

政务信息

环保部印发《国家环境保护标准“十三五”发展规划》

2017年4月5日,国家环保部印发《“十三五”发展规划》(环科技〔2017〕49号),规划的总目标是:

(1)大力推动标准制修订。围绕排污许可及水、大气、土壤等环境管理中心工作,加大在研项目推进力度,制修订一批关键标准。构建基于实测的标准制修订及实施评估方法体系,优化形成内部科学、外部协调的环保标准体系。进一步加强污染物排放标准的实施评估,提升标准的科学性与可操作性。制修订并实施一批标准管理规章制度,形成一支专业扎实、特色明显的环保标准队伍,深化标准信息化建设,提高标准管理的规范性和高效性。加强宣传培训及交流合作,扩大我国环保标准的社会影响。围绕工业源、生活源、农业源等水污染防治重点领域,优先配套相关排放标准。

(2)大气污染物排放标准。贯彻落实《大气十条》相关要求,围绕挥发性有机物污染、高能耗高污染行业大气污染、面源污染、移动源污染等大气环境管理重点领域,优先制定相关大气污染物排放标准。支撑排污许可制的实施,研究将达标判定、达标排放量核算等技术要求纳入排放标准,完善标准技术内容,提高标准科学性、适用性。

推进挥发性有机物污染控制。制修订汽车涂装、集装箱制造、印刷包装、家具制造、人造板、储油库、汽油运输、农药、制药、油漆涂料、纺织印染、船舶制造、干洗等行业大气污染物排放标准,制订挥发性有机物无组织逸散控制标准。

加强工业企业大气污染综合治理,推动产业转型升级。制修订玻璃、活性炭、电石、无机磷化工、无机颜料、石油天然气开发、化学矿山、铸造、铝型材等行业大气污染物排放标准,继续加强对二氧化硫、氮氧化物、颗粒物以及重金属的排放控制。

强化移动源污染防治。制订发布国家第六阶段汽车排放标准,鼓励有条件的地区提前实施。加快推进低速汽车升级换代和新能源汽车推广,制修订三轮汽车、新能源汽车、摩托车、非道路移动机械等排放标准。加强船舶港口大气污染控制,制订发布船舶发动机污染物排放标准。加强国际机动车排放技术法规协调工作,跟踪和参与机动车、非道路移动机械等方面的国际技术法规的制订。

(3)固体废物污染控制标准

根据《土十条》中加强工业废物处理处置的要求,按照全过程管理与风险防范的原则,进一步完善固体废物收集、贮存、处理处置与资源再生利用全过程的污染控制标准

体系。修订一般工业固体废物贮存、处置场污染控制标准，完善防扬散、防流失、防渗漏等控制要求。制修订皮革废料、煤化工废渣等固体废物污染控制标准，促进行业固体废物的减量化和无害化处理处置。修订危险废物贮存、填埋、焚烧等处理处置污染控制标准，强化危险废物全过程管理。修订医疗废物、含多氯联苯废物的处理处置污染控制标准，针对环境风险控制重点环节，完善污染控制要求。制订生物有机质堆肥污染控制标准，促进固体废物综合利用。

两会提案

关于对铅蓄电池规范回收实行生态保护补偿政策 免征或差异化征收消费税的建议

财政部、国家税务总局在 2015 年 1 月 26 日联合下发的《关于对电池涂料征收消费税的通知》指出：“自 2015 年 2 月 1 日起，将对各类电池征收消费税（部分电池免征），在生产、委托加工和进口环节征收，适用税率均为 4%。”“铅蓄电池自 2016 年 1 月 1 日起征收。”

消费税主要针对国家不鼓励或限制的行业，通过财税手段达到宏观调控的效果，具有一定的惩罚性。相关部门认为，电池中包含污染环境和危害人体健康的重金属和电解液，在生产、回收过程中对环境污染严重，且耗费大量矿产资源，故应征收消费税。

铅蓄电池中确实有重金属铅和电解液等成份，但这并不意味着电池产品本身是污染产品，更不意味着生产企业就是污染企业。

长期以来，国家一直高度重视铅蓄电池的安全生产和铅污染防治工作，铅蓄电池生产环节污染已经得到有效控制。特别是环保部在 2011 年开展专项整治以来，铅蓄电池行业以整治促调整，倒逼企业转型，通过“整治提升一批，搬迁入园一批，关停淘汰一批”，加快推进产业转型升级，成效明显。以浙江省为例，通过环保整治，共关停铅蓄电池企业 224 家，占原有企业总数的 82.1%。现有通过环保核查的企业全部搬入产业园区，响应国家提倡的“节能、降耗、减污、增效”的政策，全面推行清洁生产，在生产过程中推行环保技术创新，引入全自动密闭生产线等。环保监测证明显示，企业周边及工业集中区的水、气环境质量均达到环保要求。浙江省蓄电池龙头企业天能集团成为国家循环经济标准化试点企业、国家首批产品生态设计试点企业。

目前，铅蓄电池真正的污染风险存在于回收和冶炼环节。相比于生产环节，铅蓄电池回收利用过程中潜在的环境风险巨大，属于政府需要重点监管的领域。由于我国尚未

建立政府层面的规范回收体系，每年产生的废铅蓄电池数量超过 330 万吨，正规回收的比例占电池总产量不到 30%。回收过程基本由市场利益驱动，废铅蓄电池任由走街窜巷的小商贩收购，缺乏有效地政府监管，大量废铅蓄电池被随意拆解处置，致使大气、土壤和水源污染，不仅严重影响环境和人类健康，还造成废铅资源严重浪费和国家税收流失。由于不用承担环保与税收的责任，非法回收，生产与再生已形成一定规模，且有日益壮大之势。要想彻底解决铅蓄电池的污染隐患，提高资源利用效率，必须要加强对回收企业和资源再生过程的监管，通过积极的财税政策来规范完善回收体系，实现生产者责任延伸制的落实。然而，现有电池消费税的确立和执行，将对铅蓄电池循环回收利用行业的健康发展带来严重的负面影响：

