



中国特色社会主义经济建设协同创新中心

## 《 成果要报 》

2016年第4期

（总第22期）

中国特色社会主义经济建设协同创新中心 编

2016年1月26日

# 整合各项低碳产业政策，在汽车领域试行 碳消费配额机制

钟茂初

【内容简介】近年来国家在推进低碳发展方面，多层面出台政策目标和举措。这些政策措施，集中指向了一个领域——汽车交通与汽车产业。但是，各领域政策各自为战，互无关联通道，缺乏一个系统整合的政策思路。本文提出，低碳发展可实施的微观机制是：以碳排放消费配额（“碳票”）为约束形成低碳需求偏好，进而由消费者对于“碳票”的精打细算消费行为来引导企业行为。与强化企业低碳生产责任相比，通过消费者影响企业行为，更具利益诱导作用。我们建议：先行在汽车消费领域试行“消费碳票”制度。即，以“碳票”为纽带，系统整合汽车产业碳减排、城市降霾、城市汽车限购、发展新能源汽车、化解传统汽车产能等政策，多规合一，将之转化为可操作的消费碳排放配额初始分配和市场交易制度。

国家提出的“2030年达到碳峰值”政策目标，应通过什么方式建立起相应的“碳排放配额”机制？发展新能源汽车等促进低碳发展的产业政策，如何与“碳排放配额”机制相结合？各城市为治理雾霾和治理交通拥堵的汽车限购限行政策，是否能与“碳排放配额”机制结合起来？总之，“碳排放配额”机制，一方面必须建立起有微观实践基础的可操作性政策机制，另一方面必须融合现行的各项相关政策。

**一、涉及低碳发展的各项产业政策都集中指向汽车领域。需要一个系统整合、多规合一的政策思路。**

近年来国家在推进碳减排和低碳发展方面，出台了多方面的政策目标和举措。汽车领域均为其重点领域和先行领域。

(1) 《强化应对气候变化行动——中国国家自主贡献》文件中提出“二氧化碳排放2030年左右达到峰值并争取尽早达峰”、“单位GDP二氧化碳排放比2005年下降60%—65%”、“非化石能源占一次能源消费比重达到20%”等自主行动目标。中央关于“十三五”规划建议中也提出“强化约束性指标管理”。这些表明：“碳减排配额”约束性指标势在必行。所以，须考虑建立什么样的制度来具体落实“碳排放配额”约束。汽车产业和汽车消费领域，无疑是绝对碳减排、单位GDP减排、非化石能源占比的重要关联领域，可作为先行试制度的领域。

(2) 根据“2030碳峰值峰”目标测算，当全国人均GDP达到14000美元时，中国整体上达到碳峰值而进入绝对量减排阶段。由此得出：人均GDP已经达到14000美元的城市、经济主体已进入绝对量减排的潜在区间，应即时承担起绝对减排的主体作用，

尤其是人均GDP已超14000美元的城市是汽车限购措施的先行城市、人均收入已超14000美元的消费群体恰是汽车消费主群体，应率先承担起相应的减排责任。

(3) “十三五”规划建议中提出：推进交通运输低碳发展，实施新能源汽车推广计划，提高电动车产业化水平。国务院也相继出台了《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020年）》和《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》。表明：交通运输领域和汽车产业的低碳化，是实现减排的重要领域。在理念上应认识到“产业低碳化”主要特征是其替代性而不是新增长点，即，“低碳产能对高碳产能的产能更新”。以新能源汽车对传统汽车的替代为例，在制定产业政策时，必须明确其目的：新能源汽车是对现有汽车存量和产能的替代，不可能在现有存量基础上新增出一块市场需求。所以，制定新能源汽车发展规划的同时，必须包含对传统汽车产业的替代削减规划，否则将加重产能过剩。

(4) 在现实中，由于考虑到城市交通压力的缓解、汽车尾气对城市空气质量的影响（特别是，近年来很多城市雾霾天气天数显著增加，而一般认为汽车尾气排放对城市雾霾的贡献超过25%）等因素，各主要城市（北京、上海、天津、杭州、深圳等）都已推行各种形式的汽车限购、限行制度。而国务院确定支持新能源和小排量汽车发展措施时则提出，各地不得对新能源汽车实行限行、限购。

