

中国自主减排 不与别国挂钩

温家宝在气候大会上保证:减排执行受到法律和舆论的监督

新华社哥本哈根12月18日电 哥本哈根气候变化会议领导人会议18日在丹麦举行。100多个国家的领导人以及联合国及其专门机构等国际组织负责人出席了会议。中国国务院总理温家宝与会并发表了题为《凝聚共识 加强合作 推进应对气候变化历史进程》的重要讲话,全面阐述中国政府应对气候变化问题的立场、主张和举措。

中国是近年来节能减排力度最大的国家

温家宝说,中国在发展的进程中高度重视气候变化问题,为应对气候变化做出了不懈努力和积极贡献。

——中国是最早制定实施《应对气候变化国家方案》的发展中国家。近年来制定了一系列法律法规,把法制作为应对气候变化的重要手段。

——中国是近年来节能减排力度最大的国家。截至今年上半年,中国单位国内生产总值能耗比2005年降低13%,相当于少排放8亿吨二氧化碳。

——中国是新能源和可再生能源增长速度最快的国家。水电装机容量、核电在建规模、太阳能热水器集热面积和光伏发电容量均居世界第一。

——中国是世界人工造林面积最大的国家。目前人工造林面积达5400万公顷,居世界第一。

增加减排信息透明度

温家宝表示,中国有13亿人口,人均国内生产总值刚刚超过3000美元,按照联合国标准,还有1.5亿人生活在贫困线以下,发展经济、改善民生的任务十分艰巨。中国能源结构以煤为主,降低排放存在特殊困难。但是,我们始终把应对气候变化作为重要战略任务。我们提出,到2020年单位国内生产总值二氧化碳排放比2005年下降40%至45%。我们的减排目标将作为约束性指标纳入中长期规划,保证承诺的执行受到法律和舆论的监督。我们将进一步完善国内统计、监测、考核办法,改进减排信息的披露方式,增加透明度,积极开展国际交流、对话与合作。

中国将为实现甚至超过减排目标而努力

温家宝强调,应对气候变化需要国际社会坚定信心,凝聚共识,积极努力,加强合作。必须始终牢牢把握以下几点:

第一,保持成果的一致性。本次会议的成果必须坚持而不能模糊公约及其议定书的基本原则,必须遵循而不能偏离“巴厘路线图”的授权,必须锁定而不能否定业已达成的共识和谈判取得的进展。

第二,坚持规则的公平性。共同但有区别的责任”原则是国际合作应对气候变化的核心和基石,应当始终坚持。发达国家必须率先大幅量化减排并向发展中国家提供资金和技术支持,这是不可推卸的道义责任,也是必须履行的法律义务。发展中国家应根据本国国情,在发达国家资金和技术转让支持下,尽可能减缓温室气体排放。

第三,注重目标的合理性。确定一个长远的努力方向是必要的,更重要的是把重点放在完成近期和中期减排目标上,放在兑现业已做出的承诺上,放在行动上。

第四,确保机制的有效性。国际社会要在公约框架下做出切实有效的制度安排,促使发达国家兑现承诺,向发展中国家持续提供充足的资金支持,加快转让气候友好技术。

温家宝最后强调,中国政府确定减缓温室气体排放的目标是根据国情采取的自主行动,是对中国人民和全人类负责的,不附加任何条件,不与任何国家的减排目标挂钩。我们言必信、行必果,无论本次会议达成什么成果,都将坚定不移地为实现、甚至超过这个目标而努力。



