



致害补偿能破解人兽冲突难题吗?

——专访全国政协常委、社会和法制委员会驻会副主任吕忠梅

资料图片 本报记者邓佳摄

两会专访

◆本报记者王珊

位于青藏高原的三江源国家公园,昔日难得一见的珍稀野生动物因生态向好而逐年增多,但当地牧民在欣喜之余却开始感到烦恼。

牛羊上山吃草时常会遭袭击,“肇事”动物属于珍稀保护动物,牧民不能做出任何伤害性举动,只能眼睁睁地看着家畜被捕食。

远在千里之外的繁华都市上海,松江小区发生“人兽冲突”,再次引起人们对野生动物和谐共处这一话题的关注。

近年来,野生动物造成人员伤亡、农作物或者其他财产损失等事件时有发生,导致人们保护野生动物意愿降低,甚至可能出现报复性猎杀野生动物,造成人与野生动物之间的严重冲突。

人与野生动物如何才能分享大自然,实现和谐共处?今年全国两会上,本报记者就此问题采访了全国政协常委、社会和法制委员会驻会副主任吕忠梅。

运用法治思维和法治方法化解人兽冲突

从上述事例可以看出,人兽冲突现象并不局限在野外,城市中也会遇到。“人兽冲突问题曾被习近平总书记多次批示。虽然《野生动物保护法》等法律法规已经明确规定了公民、法人和其他组织因保护野生动物受到损害时享有获得政府补偿的权利。但致害补偿属于事后补救措施,并不能从根本上解决问题。”吕忠梅告诉记者。

主动防范为主,因地制宜调整产业结构

“相濡以沫不如相忘于江湖”,人和野生动物最和谐的生活方式应该是各过各的,互不干扰,但这只是理想状态。现实中,人类常常会因活动范围的扩大而侵占野生动物的领地。因此,在制定、调整国土空间规划过程中,应充分考虑通过优化国土空间开发利用的布局,以防范当前、未来及潜在的人兽冲突。

明确致害补偿范围,建立补偿费用负担方式

“能够防患于未然当然是最好的,但当实际伤害已经造成,就需明确因保护野生动物造成人员伤亡、财产损失而应予政府补偿的‘正面清单’和不予政府补偿的‘负面清单’。”吕忠梅说。具体来说,严格遵守《野生动物保护法》关于致害野生动物范围,不得以本地区、本单位的规定或另行制定的名录、名单等任意缩小范围。从事正常生活和生

产活动的人员在采取了必要的防范措施或者依法履行保护野生动物义务的情况下受到人身伤害时,当地人民政府应当立即组织救治。相关医疗救治费应当由财政全额负担,由救治机构先行垫付,确保受害人“零支付”。

吕忠梅认为,各地人民政府或自然保护区管理机构要尽快采取措施,摸清区域内生物多样性的“家底”,长期监测,准确把握重点致害野生动物的相关情况,为预测、决策及采取相关防范措施提供科学依据。

远离野生动物活动范围的同时,还要因地制宜调整产业结构,降低人兽冲突实际发生的可能性。

同时,鼓励有条件的地区和单位采取购买保险、设立公益基金、吸引社会捐助、以奖代补等措施,在法律规定的

吕忠梅表示,从长远来看,应该落实中办、国办《关于建立以国家公园为主体的自然保护地体系指导意见》,尽快启动《自然保护地法》的制定工作,运用法治思维和法治方法化解人兽冲突,通过建立生态空间规划和管控机制,设立不同类型、不同层级的自然保护区,建立自然保护各主体间的利益调整机制、生态补偿机制、损害赔偿机制。同时,建立生物多样性公益保护机制、公众参与机制、生态金融机制,鼓励社会公众参与自然保护行动,解决“人兽争地、争食、和谐”这三个层次的问题。

“如调整作物结构与时空分布,将本区域重点致害野生动物不喜食的作物种类种植在危害频发的地区,将受害严重的作物种类转移到远离危害频发的地区种植。在时间上,可通过种植时间调整,将易受野生动物危害的作物成熟期调整到野外食物充足的季节。”吕忠梅说。

同时,扶持发展特色生态产业,支持社区适度发展农家休闲、住宿、餐饮等第三产业,主动避让野生动物危害农作物;设立公益性管护服务岗位,鼓励百姓转产,通过这一方式就业增收,从保护野生动物中获益。

