

建立全国碳交易市场只差“临门一脚”

■ 杨楠

近期,发改委气候变化司司长苏伟表示,由于我国在出席利马气候变化大会期间,国家发改委经国务院同意,发布了《关于碳排放权交易暂行管理办法》(以下简称《办法》),有可能将其推高至新的层面,即出台国务院条例或者由人大立法。

《办法》2015年1月开始生效。因此,2015年有其独特的意义,将决定全国碳市能否如期顺利开启。有专家提出,在《办法》基础上,中国将建立全国统一的碳排放交易市场。

建立全国碳交易市场

中国政府目前确定了北京、上海、广东、天津、湖北、深圳和重庆7个省市作为碳交易的试点。数据显示,截止到2014年10月底,中国已完成二氧化碳交易1375万吨,累计成交金额突破5亿元,碳市场规模明显扩大。

卓创能源碳交易研究员王晓坤表示,现在我国在碳交易这一块还没有特别正式的法律法规出台,都是一些管理办法或者暂行条例。没有一个清晰明确的能够规定各方权利及责任的法律出台,现在的《暂行办法》能不能尽快地变成国务院条例,逐步在法律层面加以规定,这是我们进行碳交易这项工作能否做好的一个很重要的前提。

据了解,我国大部分碳交易市场启动得比较仓促,准备工作做得并不充分。在国外,碳交易市场从酝酿到最终出台都要经过数年的计划和长时间的讨论,这与我国是完全不同的,过度求快的结果就是埋下了基础工作不扎实的隐患,而这很可能是日后试点

工作进一步深入后可能会出现的问题所在。

王晓坤向记者介绍,截止到2014年年底,参与碳交易的企业大概达到两千家,这两千家的试点使得碳交易市场有了很大的发展,但是也让这个市场遇到了一些问题,比较突出的一个就是大部分企业缺乏碳交易概念,更多的是政府要求,企业自愿积极参与的很少。

碳金融交易发展空间很大

中央经济工作会议提出,要坚持不懈地推进节能减排和保护生态环境,既要有立竿见影的措施,更要有可持续发展的制度安排。这对银行业转型战略来说,提供了绿色可持续发展道路,也为碳交易呈现金融化趋势提供了一个很好的机遇。

一位业内人士表示,我国商业银行的碳金融产品交易规模虽然呈增长态势,但是相对于市场的潜力来讲,总量还是不足,并不能满足碳经济发展的需求。参与碳交易的主体主要是由国有银行和部分大型股份制银行的总行和少部分分行组成,交易主体很稀缺,整个市场的活力不够。他认为如果能够激发更多的交易主体的参与兴趣,未来的碳金融交易会有很大的发展空间。

挑战来自于企业和政府

王晓坤指出,碳交易未来肯定会在全国进行不断推广,因为现在中国国内的碳排放问题很严重,这两年与碳交易同步进行的环保动作也有很多,所以建立全国的碳交易市场是未来的大方向。

然而她认为,建立全国性的碳交易市场有一部分挑战来自于企业,一部分挑战来自于政府。

企业方面的挑战主要原因在于成本问题。可以发现现在第二产业中涉及控制碳排放的企业一般都是落后产能,这些落后产能如果想要达到规定的碳排放指标,要么就是新进一些环保设备,要么就是去购买别人的排放指标,这对一些落后产能企业是一个打击,可能有些企业就会在这一轮碳排放改革中被淘汰,随之而来的可能就是就业问题,导致失业人数增多。

如果想要战胜这一问题,应该发展一些更为环保的产业,并且帮助从落后产业中转移出来的人和资金找到一个出路。现在新能源产业在这一块做的并不是很好,就拿天然气举例,几年的时间里从严重供不应求转为过剩,原因就在于资金和人员没有一个合理的疏导和往外输送的渠道,所以说如果第二产业企业所面临的阻力太大的话,就会不利于碳交易的推广。

至于来自于政府方面的挑战,国家应对气候变化战略研究与国际合作中心碳市场部副主任张昕曾向媒体表示的观点应该更能说明情况。他表示,建立全国碳交易市场的政府机构的问题,中国长期以来形成中央政府和地方政府以行政手段来管理节能减排工作的机制,特别是碳交易市场是政策主导性非常强的市场。这个市场如果更多去发挥政府的作用,很可能就会出现“一管就死,一放就乱”的市场管理瓶颈,在建立全国碳交易市场的时候,如何处理好政府的经验、地方政府的经验、中央政府的经验,也是我们所面临的挑战。