温家宝在哥本哈根气候变化会议领导人会议上发言 新华社

各国挑灯夜战拟定草案 未提减排目标

草案要点

- 全球平均气温不应比工业化开始前高出2摄氏度
- 2020年前发达国家每年筹集1000亿美元,帮助发展中国家减排
- 发展中国家将同意接受一定程度的减排监督

哥本哈根联合国气候变化大会18日进入最后一天,超过110位国家和国际组织领导人出席峰会。会议开始之前,数十个国家领导人半夜开会讨论大会最终文件草案文本。

这一尚未定稿的文本内容包括给全球升温幅度设限和发达国家提供资金援助等。文本,初稿没有提及任何温室气体减排目标。

午夜会议

来自26个国家的领导人17日午夜之后召开会议,讨论气候变化大会最终文件草案。

会议持续大约两小时,凌晨3时左右结束。各国代表接下来继续讨论。丹麦首相拉尔斯·勒克·拉斯穆森说,会议旨在“讨论如何使谈判取得某种进展”。

对话非常具有成果和建设性,”拉斯穆森说,“但我们还远

未达成目标。”

代表77国集团和中国发言的苏丹外交官卢蒙巴·迪亚平说,“它(文件草案)尚无法应对我们面临的挑战”,需要继续修改。

气温“红线”

路透社援引大会最终文件草案内容报道,各方“承认这一科学观点”,即全球平均气温不应比工业化开始前高出2摄氏度。

草案说,全球需要大幅削减温室气体排放,不过并未提到发达国家2020年前的减排目标。

美联社等媒体援引联合国内部散发的一份材料报道,各国眼下已作出的承诺尚不足以把升温幅度控制在2摄氏度之内,全球气温可能会上升3摄氏度。

资金援助

文件草案还包括发达国家向

发展中国家提供资金援助的内容。各方支持2020年前每年筹集1000亿美元的目标,但以有意义的减排行动和透明度为条件。在那之前,发达国家将在2010年至2012年间提供300亿美元。

美国国务卿希拉里·克林顿17日在哥本哈根说,美国愿意和其他国家一起2020年之前为援助发展中国家每年筹集1000亿美元。不过希拉里同时提出前提条件,要求所有主要经济体采取有意义的减排行动并保证执行透明。

路透社报道,发展中国家在草案中说,他们将同意接受一定程度的减排监督。

这份草案还说,今后将建立一个或多个具有完全法律效力的新协议举行谈判,务必在明年11月下一届气候变化大会召开之前达成协议。

新华社供本报特稿

中美交锋

中国自主减排 不接受国际监察

外交部副部长何亚非17日在哥本哈根举行记者会,介绍了温总理在与一些国家领导人及联合国秘书长潘基文会时表明有关立场。

温总理强调,“巴厘行动计划”对“三可”(可测量、可报告和可核实)有明确规定。这些规定既体现了“共同但有区别的责任”原则,也是长期谈判的结果,是各方已有的共识。发展中国家只有得到国际资金、技术和能力建设支持的减缓行动,才接受“三可”审评,自主采取的行动不接受国际“三可”。我们坚持这一点,并不是害怕监督,或是怕负责任,而是为了体现“共同但有区别的责任”原则。我们愿意改进国家信息通报的报告方式,增加透明度。我们也愿意自愿地、主动地做一些说明或澄清,也可以考虑与各方进行国际交流、对话和合作。 新华社

美国无理指责中国 不接受外部监督

据法新社12月18日报道,美国总统奥巴马当天在丹麦哥本哈根气候变化大会上表示,世界应该停止争吵,并准备签署一项即使是“不完美”的协议。

奥巴马说,他认为世界就气候问题采取集体行动的可能性已经不大,当前的关键问题是世界应该继续前进还是分裂。报道说,奥巴马拒绝做出新的承诺,但谴责中国在减排问题上不接受外部的监督。

萨科齐攻击中国阻碍气候谈判进程

据法新社12月18日报道,法国总统尼古拉斯·萨科齐当天表示,哥本哈根气候变化大会的进程正在受到中国的阻碍。萨科齐说,中国正在减缓气候大会商定最终协议的进程。 综合

花絮

奥巴马迟到 查韦斯不满提前退场

18日召开的哥本哈根联合国气候变化大会领导人会议推迟约2个小时开幕。委内瑞拉总统查韦斯和玻利维亚总统莫拉莱斯在会议开始前离席,以表示对美国总统奥巴马迟到的不满。

领导人会议原定于当地时间上午10时召开,但直到11时尚未开始,此时查韦斯和莫拉莱斯站起来走出会场。会场外查韦斯接受媒体采访时说,这是为了表示对“美国总统奥巴马迟到”的不满,到现在奥巴马也没有出现在会场,而是在与某些人召开秘密会议。