基础上进一步扩大致害野生动物的补偿范围。合理划分各级政府的补偿费用支出责任。对于国家保护区,明确中央与地方共同承担补偿费用支出责任;对于一般保护区,采取补偿费用按致害物种分类负担的方式。

此外,科学合理制定补偿费用的计算标准。对于国家保护区,由国务院林草、渔业主管部门按照职责分工,会同有关省级人民政府制定统一的陆生、水生野生动物致害补偿费用计算标准;对于一般保护区,由所在地省级人民政府制定统一的补偿费用计算标准。

全国人大代表胡季强建议:

加快制定《低碳发展促进法》

本报记者董克难北京报道“要实现碳达峰、碳中和目标,加快低碳发展立法已显得十分迫切。”在2021年全国两会上,全国人大代表、康恩贝集团董事长胡季强提出制定《低碳发展促进法》的议案。

2020年12月,习近平总书记在气候雄心峰会上表示,到2030年,中国单位国内生产总值二氧化碳排放将比2005年下降65%以上,非化石能源占一次性能源消费比重将达到25%左右。减污降碳工作已被列入我国“十四五”规划和2021年中央经济工作会议重点任务中。在此关键期,制定和出台《低碳发展促进法》能从立法的高度落实党中央的战略部署,为全社会加快推动低碳发展提供法律遵循。

我国现有法律法规体系为制定一套完善的低碳发展促进法提供了制度储备基础。胡季强认为,全国人大在制定过程中,需要把握以下几点:第一,要制定一部完整意义上的《低碳发展促进法》,通过框架立法的形式将有关低碳经济和低碳生活方面的原则、制度、责任机制等相关制度予以规范,强化法律法规支撑和执法监督,加大违法行为查处和问责力度,加强行政执法机关与监察机关、司法机关的工作衔接配合,为各种政策的制定和实施提供法律依据。



维修机构和复检机构检测维修弄虚作假

苏州一辆超标车牵出三家违规机构

本报讯 江苏省苏州市一辆初检超标的机动车近日在维修和复检过程中弄虚作假,导致两家维修机构和一家机动车检测机构被行政处罚。“一车三案”在社会上引起较大反响。

2月底,张家港生态环境综合行政执法局联合市交通局在对某机动车排放检测机构联合检查时,一张初检排放超标车辆的维修结算清单引起了执法人员的注意。结算清单显示,这辆车更换了尾气处理装置,但是初检和复检的时间间隔不足半小时。

执法人员立即赶到提供维修结算清单的机构作进一步检查。检查发现,这辆

超标车并未在这家机构维修,这家机构涉嫌提供虚假维修证明。在公安部门的协助下,执法人员通过技术手段调查发现,这辆超标车辆疑似在另外一家维修机构进行维修。经查证,这辆超标车并未按照规范要求维修,而是以弄虚作假的方式,与机动车检测机构串通,使车辆通过了尾气排放检验。目前,生态环境部门已对涉嫌违法的两家维修机构和一家机动车检测机构立案查处。

2020年以来,苏州市始终坚持执法监管高压态势,已对15家机动车检测机构的环境违法行为予以行政处罚。

郑兴春

强化动力电池回收与创新 推进新能源汽车行业绿色发展

——来自格林美的动力电池回收实践



格林美“2+N”动力电池回收利用布局

制造末端,循环起点,国家助推 加快动力电池回收利用体系建设

3月5日,国务院总理李克强在全国两会上作的政府工作报告指出:要增加充电桩、换电站等设施,加快建设动力电池回收利用体系。动力电池回收利用作为政策热点和关注焦点通过本次政府工作报告被旗帜鲜明点出,凸显了新能源产业链的全链建设和末端处理的重要性。据中国汽车技术研究中心和赛迪智库数据,2020年我国新能源汽车保有量已达492万辆,累计退役的动力电池有20万吨(约25GWh)。据推算,2025年我国需要回收的废旧电池容量将达到137.4GWh,超过2020年的5倍。经济观察报2020年针对动力电池回收所做的相关调查和报道显示,第一批动力电池的报废回收已经到来,接下来几年都将是回收高峰期,新能源汽车动力电池回收利用已然站在风口。

