

国外废旧汽车环境押金制度的 实践及对我国的启示

陈思思

(西安建筑科技大学, 陕西 西安 710055)

摘要:随着迅速发展的汽车工业,废旧汽车污染问题越来越严重,除了造成严重环境污染外,还对资源造成了极大的浪费。废旧汽车中含有大量可再利用的金属和部件,具有较高的资源可再利用价值。因此,对废旧汽车进行再利用、再循环的管理模式可以有效的解决废旧汽车所造成的环境问题,而由于环境押金制度是对废旧汽车再利用与再循环的有效实现,所以废旧汽车环境押金制度在很多国家得到了应用与发展。以挪威、瑞典和希腊为例详细分析了国外废旧汽车环境押金制度的实践,并从中得到了对我国的启示。

关键词:环境押金;废旧汽车;启示

中图分类号: X 384

文献标志码: A

文章编号: 1008-7192(2013)05-0023-05

The Practice of the Environmental Deposit System of Scrap Automobile abroad and Its Enlightenment to China

CHEN Si-si

(Xi'an Univ. of Arch. & Tech., Xi'an 710055, China)

Abstract: With the rapid development of the automobile industry, the scrap automobile pollution is becoming more and more serious. Apart from the environment pollution, it causes great waste of resources. In fact, containing plenty of recyclable metals and parts, the scrap automobile is evaluated highly as reusable resources. Therefore, the management to recycle the scrap automobile can effectively solve the environment problem caused by the scrap automobile. As an effective implementation of the scrap automobile recycling, the scrap automobile environment deposit system has been applied and developed in many countries. This paper introduces and analyzes the practice of the environmental deposit system of scrap automobile in Norway, Sweden and Greece to find the enlightenment to China.

Key words: *environmental deposit; scrap automobile; the enlightenment*

对于现在的许多国家而言,汽车工业发展的十分迅速,例如日本,平均不到两个人就拥有一辆汽车,每年的新增汽车数量就达到了 100 万辆左右,是世界汽车生产和消费的大国之一。还例

收稿日期:2013-04-28

作者简介:陈思思(1986-),女,陕西西安人,西安建筑科技大学文学院助教,研究方向为环境与资源保护法学。

如欧盟和美国,这两个也是当今世界汽车的主要生产与消费地区,其中欧盟自1998年起每年生产的客车数量超过了1450万辆,到了2002年所生产的总机动车(包括客车、轻载重商用车、卡车以及公交车等)数量为1700万辆,80%以上的汽车集中在德国、法国、西班牙、意大利和英国这五个国家;而美国仅2001年的轿车保有量就为1.29亿辆,是世界上最大的汽车生产国和消费国。正是因为这样迅速的汽车工业使得废旧汽车的污染问题越来越严重,严重的威胁到人类的生存与发展。同样是日本、欧盟和美国三个国家,日本每年约有500万辆汽车被报废,除去出口的汽车数量,还约有400万辆废旧汽车要在日本本土进行处理;而欧盟每年大约有900万到1000万辆废旧汽车需要进行处理;美国则每年因为老旧过期或交通事故而要报废的汽车数量超过了1000万辆。但废旧汽车引起的环境问题,除了造成严重环境污染外,还对资源造成了极大的浪费。报废汽车中含有大量可再利用的金属和部件(图1),具有较高的资源可再利用价值^[1]。因此,对废旧汽车进行再利用、再循环的管理模式可以有效的解决废旧汽车所造成的环境问题,而环境押金制度的实施是对废旧汽车再利用与再循环的有效实现。环境押金制度是指按照规定对具有潜在污染的产品在销售时增加一项额外费用,如果通过回收这些产品或把它们的残余物送到指定的收集系统后达到了避免污染环境的目的,就把押金退还的制度^[2]。所以废旧汽车的环境押金制度在很多国家得到了应用与发展以解决环境与资源问题。下面来具体分析一下不同国家关于废旧汽车的环境押金制度。

