每个国家都执行自己的政策；

- 鉴于是由国家决定如何以及哪些基于市场的措施被用来作为解决航空业温室气体排放综合计划的组成部分，不存在任何体制可行性的问题。

缺点

- 措施东拼西凑，航空公司难以遵照执行；
- 在两个不同制度国家之间的每条航线上造成潜在竞争问题；
- 从联合国气候变化框架公约的角度来看，对于国际航空排放总量的演变缺少预先可见性；
- 在收取收入的任何计划资源共享方面制造了潜在的争端；
- 鉴于对基于市场的措施的适用和地理范围有不同意见，存在潜在的法律纠纷。

4.5 设想 B（根据部门做法的理想的全球计划）

4.5.1 在强制性基础上建立一个独特的全球性制度，为国际航空设立一个全球排放量的上限和交易制度。根据市场的成熟程度，该制度可在不同上限或实现同一上限不同日期的基础上包括有区别的原则。

优点

- 该制度对所有国际航空公司都是明确的；
- 国际航空运输协会和一些行业要求有一个全球性制度；
- 一些国家对共同但有区别的责任的原则的担心能够得到尊重；
- 在统一基础上实施这一制度，藉以遵守不歧视的原则；
- 这一计划对排放量演变情况的贡献是可以预测的。

缺点

- 国际民航组织难以对这一概念形成共识；
- 国际民航组织无权将这种制度强加于各国；
- 如果该制度包括一个类似燃油征税的措施，需要修改国际民航组织的现行政策以及数百份民用航空运输协定；
- 如果需要建立一个新的国际机构来收取和重新分配资金，这可能还需要耗时数年；
- 如果创建一个国际航空排放权交易制度，它需要有一个与目前尚不存在的国际碳市场挂钩的开放式制度。

4.6 设想 C（国际民航组织框架下国家和地区的举措）

4.6.1 国家或地区在国际民航组织框架内负责实施基于市场的措施。这一框架须确定实施基于市场的措施商定的原则，包括它们如何促进全球目标。它将提供一个协调的计划，以便使个别国家的政策构成全球系统的组成部分。

优点

- 一些国家对共同但有区别的责任的原则的担心比设想 B 得到更好尊重，因为每个国家都执行自己的计划（部分被排除在外）；
- 体制可行性的问题较少；
- 各国执行的不同措施的数量将减少到最低限度，使航空公司易于遵照执行；
- 可以使用已经批准的国际民航组织的指导以促进框架的制定。

- 如果上限适用于大额度的国际排放，可以对国际航空排放的演变更好地做出预测；
- 国际民航组织 2010 年大会可以对主要的政策文件达成协议。
- 设想 C 可以成为实现全球部门做法（设想 B）的过渡。

缺点：

- 与真正的全球性制度相比，这种设想效率较低。

4.7 讨论

4.7.1 工作组报告的本节介绍了某些成员提出的一些有趣的想法，但尚未充分讨论以形成工作组的结论。接下来第 5 节是结论。

4.7.2 一些成员认为，二氧化碳排放收费最好是可以转让的许可证，因为它们不受市场价格变化的影响，并更容易对长远规划做出准确预测。

4.7.3 人们普遍认识到，收费在操作上层较为容易，就行政负担而言，采用燃油收费是最简单易行的。

4.7.4 一些成员强调，从另一方面来讲，排放权交易是实现减排最具成本效益的方式，国际民航组织在审查基于市场的措施时对此已有所认识。

4.7.5 工作组还认为，可以预测一种新的混合型基于市场的措施，它将各国收费的行政简化与排放权交易制度的环境效益结合起来，国家随后使用收入在市场购买碳信用额。

4.7.6 设想 C 同时包括排放收费和交易计划。只要对碳排放量限制设定一个共同目标及收入有效用于解决气候变化，这两种办法都可以接受。

4.7.7 一些成员对确保计划能涵盖绝大部分国际航空排放的可能解决办法表示出兴趣。

4.7.8 任何制度应简单易行且不歧视运营人。不过，一名成员设想通过修改相应的相对较少的双边航空运输协定，采用一种阈值方法来解决 20 至 30 个国家的问题更为简单，即使会出现某些歧视现象按照国际民航组织的数据，这些国家承运人的排放量约占全球排放量的 80%。