5年来,格林美通过重金投入研发,布局大回收体系,敢于挑战行业痛点难点问题,攻克行业关键技术,成为全球280余家汽车厂和电池厂签署协议建立废旧电池定向回收合作关系,打造“废旧电池回收—原料再造—材料再造—电池包再制造—梯级利用—再生利用”全生命周期循环价值链,累计回收废旧动力电池上万吨,实现废旧电池变废为宝、循环利用。

在工业和信息化部发布的《符合新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》的27家企业中,格林美占据3家,成为行业纳入规范条件最多的公司。

2019年10月,格林美与韩国浦项政府、Ecopro签署《新能源汽车电池梯级利用与循环再生项目推进备忘录》,正式向韩国输出动力电池的回收技术。

2020年11月,保尔森基金会通过第一财经向全球直播“保尔森可持续发展”颁奖典礼。格林美的“城市废旧电池回收再利用创新模式”项目从百余项目中经历初审、评委现场审核和外籍评委远程视频答辩等严格评选,最终作为国内唯一代表企业荣获2020年度“保尔森可持续发展奖——绿色创新类别”大奖,标志格林美的动力电池回收技术被世界认可。

短短5年,格林美何以在世界动力电池回收领域崭露头角,引领世界动力电池回收的风口?

回收大布局,“2+N”回收利用产业布局与“沟河江海”回收网络体系领先一步,成功实施“签约50%、回收30%”的市场战略。

格林美利用全国性报废汽车与电子废弃物产业布局基础,早在2015年就前瞻性地在北京、长三角、珠三角、中部等新能源汽车活跃地带布局了“2+N”动力电池回收利用体系,其中“2”是指格林美(荆门)与格林美(无锡)两大动力电池综合利用中心。以格林美荆门园区为主体的华中动力电池综合利用处置中心,面向长三角以格林美无锡园区为主体,联动格林美余姚园区和格林美泰兴园区,建设华东动力电池综合利用循环基地。“N”是在指武汉、天津、深圳以及江西、河南等地建设废旧动力电池回收与梯级利用区域中心。目前设计总拆解处理能力45万套/年。

为了确保车主便捷便捷交回退役动力电池,并确保流入正规处理工厂,格林美率先提出建设一级终端回收,二级回收储运,三级拆解与梯级利用,四级再生利用的“沟河江海”型全国性回收网络体系,持续构建从“毛刺端”到“主干端”的退役动力电池回收渠道,在全国新能源汽车保有量较大的大中城市,通过与车企、电池厂、物流商等合作伙伴共建共享集约型、集中型动力电池回收网点,已经超过100家,后续将覆盖全国,实现有新能源汽车的地方就有回收服务网点,为我国新能源汽车产业的绿色发展提供兜底保障。

截至目前,格林美已经与全球280余家汽车厂和电池厂签约,建立废旧电池定向回收合作关系,成功实现了“签约50%、回收30%”的市场战略,累计回收废旧动力电池上万吨,实现废旧电池变废为宝、循环利用。

2020年11月,北京资源强制回收环保产业技术创新战略联盟受国家发改委委托,依据《生产者责任延伸制度推行方案》(国办发〔2016〕99号)、《动力电池生产者责任延伸制度绩效评价》,武汉格林美动力电池生产者责任延伸履

获评AAAAA等级。

今年1月,无锡格林美和武汉格林美相继入选工业和信息化部第二批符合《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》企业名称,荆门市格林美新材料公司已于2018年9月入选工业和信息化部第一批符合《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》企业名称,至此在全国27家规范公告企业中,格林美已获三席,充分证明了前瞻布局的独到眼光和扎实的产业基础,这为后续迎风飞扬攒足了底气。

重金投研发,突破电池回收利用关键装备与核心技术,引领行业绿色发展

由于电池的种类繁多、结构复杂、型号规格各异,电池使用的寿命状况也具有多样性,为拆解利用带来了极大困难。格林美敢为人先,先后投入研发费用3亿元以上,以技术装备、产业痛点难点为突破口,积极进行创新研发和产业实践来解决行业装备与技术的痛点。先后承担国家重点研发计划《产品全生命周期识别溯源体系及绩效评价技术》、工业和信息化部《退役动力电池回收利用系统集成应用解决方案供应商》等国家战略课题,在动力电池回收的装备与核心技术领域获取相关核心专利申请320余项,授权200余项,主导、参与国家和行业团体标准近60项,为行业技术创新起到了带头示范作用。