查韦斯随后上车离开了大会会场贝拉会展中心。除奥巴马外,英国首相布朗、德国总理默克尔和法国总统萨科齐等人也未按时抵达会场。

当地时间中午约12时,在推迟约两个小时后,丹麦首相拉斯穆森宣布会议开始。此时奥巴马等人仍未来到会场。 新华网

»相关新闻

航空业减排方案“听审” 如达不成一致 赴欧将多掏一两百元

作为一个全球性的行业,民航业正在听候哥本哈根大会的“审判”,如果此次大会无法达成一致的意見,排放只占全球2%的航空业将为其它行业作出“表率”,至少会被课以24亿欧元的“碳费”!

根据国际航协的测算,单单上海往返欧洲的一个B777航班就要支付4884欧元的碳费,飞机坐满乘客的前提下,平均到每个人要为此支付163元。这意味着,能否达成航空业一致的减排方案,将关乎将来每个乘坐飞机的乘客的“荷包”。

全球航空业 听候哥本哈根“审判”

两份提案已经摆在了哥本哈根大会各国的桌面上。一份是国际航协的提案,国际航协设定了三个目标,一是到2020年,航空业每年的燃效提高1.5%;二是从2020年起,通过碳中和增长,稳定碳排放量;三是在2050年,碳的净排放量比2005年减少50%。

另外一份被航空业称之为“魔鬼提案”,是由欧盟各国环境部长签署的航空业减排议案。该提案设置了两个时间表,一是在未来10年内,航空业要实现减排20%;而到2050年,要实现减排80%—95%的目标。为达到这一目标,欧盟计划将航空业纳入区域性欧洲排放交易制度。

国际航协测算,欧盟的提案意味着全球航空业从2012年将开始为碳排放埋单,首年进出欧盟的航空公司将掏出24亿欧元的碳费,以后逐年还会递增。

如达不成一致 欧盟将实施“魔鬼”提案

如果全球各国不接受国际航协的提案或无法达成一致的意見,欧盟将单边实施这项“魔鬼”提案。专家测算,早期每位乘客的碳排放费只有一两百元,但随着“碳价”的上涨,2020年起每位进出欧盟的乘客将掏约合1000元人民币的“碳费”。

记者近日从民航局证实,目前我国共有执飞欧洲的11家航空公司被纳入了欧盟碳排放交易体系的范围。对于不按要求交付碳费的航空公司,欧盟将采取罚款、扣留或拍卖航空器甚至航线禁运等措施给予处罚。

据了解,国内航空公司在中欧航线上一直惨淡经营,就连国际航线网络相当完备的中国国航,一直到2007年才宣布实现盈利。而按照欧盟的计算法则,经营中欧航线的一家国内航空公司掏出的碳费就将高达500万欧元。

这对国内航空公司而言,显然是不可承受的。“如果成本实在太高,大就不飞了,”一航空公司负责人告诉记者,“没有人愿意只能停飞。”

民航局强烈抗议 不愿掏“买路钱”

针对欧盟将国际航空业纳入排放交易体系法案,中国民航局此前曾两次致信欧委会,表明中方立场和严重关切。“欧盟的计划忽略了发达国家与发展中国家的区别,”民航局局长李家祥表示,“欧盟等发达国家理应正视自己的历史责任和当前人均排放的现实,率先大幅度减排,并为发展中国家提供充分的资金、技术和能力建设支持,而不应以保护气候之名行限制发展中国家的航空业发展之实。”

不少航空公司建议,如果欧盟针对中国航空公司强推该项政策,中国也应该制定相应的碳排放政策,向欧盟的航空公司课以重税。民航局也明确表示,“保留进一步采取必要反制措施的权利。” 《广州日报》供稿