

# 放宽绿电项目建设环保限制 设定审批时限 欧盟为可再生能源紧急开“绿灯”

■本报记者 李丽雯

近日,欧盟委员会发布的一份临时性紧急政策提案称,为推动能源多元化供给,欧盟将加速提升本土可再生能源装机占比,降低对进口化石燃料的依赖度。采取的具体措施将包括临时放宽建设可再生能源电厂所需的环保要求、简化审批手续、设置最长审批时限等。不过,业界普遍认为,目前欧盟出台的举措仍以应对短期能源危机为主,长期有效保障能源供应的方案尚不明朗。

## ■简化可再生能源管理流程

欧盟委员会表示,一直以来,冗长且复杂的管理流程是欧洲可再生能源以及相关基础设施建设的主要阻碍。早在今年5月,欧盟委员会就在其能源计划中提出,将简化清洁能源项目审批流程;10月,欧洲理事会也发出呼吁,要求各国加快可再生能源项目部署。然而,欧洲能源市场情况不断恶化,欧盟委员会不得不采取进一步措施,推出上述紧急提案。

据了解,此次的紧急提案针对太阳能、现存可再生能源发电厂和热泵等项目。在太阳能领域,该紧急提案将为人造设施安装光伏设备项目提供快速审批通道。这类项目将不再需要提供环境评估结果,光伏板安装、配套储能设施以及并网工程等各个环节的最长审批时限为一个半月。

同时,欧盟将进一步简化现存可再生能源项目改造的审批流程,最长审批时限将设置为6个月。如果改造后发电增量不超过原容量的15%,改造项目还将获得更为简化的并网程序。

另外,欧盟委员会还表示,热泵是实现可再生能源制冷供热的重要技术,为此将为热泵项目提供最长3个



月的审批时限,对于小型热泵项目将提供更简洁的审批流程。

欧盟委员会指出,发展可再生能源将有助于降低欧盟对化石燃料的依赖,惠及电力、制冷制热、工业以及交通等各大重要板块,同时不断降低的可再生能源成本将有助于欧洲降低用能成本。目前,该紧急提案条款设置的有效期为一年。

## ■引发环保争议

在业界看来,欧盟委员会的提案为可再生能源行业带来了明显利好。欧盟气候事务主管弗兰斯·蒂默曼斯表示,此次推出的提案是欧盟加快绿色转型、应对能源危机的又一措施。“欧盟已经能够将2030年可再生能源发展目标从此前的55%提升至57%。”他说。

据路透社此前报道,受欧洲国家生态红线、当地居民反对等因素影响,

欧洲可再生能源项目往往会出现严重延迟的现象,多国无法达成既定的可再生能源发展目标。以希腊为例,希腊风能协会给出的风电项目平均审批年限甚至可以达到8年以上。此前,欧洲风能协会也多次呼吁欧盟国家加快可再生能源项目的审批速度,否则欧盟将很难达成既定的风电装机发展目标。

值得注意的是,上述提案同时指出,可再生能源发电厂“高于公共利益”分类,意味着可再生能源项目的审批将获得更加简化的环境评估流程,很大程度上规避了因鸟类生态、栖息地保护等原因带来的项目开发风险。

不过,这一表述激发了欧洲多个环保组织的抗议。欧洲最大的环保组织EEB发表声明称,虽然欧盟应尽快推动可再生能源装机增长,但不应以牺牲环保要求为代价,这一举措将带来法律不确定性,同时可能引发地方层面的反对声浪。另一欧洲环保组织Bankwatch Network则表示,欧洲应

优先使用闲置的屋顶安装光伏板,而不是考虑对环境造成挑战;如果该提案通过,欧洲将面临额外的自然环境破坏风险。

## ■亟需长期解决方案

尽管面临争议,但在业界看来,快速发展可再生能源已是欧盟的不二选择。根据气候智库机构E3G和Ember最新发布的报告,时至今日,欧洲仍经历着自第二次世界大战以来最严重的通胀危机。统计显示,今年9月,欧洲用能成本较去年同期上涨了40.8%,能源领域的通胀更是推动了整体经济通胀的加剧。

在此情况下,可再生能源发电已成为缓解欧洲通胀的主要工具。E3G和Ember统计的数据显示,今年3至9月期间,欧盟可再生能源发电量占到了整体电力供应的24%,创下历史新高。与使用进口天然气相比,可再生能源发电量的激增让欧盟节省了超过990亿欧元的用能成本。