本期说法

法律干线

本月起,又一波新规将影响我们的生活

首部高速铁路设计行业标准实施

《高速铁路设计规范》(以下简称《规范》)自2月1日起实施,也是中国正式发布的第一部高速铁路设计行业标准。

《规范》全面反映了中国在高速铁路基础理论研究、应用技术研究、综合实验、成果应用等多方面取得的巨大成就,将为中国高铁发展以及高铁“走出去”提供系统规范的成套建设标准支撑。

买新车,购置税参考市场销售价收取

国家税务总局日前公布《车辆购置税征收管理办法》(以下简称新办法),并于2月1日起施行。

据悉,在旧版汽车购税征收规定中,最低计税价格主要是根据机动车生产企业提供的车辆价格信息核定的。

新办法增加了以经销商提供的市场价格信息作为新车购税征收的重要核定依据。现阶段,由于车市常年推出各种优惠活动,人们买车的价格往往会低于生产企业标的价格。新办法施行后,市场销售价格成为重要参考,避免了“一刀切”。

进出口汽车儿童安全座椅将实施强制检验

根据有关部门公布的抽样调查显示,目前进口汽车儿童安全座椅抽查不合格的情况突出。

鉴于儿童座椅的质量安全高风险性,国家质检总局与海关总署联合发布了关于《出入境检验检疫机构实施检验检疫的进出口商品目录》调整和商品编号联动调整的公告,将儿童用汽车安全座椅增设进/出境检验检疫监管要求定为“A/B”,即实施进/出口商品法定检验,调整自2月1日起开始执行。

食品检验不合格立即封存

《食品安全抽样检验管理办法》(以下简称《办法》)2月1日起施行,要求食品生产经营者收到不合格检验结论后,应当立即采取封存库存问题食品,暂停生产、销售和使用问题食品等措施控制食品安全风险。

《办法》规定了食品安全抽样检验的原则、计划、抽样、检验、处理、法律责任等方面的内容,强化了食品生产经营者的主体责任,要求食品生产经营者应当依法配合食品药品监督管理部门组织实施的食品安全抽样检验工作。

同时,《办法》强化了监管部门的主动作为,完善了不合格检验结论的报告通报程序和不合格检验结论的复检程序。

电池、涂料征收4%消费税 环保产品免征

财政部、国家税务总局联合发布通知,自2月1日起对电池、涂料征收消费税,在生产、委托加工和进口环节征收,适用税率均为4%。

财政部部长楼继伟表示,今年将进一步调整消费税征收范围、环节、税率,把高耗能、高污染产品及部分高档消费品纳入征收范围。

失业登记条件放宽

《人力资源社会保障部关于修改〈就业服务与就业管理规定〉的决定》(以下简称规定)自2月1日起施行。

规定明确失业登记条件,为“在法定劳动年龄内,有劳动能力,有就业要求,处于无业状态的城镇常住人员,可以到常住地的公共就业服务机构进行失业登记”。较之前的“没有就业经历的城镇户籍人员,在户籍所在地登记;农村进城务工人员和其他非本地户籍人员在常住地稳定就业满6个月的,失业后可以在常住地登记”有所放宽。

双反公示

美国对华木制卧室家具修改反倾销行政复审终裁结果

近日,根据美国国际贸易法院的判决,美国商务部对华木制卧室家具修改反倾销行政复审终裁结果,以下企业倾销幅度为41.30%:东莞朝阳家具有限公司、太仓朝阳木业有限公司、太仓艾美迪家具有限公司、梅州朝阳家具有限公司、廊坊天诚家具有限公司、东莞市远大家具有限公司。

2009年2月26日,美国商务部对华木制卧室家具进行反倾销行政复审立案调查,调查期为2008年1月1日至12月31日。

澳大利亚对华铝制车轮进行反倾销和反补贴快速复审调查

近日,应英那唯铝业(宿迁)有限公司的申请,澳大利亚对原产于中国的铝制车轮进行反倾销和反补贴快速复审立案调查。涉案产品海关编码为8708.70.91、8708.70.99、8716.90.00。

