



全国政协十三届一次会议闭幕

汪洋发表讲话:新时代呼唤新作为

据新华社电 中国人民政治协商会议第十三届全国委员会第一次会议在圆满完成各项议程后,15日上午在人民大会堂闭幕。会议号召,人民政协各级组织、各参加单位和广大政协委员,更加紧密地团结在以习近平总书记为核心的中共中央周围,以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,同心同德、扎实工作,为决胜全面建成小康社会、夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利、实现中华民族伟大复兴的中国梦而努力奋斗。

会议由中共中央政治局常委、全国政协主席汪洋主持。习近平、李克强、张德江、俞正声、张高丽、栗战书、王沪宁、赵乐际、韩正等在主席台就座。

上午9时30分,闭幕会开始。汪洋宣布,政协第十三届全国委员会第一次会议应出席委员2158人,实到2142人,符合规定人数。

会议通过了政协第十三届全国委员会第一次会议关于常务委员会工作报告的决议、政协第十三届全国委员会第一次会议关于中国人民政治协商会议章程修正案的决议、政协第十三届全国委员会第一次会议提案审查委员会关于政协十三届一次会议提案审查情况的报告、政协第十三届全国委员会第一次会议政治决议。

汪洋在讲话中说,政协第十三届全国委员会第一次会议,是在全国各族人民深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想和中共十九大精神,决胜全面建成小康社会、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的重要时刻召开的。在中共中央高度重视下,在各有关方面大力支持下,经过全体委员共同努力,圆满完成各项议程。

汪洋指出,会议期间,中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平等党和国家领导同志出席大会开幕会和闭幕会,深入

到界别小组同委员共商国是。广大委员以高度的政治责任感,深入讨论政府工作报告和其他报告,讨论宪法修正案草案和监察法草案,以及国务院机构改革方案,认真审议全国政协常委会工作报告、政协章程修正案草案等文件,履职建言成果丰硕。这是一次民主、团结、求实、奋进的大会,充分彰显了中国特色社会主义民主政治的生机活力。

汪洋说,新时代呼唤新作为,人民政协要以共同目标寻求最大公约数,以大团结大联合画出最大同心圆,以协商民主凝聚强大正能量,以改革创新激发工作新活力,努力把不同党派、不同民族、不同阶层、不同信仰的海内外中华儿女凝聚起来,形成致力于实现祖国统一和中华民族伟大复兴中国梦的最广泛的爱国统一战线。

中共中央、国务院有关部门负责人列席闭幕会。各国驻华使节应邀旁听闭幕会。大会在雄壮的国歌声中闭幕。

新能源汽车热销,电池“退役”后咋办

代表委员追问电池回收

新能源汽车近两年驶入“风口期”。随着销量和保有量快速增长,一个问题浮出水面:新能源汽车使用的动力电池“退役”后怎么办?对此,参加两会的代表委员们表示,要通过明确责任主体,推动电池回收利用体系的建立,助力生态文明建设。

现状: 首批车用动力电池迎来“退役”期

统计显示,在政策支持下,2017年我国新能源汽车销量达77.7万辆,连续三年位居世界第一。累计保有量约180万辆,占全球市场保有量的50%以上。

新能源汽车的快速发展,对动力电池的研发生产,产生了明显的拉动作用。除了消费者关心的续航里程和充电问题,动力电池衰减后的处理问题也逐渐进入公众视野。

“一般而言,动力电池的使用年限为5到8年。”全国人大代表、四川启阳汽车集团董事长王麒说,这意味着,2012年前后投入市场的新能源汽车,从2018年开始逐步迎来动力电池“退役”期。

全国政协委员、华东理工大学金山科技园管委会主任蓝闽波说,目前国内的动力电池主要是锂离子电池。本来定位“绿色环保”的新能源汽车,如果动力电池回收处理不当,会对环境造成重金属污染、碱污染和粉尘污染。

为加强回收,今年2月底,工信部等七部委联合制定《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》。一些企业也抓紧机遇,动力电池上市公司国轩高科近日表示,已成立电池综合回收的相关公司,目前正在建设回收利用生产线。