4.7.9 一名成员认为，在讨论排放权交易制度时，应明确目标针对谁、上限有何要求以及计划如何执行。若无上述信息，则难以评估其有效性及效率。

4.7.10 一名成员强调，当从一篮子措施中选择开放式排放权交易制度时，需要对实现目标的可能性及努力程度适当加以考虑。此外，该成员认为，开放式计划的所有参与者付出同等的努力必不可少。该成员认为，如果国际航空部门不得不从其他部门购买排放额度，而这些部门付出比国际航空业较低的努力就已实现或超过目标，这是没有道理的。

4.7.11 分阶段办法可以预测用于任何制度，作为一种遵守共同但有区别的责任的方式。如果适用这一概念，它可根据航线适用以避免竞争扭曲。随着规定航线上市场成熟程度的发展，可规定越来越严格的排放限制。确定市场成熟程度的标准可以航线两端国家的最低发展水平为基础。国际民航组织可为

此特定目的对少数国家建立分类。

4.7.12 关于使用计划产生的资金，一些成员认为可使用一部分资金购买碳信用额，以补偿超过某一特定目标的排放量，问题是应该向航空业重新分配多少资金以提高燃油效率，以及向发展中国家的项目提供多少资金。

4.7.13 一名成员认为，产生的资金用于支持和援助发展中国家时，这些资金仅限于用于发展中国家的国际航空部门更为合理。

4.7.14 一名成员认为，确定国际民航组织层次的全球性计划证明具有挑战性，因为基于市场的措施在不同国家的解决航空温室气体排放的各种做法中会发挥不同的作用。

4.7.15 一名成员指出，这种框架也应确保归因于其他利害攸关者的温室气体排放部分，如空中交通服务提供者和机场也应得到解决。

4.7.16 但是，也有人提醒指出，决定一个国家使用所得收入的最终责任属于该国。最后，如果通过这方面的法律国际文书，各国的作用可能限于收费和将资金转移给一个负责全球计划的组织。

4.7.17 国际航空与气候变化组第三次会议建议国际民航组织为报告和监测既定目标的进展情况建立一个严格的数据收集系统。报告和审核绩效数据是国际民航组织通过的任何基于市场的措施的关键要素。

5. 主要结论草案

5.1 国际航空的一般部门做法

5.1.1 小组普遍同意，如果没有国际民航组织制定全球性部门框架，由存在不同政策和参数的国家或地区实施基于市场的措施绝非最为理想。这种做法可能使协调变得更加困难、制造竞争扭曲的风险、对业界造成不必要的负担并使业界遵守复杂化。

5.1.2 小组承认，一个用于国际航空的独特的全球性部门制度是理想的。然而国际民航组织或联合国其他机构必须建立执法权力来管理这样一个全球性制度。出于这个原因，除其他外，工作组认识到实施这种方法面临着重大挑战，尤其是在短期和中期。

5.1.3 作为一个优先事项，小组因此认为通过国际民航组织体系制定进一步的部门框架更加可行，使国家和地区各自采用与这一框架确定的全球商定的原则相符的基于市场的措施。

5.1.4 国际民航组织的框架尤其应保证 (a) 选择最有效率和效力的措施，(b) 充分尊重各国不歧视承运人的原则，(c) 照顾到每个国家和地区的具体情况和不同能力，(d) 促进行业遵守，(e) 基于市场的措施是可以协调而不重复，和 (f) 妥善解决地理范围的问题。

5.1.5 这种框架应该至少确保避免出现双重计算/收费。应该在一特定航班实现的减少碳排放量吨的基础上建立这两种类型的基于市场的措施的当量，而不是以这些措施的成本为基础，尤其是碳信用额价格在不同市场出现价格不同的情况下。