动力电池回收利用从科学、经济角度要遵循先梯级利用后再生利用的循环利用原则,格林美通过自主创新,率先研制出动力电池智能拆解、梯级利用与再生利用的成套装备,并率先在武汉、荆门和无锡建成了精细化无损拆解线,并引入了机器视觉识别、柔性混流拆解、拆解深度智能决策和AI拆解等最新技术,电池拆解走向高端智能化。

在梯级利用上,格林美敢于投资配备国内领先的软硬件设施,建立起国内领先的动力电池循环利用工程技术研究及验证平台,可对梯级利用动力电池包常规性能、可靠性、安全性进行完整检测,并开发了工程机械、储能电站、工

业UPS、低速(两轮、三轮)快递车、路灯电池等梯级利用产品,受到市场好评。

格林美还联合了丰田汽车、三井物产等企业共同开展退役锂电池残余电量快速鉴别研究,把回收的废旧电池应用于解决电力供需调整、频率波动调整中不可或缺的储能系统中进行再利用。为推动新能源汽车产业在我国市场实现绿色发展做出了有益探索。



丰田-格林美动力电池梯级利用储能项目

格林美在行业内率先开发动力电池全生命周期溯源信息管理系统,包括退役动力电池回收APP系统、仓库管理WMS系统、退役动力电池拆解MES系统和第三接口平台及数据分析系统,与新能源汽车国家监测与动力蓄电池回收利用溯源综合管理平台无缝对接,实现动力电池来源可查、去向可追、节点可控。通过产线建设和建设以及信息化全流程溯源管理,格林美实现了退役动力电池从“回收拆解—梯级利用—再生利用”的完整产业链,体现了强大的上下游环节的协同处理能力。

借浩瀚东风,让动力电池回收奏响世界绿色发展的强音,彰显中国企业的绿色担当

展望“十四五”,绿色低碳循环发展将大行其道。开局制胜,绿色是金。动力电池回收利用将成为世界新能源产业链上新的赢利点与产业风口。

借本次全国两会政府工作报告提出的“加快建设动力电池回收利用体系”的政策东风,格林美将在“十四五”期间投资15亿元以上,加快建设深圳、武汉、天津、无锡、荆门等五大动力电池回收利用的核心基地,构建遍布我国珠三角、长三角、京津冀、华中、中原等核心区域的动力电池回收产业。同时,格林美将在2021年完成韩国浦项动力电池回收基地的建设,并积极在欧洲布局动力电池回收工厂,构建面向全球的动力电池回收产业体系,打造世界动力电池回收的领袖企业,化解全球新能源动力电池回收的产业和技术难题,为推动世界新能源汽车行业绿色发展,做出中国企业的贡献。

相关链接:

全国政协委员舒心在全国两会期间提交了一份《关于加强电池流向管控的提案》,他指出“一般动力电池会在5年~6年后退役,若对报废电池不加以回收处置,依现在巨大的电池保有量,届时将形成巨大的环境问题。应强制回收新能源汽车动力电池”

中国循环经济协会常务副会长赵凯认为:针对加快建设动力电池回收利用体系,可以推进以龙头企业、试点示范企业为主体的动力电池回收利用体系建设,充分发挥企业主体责任;运用“互联网+”手段,构建京津冀、长三角、珠三角区域协作机制,完善回收共享体系;开展梯级利用和再生利用等技术的研发和应用,加快构建动力电池回收利用标准体系;发挥行业协会作用,推动动力电池回收利用产业良性发展。

联合国环境规划署巴塞尔公约亚太区域中心执行主任、清华大学环境学院教授李金惠认为:报废动力电池回收含有大量的锂、钴和石墨等国家战略资源,但也可能产生多类别污染叠加的环境风险,是一把典型的资源与环境“双刃剑”。建立完善的回收物流链是解决好报废动力电池循环利用问题的关键举措,只有保证废旧锂电池的稳定供给,才能实现规模化效益,才能治理好回收过程可能产生的挥发性有机物污染和重金属污染,才能更好地完成国家珍贵资源高效高质量循环利用的历史使命。