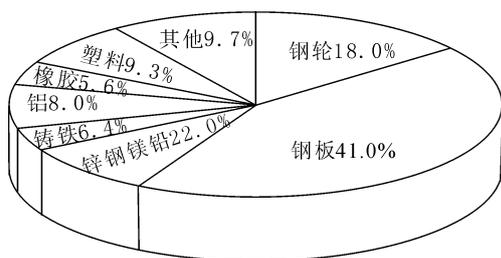


图1 欧盟普通国家车辆的材料组成

一、挪威关于废旧汽车的环境押金制度

挪威是世界上较早实施环境押金制度的国家之一,同时它的环境押金制度所涉及的范围也较为广泛,而其中最早实施的就是废旧汽车环境押金制度。挪威于1978年就开始针对于废旧汽车实施环境押金制度,并于同年确立了废旧汽车环境押金制度的法案。当挪威政府面临国内日益发展的汽车工业所带来的严重的报废汽车车体污染环境的问题时,政府决定对废旧汽车开始实施环境押金制度,于是1978年挪威政府通过了针对废旧客车和废旧卡车实施环境押金制度的法案。按照法案的相关规定,要求每一辆新汽车的购买客户在购买新汽车时,需要在支付购买汽车本身和相关费用的基础上再支付一定数量的额外押金(开始时押金金额为130欧元,后来改为77欧元)当汽车由于老旧、破损、车祸等各种原因报废或不再使用时,只要车主将该汽车车体返还到政府指定的回收地点后,根据相关的废旧汽车标准,车主将领回相应的多于原押金的款额。例如在购买履带式雪上汽车时支付了77欧元的押金,当车主将符合要求的废旧汽车交到指定地点后,将获得110欧元的返回款。挪威这项废旧汽车环境押金制度刚实施后,就使挪威的90%~99%的废旧汽车得到了及时的回收和再利用、再循环,有效地解决了废旧汽车所引起的环境污染问题。之后挪威的废旧汽车回收率也一直保持在80%~90%,远远超过没有实施这一制度的其他国家。而每年收取的押金总额累计达到1500万欧元,这其中除了70%的收入用于退还押金外,其余的30%的收入则为收集、运输和粉碎设备提供财政补助^[3]。

挪威针对废旧汽车的这一环境押金制度由于采用立法的形式,因此属于一种出于政府命令的环境押金制度,它相对于出于经济原因的工业自愿的环境押金制度更具有强制效力,同时能更全面地考虑环境的因素。

二、瑞典关于废旧汽车的环境押金制度

瑞典也是较早实施环境押金制度的国家之一,并且其环境押金制度所取得的成功成为了该制度的典范。瑞典最为出名的环境押金制度是对饮料包装所实施的回收机制,包括铝制易拉罐和聚乙烯塑料瓶。同时除了对饮料包装实施环境押金制度外,瑞典政府同样以其成功的经验对废旧汽车实施了环境押金制度。在瑞典,汽车工业的快速发展也为它的环境带来了沉重的负担,除了存在大量废旧汽车污染问题外,制造汽车所耗费的资源和能源也是问题的关键所在。因此,在这样的情况下,瑞典政府也通过了关于废旧汽车环境押金的法案。

瑞典废旧汽车的环境押金制度主要分为三个阶段:过低押金阶段、初步提高押金阶段和大幅度提高押金阶段。首先是早期的过低押金阶段,在最初瑞典政府对废旧汽车制定环境押金制度时,由于废旧汽车的环境污染问题虽然被认识到但没有被认为是一个主要的环境问题,所以对于该制度押金额度的规定较低,仅为 35 欧元(这个金额只相当于挪威废旧汽车环境押金制度押金的四分之一)。也就是说,当购买汽车的客户在购买新车时,需支付 35 欧元的除汽车及其相关费用以外的押金,当该汽车由于报废或其他原因而不再使用时,车主可以将其返还到相关部门所指定的回收地点进行验收或碎裂后获得相应的押金。一般情况下在这一阶段中,车主所获得的押金额为 42 欧元。但该制度实施后,由于押金额度过低,瑞典官方碎裂和回收的废旧汽车数量远远低于所丢弃的废旧汽车数量,致使环境问题越发严重,引起了特别的关注。至此,该制度的实施就进入了第二个阶段,即押金初步提高阶段。在面临过低回收率的情况下,瑞典政府将废旧汽车环境押金的押金额度从原来的 35 欧元提高到了 42 欧元,同时也加大了返还的押金额度,将其由原来的 42 欧元提高到了现在的 70 欧元,比例大大

超过了以前。在这种情况下,废旧汽车的回收率也相应的得到了提高,达到了 60% 以上,使瑞典废旧汽车的环境押金制度取得了一定的成功,但这一比例比起挪威来还有待提高^[4]。于是进入了押金大幅度提高阶段,在该阶段政府将汽车的押金额提高到了 101 欧元,同时将返还额度提高到了 178 欧元,最终瑞典的废旧汽车回收率保持在 80%~90%。