尽管可再生能源发电表现突出,但要进一步降低对进口化石燃料的依赖,欧盟现有的应对措施仍远远不够。为应对愈演愈烈的能源供应危机,近几个月里欧盟已出台了多项应急方案。一方面,欧盟国家明显加快了“囤气”速度,另一方面,欧盟多个成员国出台了多项财政支持措施帮助居民降低用能成本,总规模高达数千亿欧元,其中包括为居民供暖提供补贴等重点措施。

在此情况下,上述智库机构警告称,欧盟各国政府为解决能源危机不断提高支出的举措明显不可持续,面对高企的化石燃料价格,欧洲国家还是应尽快推出长期的能源供应解决方案。

## 俄罗斯油市短期存在扰动因素

原油价格近期呈现弱势震荡格局,一些短期扰动因素增加了市场的不确定性,并对油价形成压制。一方面,国内疫情形势依旧不容乐观,汽油、航煤等消费仍受到明显抑制,终端消费不振不利于国内炼厂开工以及原油采购需求的恢复,对油市形成一定利空。另一方面,欧盟内部尚未就价格上限达成一致,给俄罗斯石油供应预期增加了不确定性。

具体而言,欧盟对俄油价上限计划草案显示,欧盟将在俄油价上限计划获批前放宽限制,增加宽限期以及放宽航运条款。

此外,近日有知情人士透露,欧盟和七国集团可能会在晚些时候宣布价格上限水平,该价格区间远高于俄罗斯的生产成本,因此该上限可能对交易的影响较小。

虽然目前俄油价上限的具体方案还未达成一致,但结合消息面反映的氛围,西方对俄罗斯的制裁并非完全不可能松动。如果按照部分传闻,对俄油设置的价格上限高于其目前在市场流通的价格水平,那么俄油在非欧美市场的贸易可能不会受到太大影响,俄罗斯石油供应实际的损失幅度将低于此前预期。

虽然近期的扰动因素较多,但原油基本面还未反转,市场同样存在一些支撑因素。一方面,秋检期结束后,全球炼厂负荷逐步提升。根据普氏统计的炼厂检修数据,近期全球炼厂检修与停产量持续下降,东亚、欧洲与美国炼厂的开工率迅速恢复。另一方面,全球大型炼化项目也在近期陆续投产,如国内的盛虹、揭阳石化,以及阿联酋的阿祖尔炼厂。虽然刚投产后期负荷不高,但这些炼厂的补库也将带来额外的需求增量。

总体来看,当下原油市场多空因素交织,油价短期或维持剧烈震荡态势,市场参与者需保持谨慎,等待关于油价上限更明确的指引。

国内原油期货方面,近期SC价格呈现震荡下行走势,国内疫情对市场形成短期压制。从市场运行情况来看,整体平稳运行,成交保持活跃,SC盘面与国际原油价差维持在相对合理区间。

(作者供职于华泰期货研究院)



# 英国收紧电动汽车优惠政策

2025年4月开始向电动汽车征收车辆消费税

■本报记者 王林

继插电式混合动力汽车补贴于7月被废之后,近日,英国财政部在秋季预算案中明确提出,从2025年4月起向电动汽车征收车辆消费税。该决定一经公布即引起轩然大波,反对声此起彼伏,认为这将大大削弱电动汽车竞争力,进而阻碍英国交通电气化进程。

## ■免缴税的好日子一去不复返

英国财政大臣杰里米·亨特表示:“根据预算责任办公室预测,到2025年,所有新车中有一半将是电动汽车,为了使我们的汽车税制更加公平,决定从那时起取消电动汽车免征车辆消费税的优惠政策。”

英国政府表示,此举旨在抵消因燃油车销量下降而带来的财政税收减少。英国于2020年底宣布,2030年前将逐步淘汰燃油车,2030年后将只能销售电动汽车。

据英国财政部预计,取消电动汽车车辆消费税豁免预计将在2025年、2026年和2027年分别为财政增加5.15亿英镑、9.85亿英镑和16亿英镑的税收收入。

根据英国财政部的秋季预算案,从2025年4月开始销售的新电动汽车,将需要缴纳车辆消费税,第一年支付最低费率10英镑,之后将逐渐升至目前的标准费率165英镑/年。2017年4月以后注册的老式电动汽车也将从注册的同一起开始缴纳车辆消费税。