5.2 国家和地区基于市场的措施的选项

5.2.1 工作组注意到，国际民航组织通过其航空环境保护委员会（CAEP）为解决国际航空排放对气候变化的影响已经开展了大量的基于市场的措施的工作。这使国际民航组织大会已经为可能的选项提供一些指导。

5.2.2 小组普遍同意，非开放式的排放权交易或收费制度并非最具成本效益的选择。小组也承认，虽然燃油收税是一个选项，但它带来了包括涉及双边航空运输协定的政策和法律问题。

5.2.3 小组承认在其他可能的选项当中，目前正在制定基于市场的措施的国家和地区已选定两种措施：（a）直接包括航空器运营人的开放式下游排放权交易计划，和（b）对航空器运营人燃油提价收费的开放式上游计划。这两种备选方案似可归入国际民航组织的部门框架。

5.3 国家和地区措施之间的相互作用

5.3.1 小组普遍认为，确保国家和地区采用的基于市场的措施之间的有效互动十分重要，以避免航空运营人的双重负担和尽量减低竞争扭曲和碳泄漏。

5.3.1.1 在这方面，工作组指出，国际航空可通过与按照国家和地区的措施开发的当地碳市场挂钩而进入全球碳市场。小组建议国际民航组织与联合国气候变化框架公约合作进一步制定指导以推动这一进程。

5.3.2 为了确保运营人不受到歧视，小组认识到对在两个国家或地区之间航线上的所有运营人采取相同的措施是最佳的解决方案。但它也同意按起飞国家实施的措施和其他标准也应该考虑作为一个可以接受的替代办法，以尽量减少竞争扭曲。

5.4 国家和地区的具体情况和各自的能力

5.4.1 小组认识到在实施基于市场的措施时必须考虑到发展中国家的具体需要和能力。尤其应照顾到不同国家和地区航空市场的成熟程度。

5.4.1.1 小组审议了区别的不同形式以及它们如何与国际民航组织关于国家不歧视航空运营人原则的接轨问题。小组指出不同方法的一些范例包括：（a）航空市场不同，基于市场的措施的严格性则有所不同，（b）分配创收时要考虑到国家的发展水平，（c）免除某一阈值下的小量排放，（d）各国根据其市场的成熟程度逐步参与。

5.5 基于市场的措施产生的收入的使用

5.5.1 小组普遍同意，适用于国际航空的基于市场的措施产生的收入可优先用于资助气候变化缓解和适应措施，亦可用于国内或国外的其他部门，尤其是发展中国家的部门。

APPENDIX A
English only

MARKET-BASED MEASURES WORKING GROUP

Membership

Chair: Mr. Paul Schwach (France)

Mr. Carl Burleson (Adviser to US)
Ms. Brigita Gravitis-Beck (Canada)
Mr. Luiz Alberto de Melo Brettas and Jorge Silveira (Advisers to Brazil)
Mr. John Doherty (Australia)
Mr. Jocelyn Fajardo (Adviser to France)
Mr. Zhanbin (China) and Mr. Sun Guoshun (Adviser to China)
Mr. Tetsu Shimitzu (advisor for Japan)

The following persons also participated to the work of the Working Group:

Mr. David Southgate (adviser from Australia)
Ms. C Blain (adviser from Canada)
Ms. Sam Brand (adviser from Canada)
Mr. Philippe Langumier (adviser from France)
Mr. Ted Milczarek (adviser from Australia)

The group received also contributions from:

Mr. Mohammed Ali Jamjoon (adviser from Saudi Arabia)

Terms of reference

Explore options on Market-Based Measures to assist a program of action to address emissions from International Aviation having regard to:

recent announcements of industry proposals and different scenarios available;
work already conducted within ICAO and the importance of avoiding duplication;

Explore the scope of what can be achieved through market-based measures and related metrics.

Deliverables

Report advising GIACC/4 on options for further work.