探索: 梯级利用、再生利用多措并举

与一般的电池不同,车用动力电池体积大、成分复杂,其回收利用需要较高的技术门槛。

“落实生产者责任延伸制度,汽车生产企业承担动力蓄电池回收的主体责任。”《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》明确提出。

全国人大代表、上海汽车集团董事长陈虹表示,现阶段我国的动力电池回收政策体系不够健全。整车厂难以对所有已售车辆的动力电池做到从新车出售到最终回收的全生命周期管理。

“建议相关部门研究出台新能源汽车的回收资质,逐步淘汰技术落后、环保不达标的企

业。”陈虹说。

利用方面,目前行业探索的主要方面包括梯级利用、再生利用等。“按照相关标准,动力电池的容量衰减到额定容量的80%以下,就不再适用于电动汽车。”蓝闽波说。不过,就像玩具用过的干电池可以用在遥控器一样,从汽车上“退役”的动力电池,仍可以用于储能、低速电动车等领域。

梯次利用后的动力电池,就可以转入再生利用环节。即由具备资质的企业,按照相关技术规范进行拆解,从中提取钴、镍、锰、锂等有价值的金属。对其他不可利用残余物,依据环保法规进行无害化处置。

建议: 做到生产回收信息可追踪

不管梯级利用还是再生利用,前提是能够监控废旧电池的流向,确保其流入有技术、有资格的厂家,如此整个行业才能健康有序运转。

要实现这一点,首先要做到动力电池生产和回收信息的可追踪、可溯源。暂行办法提出,电池企业应与汽车企业协同,按照国家标准对所生产动力蓄电池进行编码,并通过溯源信息系统中上传电池编码及新能源汽车相关信息。

“建议在社会征信体系中,增加新能源汽车车主的动力电池编码信息。在电池回收时,由回收企业上报管理机构,定时更新个人征信信息,以此杜绝车主私自拆卸电池并在市场上非法出售的行为。”陈虹表示。

代表委员们还表示,考虑到我国的动力电池回收利用刚刚起步,建议在新能源汽车销售阶段,将其中一部分购车款或政府补贴,转入环保专项资金,支持企业开展电池的梯级利用研发和全生命周期管理。

全国人大代表、上海市环保局局长寿子琪说,政府在做好引导和监管的基础上,还可以引入市场化机制,鼓励企业建立价值交易闭环。“让报废电池流向规范的企业,使电池回收利用不仅具有环保意义,还具有经济效益。”

新华社电

宁波声音

宁波大学校长 沈满洪代表: 像保护生命一样 保护海洋生态环境

新华社电 “海洋环境污染威胁着海洋生态系统”“渔业资源衰退明显,重要原因就是海洋生态环境遭到了破坏”……正在进行的十三届全国人大一次会议上,蔚蓝的大海成为不少全国人大代表心头的牵挂。

作为我国最大的海洋水产品生产加工、销售基地,浙江舟山素有“东海鱼仓”之称。但近年来由于粗放型发展方式等因素的影响,禁渔线内大黄鱼、小黄鱼、带鱼、乌贼等传统渔业资源严重衰退。而类似问题,在全国范围也十分普遍。

2017年12月,中央环保督察组陆续向各省反馈督察情况,指出个别沿海省份存在不同程度的“向海要地”“向海要钱”“向海排污”等问题。

“不少沿海地区都在实施‘排海工程’,污染物排放地从陆地的河流、湖泊改为海洋,而入海污染物的排放标准低于陆地污染物的排放标准。”宁波大学校长沈满洪代表说,这一行为的实质是污染物排放的转移,建议根据经济发展阶段和海洋环境保护要求逐步取缔“排海工程”。

沈满洪同时建议,海洋运输的环境事故应建立“损害赔偿制度”,落实“谁损害,谁赔偿”的原则。为了解决船主“环境损害赔偿”能力的有限性问题,则需要强制性建立海洋运输船舶环境损害赔偿保险制度,通过第三方建立安全责任机制。

专业人士指出,有毒有害污染物的海洋过度排放不仅会影响海洋生物的生存繁衍,还可能通过食物链的放大作用影响海洋水产品的食品安全。

“海洋环境保护与陆地环境保护同等重要,我们要树立像保护生命一样保护海洋生态环境的理念。”沈满洪说。