值得关注的是,标价超过4万英

镑的电动汽车,除了需要缴纳车辆消费税,还需要每年额外支付355英镑的昂贵汽车额外服务费,随着使用年限的增长这笔费用最高可达560英镑/年。

截至目前,英国大多数电动汽车的标价都在4万英镑以上,也就是说从2025年开始,该国大部分电动汽车都需要缴纳车辆消费税和昂贵汽车额外服务费,加上已经取消的插电式混合动力汽车补贴,“电动带来的优惠”几乎消失殆尽。

## ■电动汽车优惠政策一减再减

事实上,英国对电动汽车的优惠政策已经是一减再减。今年7月,英国取消了针对混动汽车的1500英镑补贴。该补贴于2011年发起,最高补贴额曾达到5000英镑,随后减半至2500英镑,年初时又降至1500英镑,上半年刚过完就被全面取消。

面对电动汽车即将和燃油车“平起平坐”,英国政府表示,电动汽车的税率仍低于传统燃油汽车,且仍可以继续享受其它税收免缴待遇,如最大汽车税——燃油税。同时,英国政府承诺拿出3亿英镑资金为电动出租车、摩托车、货车、卡车等提供补贴。

对此,英国皇家汽车俱乐部表示,取消电动汽车税收减免“不太可能成为人们选择汽车的决定性原因”,这一改变在抑制电动汽车需求方面不会有太大影响,因为使用电动汽车还有许多其它成本效益。

“多年来,电动汽车完全不用缴纳车辆消费税,这是不公平的。”英国皇

家汽车联盟政策主管尼古拉斯·里耶斯表示。

英国地方政府协会也对此表示欢迎,称尽管电动汽车对环境的危害比燃油车小得多,但它们仍然会带来交通拥堵、道路磨损等负面影响。该协会发言人大卫·雷纳德表示:“只有司机分担这些额外成本,并帮助支持对公共交通、骑自行车和步行等更低碳的替代方式投资,才更加公平。”

## ■优惠退潮或阻碍电气化转型

然而,更多的声音仍然是对“英国电动汽车优惠退潮”的不满和担忧。今年以来,欧洲地区能源供应危机愈演愈烈,英国也在承受着史无前例的高通胀冲击,汽柴油价格飙升,生活成本上涨,补贴取消将重创民众的购车信心。

比利时非政府组织“运输与环境”指出,英国此举更像是在“惩罚”电动汽车。“不维持或扩大电动汽车和燃油车之间的税收差距是一个错误的做法,可能会破坏英国在电气化方面取得的进展。”该组织专家拉尔夫·帕尔默表示。

英国汽车协会则发出警告,此举将极大削弱英国民众购买电动汽车的欲望,进而延缓英国电气化进程。该协会总裁埃德蒙·金表示:“这可能会削弱环保效益,并阻碍电动汽车进入二手车市场,从而削弱消费者转向电动汽车的动力。”

英国汽车制造商和贸易商协会首席执行官迈克·霍斯强调,将电动汽车置于和燃油车几乎同等的缴税地位,无疑是对更昂贵、更环保汽车技术最不公平的惩罚。

“事实上,随着更多激励措施取消,买家将愈发远离昂贵的电动汽车,即便能源危机导致汽柴油价格走高,但燃油车的购买吸引力仍然超过电动汽车。”英国最大汽车交易网站“汽车贸易”主管伊恩·普卢默坦言。

就连外国汽车制造商也表达了相关担忧。韩国起亚汽车表示,对电动汽车征税“与英国净零排放目标并不一致”。日产汽车则透露将与英国政府沟通,以解决电动汽车转型的主要障碍,包括公共充电基础设施和继续支持购买电动汽车的措施。

近日,德国首个液化天然气(LNG)接收站宣布竣工。这是该国首个用于接收并储存进口LNG的设施,目前已经进入与相关港口基础设施的连接阶段。事实上,这是一座浮式液化天然气储存及再气化装置(LNG-FSRU),与建设时间较长、成本昂贵的陆上终端不同,其建造速度快且经济实惠,唯一缺点是储存量较小。因此,业界普遍认为,这个仅用了200余天就完工的LNG接收站,对于缓解德国今冬天然气供给困局可能只是杯水车薪。

## ■容量仅占德年耗气量的1/9

据德国《明镜》周刊报道,新建成的接收站位于德国下萨克森州威廉港,首批LNG运输船预计明年1月中旬抵达。

德国经济部长罗伯特·哈贝克表示,大规模部署LNG-FSRU对于德国摆脱依赖俄天然气、欧洲加强能源安全及供应多样化意义重大。

此外,哈贝克同时强调,此次接收站的完工为德国另外3座建设中的LNG-FSRU奠定了基础;这3座将分别建在布伦斯比特尔港、施塔德港和卢布明港。其中,位于布伦斯比特尔港的设施应该在明年初完工,由能源巨头意昂集团运营,位于施塔德港和卢布明港的设施将先后于2023年底投入运营。