上述各项政策目标和政策举措中，汽车交通与汽车产业都是政策指向的重点对象。但是，各领域各自为战，互无关联通道，

缺乏系统整合的政策思维。

## 二、“消费碳票”，是促使消费者形成低碳需求偏好、形成低碳发展微观基础的关键。

生态文明建设的微观基础，就是要形成具有低碳需求偏好的消费群体。消费者偏好的改变，势必成为发展低碳产业的引导力量。“生态承载力”的硬约束，反映到消费层面，必然形成消费者的“碳配额”（可称之为“消费碳票”）。

对消费者推行“碳票机制”，可作为引导消费者偏好与企业行为转变的核心变量。机理是：消费者行为受其预算约束决定，如果在收入约束基础上、增加“碳票”约束，必然影响消费者效用最大化目标下的消费选择。每一消费者在一定时期内消费产品及服务所包含的碳排放总量是有配额的，每一笔消费都须支付相应的“碳票”，“碳票”用完后就失去了消费支付能力。因此，在该制度下，消费者须根据产品的碳含量而进行“精打细算”的消费选择，低碳化是其必然选择。

企业的目标永远是通过占有更大市场份额而实现利润最大化。所以，只有消费者受到“碳票”约束而改变消费偏好的情形下，企业才有可能为迎合消费者偏好而转变其生产行为。当消费者基于“碳票”约束不得不分辨产品碳含量高低而进行“精打细算”的消费选择时，市场需求必然偏向于具有低碳化特征的产品和服务。这一市场需求特征的变化，必然引导企业的生产行为也朝着低碳化方向转变，通过利益机制引导企业朝着低碳化生产方向转变，改变其资源和要素的配置方式、改变其产业结构、改变其技术发展方向，进而改变其生产经营模式。否则就将失去市场

需求，进而失去获利能力。

### 三、政策建议：在汽车领域试行“消费碳票”，以此作为“碳排放配额”制度建设的切入点。

针对2030年达到碳峰值承诺，必须在碳排放额度方面探索形成可实际运作的制度。根据前文分析，消费者的“碳排放配额”（“碳票”）是引导企业落实低碳发展理念的有效机制。与“不断强化企业碳减排责任”的思维相比，通过影响消费者低碳消费选择进而影响企业行为，更具有切实的利益动力诱导作用。再者，对消费者进行“碳票”的初始分配，只需平均分配给每一居民即可，远比对企业进行“排放权”初始分配公平合理、简单可行。

为此，我们建议：可先行在汽车领域试行“碳排放配额”（碳票）制度。以碳票机制，将现行的各城市的汽车限购政策以及支持新能源汽车发展等环保政策、产业政策整合为统一的政策措施。这些限制性政策业已存在，实施碳票机制，只是整合政策，并不会给相关领域带来额外的影响。

1. 鉴于国家已经明确确定了“2030年达到碳峰值”的目标，由此可推算出汽车领域以及汽车消费群体所应承担的碳减排额度，由此即可确定全国可发放“碳票”的总额度。借鉴“粮票”制度的经验，在汽车消费领域推行“消费碳票”的初始分配、消费使用、以及“碳票”的市场交易。在这一领域实现碳排放总量控制和排放权交易。

2. 鉴于现实中全国各地普遍存在对于汽车的限制性约束，不妨将以往的行政性调控举措转换为“消费碳票”的制度化

市场化限制方式。即出台政策：购买汽车需支付一定的“碳票”，取代各城市现行的摇号或拍卖式限购政策。

3. 新能源汽车对传统汽车的替代进度，也由碳减排额度决定了。鉴于发展新能源汽车已成为产业支持政策，可转化为消费政策：购买新能源汽车只需支付较少的“碳票”，而购买传统燃油汽车则需支付较多的“碳票”，以此为基础促进新能源汽车的消费需求，进而引导汽车生产企业朝着这一方向进行投资、基础设施完善、技术创新。

4. 通过对汽车消费试行“碳票”制度，观察分析这一制度对于企业行为选择的影响效果。不断改进相关制度设计。在汽车消费试行“碳票”制度取得明显成效，则可以进一步推广到住房、建筑以及更多大宗消费品产业领域，进而普及到多数消费品产业领域。为全面建立起生态文明建设的微观机制探索有效经验。

#### 【作者简介】

钟茂初，南开大学经济研究所教授、中国特色社会主义经济建设协同创新中心研究员，民革中央委员，天津市政协常委。