另外在瑞典废旧汽车的环境押金制度中还有一些问题值得一提。首先,瑞典在对于收取同样押金额度的汽车返还押金时,更详细地制订了根据其完整性的不同返还不同比例押金的要求,例如同样是小于 3.5 吨的汽车,所收取的押金是相等的都为 101 欧元,但在其返还时,如果返还的是完整的汽车,则可获得法律规定的高于原押金的押金额度,即 178 欧元。但如果所返还的只是汽车残骸,那么将根据其残骸程度而获得低于原押金的押金额度,一般为 59 欧元。其次,在瑞典,汽车在拆毁前,必须通过最长达 14 个月的年度车辆控制检验,否则就算返还的是完整的废旧汽车,也只能获得 59 欧元的押金返还。其用意在于促使人们尽快放弃折损的重污染旧车,购买能达到更高排放标准的新车。瑞典的这一环境押金制度特点起到了一定的作用,因为对要报废的每辆车进行了监控,所以防止汽车乱丢而造成的环境问题。最后,由于瑞典的废旧汽车环境押金制度也是通过国家立法来进行的,它也属于政府命令型的环境押金制度。

三、希腊关于废旧汽车的环境押金制度

希腊政府也在面临同样的汽车工业压力时选择了对其实施环境押金制度,但是由于希腊对废旧汽车所实施的环境押金制度与前两者相比较其特点不明显,同时相关的调查研究资料较少,因此只做一个简单的介绍,不过希腊的废旧汽车环境押金制度在世界上也有着较为积极的影响。

希腊关于废旧汽车的环境押金制度的流程

与前两者大致相同,都是在客户购买汽车时收取汽车费用以外的一部分押金,当由于报废或不再使用时,如果车主将该汽车返还到官方指定的回收地点,便可以获得押金。由于缺乏希腊的相关调查研究资料,无法指出其具体的押金额度和废旧汽车返还率,但可以从它的特点上对其进行分析。首先,希腊的废旧汽车环境押金制度的实施对象仅为超过15年的汽车外壳,也就是说该制度的回收对象只是达到一定年限要求的汽车残骸;其次,希腊所实施的废旧汽车环境押金制度不是一个独立实施的经济手段,而是与差别税收相结合使用的一种经济手段;再次是对押金返还的要求,车主除了返还废旧汽车到指定地点外,他所购买的新车不仅必须符合欧共体排放标准,同时必须安装了催化转化器,才能返还押金,这一点也是希腊废旧汽车环境押金制度的独特之处。最后,希腊的废旧汽车环境押金制度也属于政府命令型。

由于废旧汽车所引起的严重环境问题,挪威、瑞典和希腊率先走上了废旧汽车环境押金制度的道路,并且各自取得了不同的良好效果(表1)。而随着环境押金制度的成功实施和不断的发展,其他国家也纷纷开始实践,其中有的已经开始着手实施废旧汽车环境押金制度,有的正在计划之中。但是无论如何,从现有的实施废旧汽车环境押金制度的国家中可以分析出,实施废旧汽车环境押金制度后,废旧汽车在各国的平均返还率已达到了80%~90%,而最高的已达到了99%^[5],极大地改善了废旧汽车所引起的环境与资源问题。

表1 挪威、瑞典和希腊废旧汽车
环境押金制度实施情况对比

国家	对象	性质 (M/V)	押金 (EUR)	返还 (EUR)	返还的 百分比(%)
挪威	废旧汽车	M	77	110	80~90
瑞典	废旧汽车	M	101	178	80~90
希腊	15年以上的 汽车残骸	M	—	—	—

注: M=(环境押金制度的建立出于)政府命令, V=工业自愿, EUR=欧元。

四、对我国废旧汽车环境押金制度的启示

目前为止,我国汽车的保有总量为7800多万辆,而且这一数字还在不断增长。同时随着汽车保有量的增长,废旧汽车总量也相应急剧增加。但是调查表明,目前我国回收拆解的废旧汽车仅占报废汽车总量的56%。这意味着不但我国存在严重的废旧汽车环境污染问题,同时存在着严重的道路隐患。而我国目前所采取的针对废旧汽车管理的办法,主要是以罚款为主的事后治理措施,这一措施无法有效地解决废旧汽车回收率低的问题^[6]。因此,有必要借鉴以上国家成功的经验,实施废旧汽车环境押金制度。从以上三个国家废旧汽车环境押金制的具体内容来看,对我国的启示如下。