# 德国首个浮式LNG接收站完工

设计容量仅占该国年耗气量的1/9 今冬停电概率依然很大

■本报记者 王林

威廉港LNG-FSRU运营商、德国最大天然气进口商Uniper表示,该接收站每周可以接收一艘LNG船舶,年设计容量为100亿立方米,相当于每年可以为200万到500万户家庭提供天然气。

不过,根据《金融时报》的数据,德国去年天然气消耗量为905亿立方米,首座LNG-FSRU的设计容量仅占该国年耗气量的1/9,即便加上正在规划和建设中的所有6个LNG-FSRU项目,理论上也只能将德国的LNG进口能力提升至每年295亿立方米。

欧亚集团能源、气候和资源顾问汉尼表示,威廉港LNG-FSRU的完工能够改善德国今冬的天然气供应,但对于取消定量配给影响并不大。

## ■德国今冬仍面临停电

尽管首个LNG接收站即将投运,但由于进口LNG十分昂贵,加上两位数的通胀率,德国今冬发生停电的概率仍居高不下。

为了应对今冬可能发生的停电危机,德国政府日前命令央行加紧准备数十亿欧元资金,并制定了限制个人提现数额的方案。

据了解,德国的自动取款机并没有配备应急电源,一旦停电,银行柜台会立即陷入取现拥堵之中,取现困难甚至会威胁德国的金融安全。同时,停电时现金将是唯一且有效的官

方支付方式,因此,尽管德国政府一直在淡化停电的可能性,但其最新举措表明,德国正尽其所能为可能到来的停电做准备。

德国央行的研究显示,大约60%的德国人在日常购物时会选择现金支付,德国人平均每年从自动取款机取现超过6600欧元。因此,如果德国民众在停电时无法提取现金,社会可能会出现剧烈动荡,德国政府不得不未雨绸缪。德国灾难办公室日前发出建议,希望民众可以在家里留一些现金,以应对紧急情况。

德国银行业委员会指出,如果能源和电力是配给的,金融业是需要得到最大支持的部门。德国冯克传媒的最新调查显示,超过40%的德国人担心未来6个月会停电。11月17日至20日期间,德国电价的涨幅高达150%。

## ■欧洲寻求大规模部署

在欧洲能源危机愈演愈烈的背景下,浮式LNG运输船急剧短缺,进而导致租赁费用翻倍增长,越来越多的欧洲国家开始转向租赁LNG-FSRU。

LNG-FSRU是集LNG接收、存储、转运、再气化外输等多种功能于一体的特种装备,一般还配备储存和再气化的模块装置,因此既可作为LNG船发挥运输功能,又有替代陆上

LNG储罐的功能。

挪威船舶经纪公司Fearnley LNG全球LNG主管克里斯蒂安表示:“去年,LNG-FSRU可能还有剩余量,今年出现了严重短缺。”

美国Excelerate Energy公司此前曾表示,未来16个月内将向欧洲输送3座LNG-FSRU,总吞吐量高达150亿立方米,约占去年从俄罗斯进口管道气和LNG的10%。该公司总裁兼首席执行官科博思表示:“LNG-FSRU有能力提供灵活的渠道,使供应更加多样化,并可作为快速扩张绿色能源项目规模的补充后盾。”

据了解,LNG-FSRU比LNG陆上终端建造更快。陆上终端需要数年时间才能建成,成本也相对偏高。而一座新的LNG-FSRU的成本约为2.6亿美元,如果将一艘LNG运输船进行改装,翻新成本仅为1.6亿美元左右。LNG-FSRU最大的缺点就是储能能力相对较低,峰值产能约为每年400万吨,而陆上终端的峰值产能约为775万吨。

挪威能源咨询公司睿咨得能源指出,截至今年10月,全球共有48座LNG-FSRU处于运行状态,其中只有6座不属于定期租赁。由于供应如此紧张,最近到德国的租船费用同比翻了一番,达到每日20万美元。“造船厂已经满负荷运转,即使是改造现有船只也至少需要3年时间,对于新建的FRSU,等待的时间可能会更长。”睿咨得能源高级分析师表示。