2011年11月,澳大利亚对原产于中国的铝制车轮进行反倾销和反补贴立案调查;2012年7月,澳大利亚对此案作出肯定性终裁。(本报综合整理)

国务院出台新意见 剑指近5万亿元转移支付资金

在2014年中央专项转移支付项目从220个减少至150个左右的基础上,今后我国将继续清理整顿被视为“部门权力象征”的专项转移支付项目,从而减少财政资金分配过程中的寻租和腐败空间。

这是近日《国务院关于改革和完善中央对地方转移支付制度的意见》(以下简称《意见》)中公布的改革内容,并作为新一轮预算改革的一项重要任务,将改革利剑指向了我国每年近5万亿元的转移支付资金。

财政转移支付制度是现代财政制度的重要内容,我国于1994年分税制改革后逐步建立了财政转移支付制度。中央财政集中的财力主要用于增加对地方特别是中西部地区的转移支付,以实现促进地区间基本公共服务均等化的目标。

目前,中央对地方转移支付分为一般性转移支付和专项转移支付。尽管近年来中央对地方转移支付规模不断增加,增强了中西部经济欠发达地区基层财政保障能力,但现行转移支付制度存在的问题日益显现。专项转移支付过多,资金散、乱、小,难以形成合力,地方配套负担重,转移支付管理漏洞多等,成为基层反映强烈的部分问题。

财政部预算司有关负责人介绍,此次国务院《意见》共提出了针对转移支付的九项改革举措,最大亮点是明确了我国转移支付制度以一般性转移支付为主,并提出了完善一般性转移支付制度的具体举措,如明确一般性转移支付在整个转移支付中的占比提高到60%以上。

(韩洁 申铖)

漫画说法



插图设计/王春瑞

商业车险费率或放开 保险公司可自主定价

■ 郑非

近日,中国保监会正式发布关于深化商业车险条款费率管理制度改革的意见(以下简称意见)。保监会财险部主任刘峰透露,商车改革是一个庞大工程,目前只是发布费率改革意见,近期行业协会会发布示范条款、黑龙江等6省市正式启动试点。以后,再根据试点情况推向全国。

据悉,意见提出三方面政策措施:

一是建立以行业示范条款为主、公司创新型条款为辅的条款管理制度。中国保险协会拟订并将不断完善示范条款,财险公司选择使用;鼓励财险公司开发创新型条款,建立公开透明的条款评估机制和保护机制。

二是建立市场化的费率形成机制。保险协会将依据大数法则建立财险商业车险损失数据的收集、测算、调整机制,动态发布商业车险基准纯风险保费表,为厘定费率提供参考。再由财险公司根据自身情况

测算基准附加保费,合理确定自主费率调整系数及调整标准。随后根据市场发展情况,逐步扩大财险公司商车费率厘定主动权,最终形成高度市场化的费率形成机制。

三是加强和改善商车条款费率监管。建立健全商车条款费率回溯分析和风险预警机制,及时验证精算假设的合理性、责任准备金提取的合规性和财务业务数据的真实性;并全面提高偿付能力监管执行力。

概括而言,商业车险的改革,实际上是把商业车险的产品定价权交给保险公司,把产品的选择权交给广大消费者、车主,这样可以激发保险公司发展创新的活力。保监会是在总结经验基础之上,让费率改革与风险更加匹配,让低风险车主享受更多的费率优惠,同时拓宽车险保障的范围,切实解决一些条款当中不完善的地方,更好地保障消费者权益,使车主享受更多的优惠。

“车险费率市场化将极大影响车险定价、销售和盈利模式,推动以车联网为代表的新型车险业务模式

发展。”长江证券分析师刘俊指出。

此外,据保监会人士透露,有望4月在黑龙江、山东、广西、重庆、陕西、青岛等6个省市启动改革试点。

多位业内人士表示,试点从定价放开角度和区域推进层次来看均是分层的,预期负面影响有限。据长江证券统计,此次试点区域市场份额合计约16.8%;试点区域分公司合计保费收入占总收入比重约为15%左右。

值得注意的时,在中银国际魏涛看来,这一改革在初期可能会造成市场竞争加剧、费率降低,带来一个改革的阵痛期,但从长期来看一定可以促进市场的繁荣。在这一阵痛期中,在市场占主体地位的大型公司会凭借自身资本实力、销售费用的优势进一步获益。

记者管窥