1. 选择政府命令型环境押金制度

环境押金制度有两种类型,一种是工业自愿型,是指出于个体的经济目标,由生产者发起的环境押金制度。另一种是政府命令型,是出于社会的环境目标,并通过立法和政府参与的具有强制力的环境押金制度。借鉴以上三个国家的经验,废旧汽车的回收所存在的困难都是在采取立法和政府参与之后,环境押金制度才发挥了作用。因此,我国的废旧汽车环境押金制度也应选择政府命令型。

2. 确定合理的押金标准

从瑞典的废旧汽车押金制度的经验中,可以看出,押金的收取标准决定着环境押金制度的成与败,押金既不能过高,会影响汽车工业的发展,也不能过低,会导致回收率过低,因此要符合一定的现实情况。我国在确立押金标准时应该考虑四个方面:第一,要根据产品的污染程度来确定,对于污染程度越大的产品就要收取越高的押金;第二,要足以能刺激废物的返还;第三,要符合产品自身的价格要求;第四,押金的收取标准要考虑到不同产品的消费群体,例如对于高级跑车的车主而言,如果押金过低他们根本不会在乎。

3. 确立不同的返还标准

根据瑞典的成功经验,我国在确立废旧汽车环境押金制时,应确立不同的押金返还标准。一方面,返还的额度要大于收取的额度,这样能刺激返还力度,提高回收率;另一方面,要制定详细的返还检验标准,对于完整的废旧汽车、严重破损的废旧汽车以及废旧汽车残骸给予不同额度的返还款,这有利于促使人们保障车辆的完整,减少对环境的损害。

4. 与其他经济手段结合使用

借鉴希腊的经验,我国废旧汽车环境押金制度可以和其他经济手段结合使用。每一种经济手段在环境管理中都有其优点与缺点,环境押金制度一样存在着这样的问题。因此就可以通过结合的方式来弥补其相互之间的不足,发挥环境

保护的最大效力。

五、结 语

环境押金制度自其产生以来,已经在国外发达国家发展了近 40 年,其中的废旧汽车环境押金制度因为为国外发达国家解决了大量的废旧汽车环境问题而备受关注,因此该制度也该成为我国所关注的重点制度。本文通过对国外几个发达国家的典型废旧汽车环境押金制度的实践分析,展示了废旧汽车环境押金制度的优点与缺点,同时从中得到了对我国的启示。因此,我国可以在其他国家成功的经验之上大力发展废旧汽车环境押金制度,有效解决相关的环境问题。

参 考 文 献

[1]钱光人. 城市固体废物立法管理与实践[M]. 北京:化学工业出版社,2009:104.

[2]陈方竟,汪劲,田秦. 绿色正义[M]. 广州:广州出版社,2002:149.

[3]朱仁友. 押金制度:一些国家解决固体废物污染问题的经济手段[J]. 价格月刊,1999(2):38-39.

[4]张焯. 论绿色押金制度[J]. 中国环保产业,2006(4):18-20.

[5]张世秋,李彬. 环境管理中的经济手段[A]//经济合作与发展组织. OECD 环境经济与政策丛书. 北京:中国环境科学出版社,1996:92.

[6]蔡勇. 设立押金制度 促进我国报废汽车回收[J]. 中国资源综合利用,2011(9):27-28.



学术论文写作规范:篇名与层次标题

在撰写学术论文时,首先要有篇名,其次在列提纲和撰写正文时要有层次标题。

篇名要新颖,要能吸引读者,应以简明、具体、确切的词语概括文章的主要内容,应符合编制题录、索引和便于检索的有关原则,有助于选择关键词,应避免使用非公知公认的缩略语、字符、代号和公式、结构式等。中文篇名一般不宜超过 20 字,必要时可加副篇名;英文篇名应与中文篇名含义一致。

层次标题是指文章篇名以下的各级分标题。层次标题应简短、明确,准确反映该层次的内容,尽量避免使用外文字母和数字;同一层次的标题应尽可能“排比”——即词(或词组)的结构、类型相同或相近,意义相关,语气一致。层次标题一般以 15 个字以内为宜,最多不超过当行字数,最好不出现背题(禁止将某一层次的标题排于版末而题下无正文行的排版禁则)。