第一、不符合国家“去产能”的政策精神，助长了非法回收的落后产能“死灰复燃”，无助于有效解决现有铅蓄电池行业的环境污染。

电池消费税仅针对一个生产环节进行税收，加重了合法生产企业的负担，无法制约那些非法拆解冶炼的地下产业链。同时，合法企业反因税收负担资金流动被限，更无法履行生产者责任延伸制，将废电池收回。在回收环节，由于付出了更多环保与税收成本，正规生产企业无法在价格上参与市场的竞争，根本竞争不过那些非法的地下回收利用获益者，出现了“劣币驱逐良币”的现象。这些年来，由于缺乏对地下产业链的监管，正规渠道回收量越来越少。消费税增加大正规企业的费用支出的同时，从另一层面上助长了地下非法回收利用者“死灰复燃”，将会使铅污染防治变得更为艰难。

第二、电池消费税政策出台过于仓促，不符合国家只减不增的结构性减税精神，不利于大型骨干企业转型升级迈向中高端。

近两年，国内铅蓄电池行业也进入了新常态，增速放缓，产能过剩，各项成本上升，利润受到挤压，行业的均利润只有 3%-4% 左右，甚至更微薄。征收 4% 的消费税，使得深处“严冬”和深度“贫血”时期的蓄电池企业雪上加霜，加剧亏损，难以生存。很多的企业因为要缴纳巨额的税费，而影响到企业对于技术研发的投入，不利于行业转型升级向中高端发展。

第三、对铅蓄电池同时征收消费税与环境保护税，不符合国家纳税公平原则，也造成了重复计征。

参照《环境保护税法》对机动车、船舶和航空器等流动污染源排放的应税污染物免税情形，如果征收电池消费税，那么对铅蓄电池生产的应税污染物也应实行免税。2016 年 12 月 25 日，十二届全国人大常委会第二十五次会议表决通过《环境保护税法》，规定

了 5 项免税情形，其中之一，就是对机动车、船舶和航空器等流动污染源排放的应税污染物免税，免税理由是“考虑到现行税制中已有车船税、消费税、车辆购置税等税种对机动车的生产和使用进行调节，其中车船税和消费税按排量征税，对促进节能减排发挥了积极作用，在当前推进结构性减税的大环境下，不宜再进一步增加使用成本”。按照车船和航空器征了消费税就免征环保税的免征理由，那么对铅蓄电池就更应免征环保税。因为铅蓄电池作为一种可循环回收利用的清洁能源，广泛应用于国民经济和社会生活的方方面面，对促进节能减排和生态文明建设的作用远远大于机动车、船舶和航空器。如果对铅蓄电池同时征收消费税和环保税，既不符合国家纳税公平原则，也造成了重复计征，大大增加了正规合法电池企业的成本。

只有科学的税收体系才能真正起到保护环境、打击非法地下产业链、促进铅资源良性循环的作用；才能真正促进我国电池生产行业转型升级，为生态文明建设做出积极的贡献。现在仓促出台的电池企业消费税，既没有体现不同电池类型的资源消耗性与循环性，也没有体现真正保护环境的作用，甚至没有体现电池生产企业清洁生产技术水平，这种“一刀切”的税收模式，将严重压缩合法企业的生存空间，扰乱国家提倡的绿色、低碳、循环发展方向。

据此建议：

1、建议国家根据清洁生产和回收责任履行情况，因企施策，区别对待，分级实行免征或差异化征收的税收调节政策。比照《环境保护税法》对机动车、船舶和航空器等流动污染源排放的应税污染物免税理由，对于符合《再生铅行业规范条件》、获得电池回收准入资质、严格落实生产者责任延伸制的一级蓄电池企业，免征电池消费税，已经缴纳的电池消费税实行全额退返，以激发正规合法电池企业创新创造和转型升级活力，更好地促进我国废铅蓄电池回收利用健康发展；对于拥有电池回收准入资质但生产者责任延伸制落实仍有“瑕疵”的二级蓄电池企业，减半征收电池消费税；对于非法运营、非规范回收运作、环保治理未达标的三级蓄电池企业不仅要全额征收消费税，还要依法予以严厉打击，坚决取缔淘汰落后产能，营造行业健康发展的良好生态，切实促进新经济、新动能成长，促进公平竞争。

2、建议相关政府主管部门加强对回收、冶炼企业的事前准入，事中监管，围绕着铅蓄电池生命周期，鼓励企业提升技术环保装备升级，提高整体铅污染防治水平，建立综合的管理措施，避免出现“以税代管”的局面。

协会动态

安徽省物资再生协会澳新考察团圆满完成考察任务回国

2017 年 3 月 13 日，安徽省物资再生协会组团赴澳大利亚和新西兰观光考察。安徽省物资再生协会和肥东县再生资源行业协会、巢湖市报废汽车回收有限公司、太湖县光华铝业有限公司等单位的同志参加考察。考察团一行考察 3 家位于悉尼工业园区的报废汽车回收企业，详细了解了当地报废汽车回收法律法规和政策导向。实地考察了报废汽车回收的方法、拆解和利用情况，参观了报废汽车拆解的过程和环境保护情况。

2017 年 3 月 21 日，考察团圆满完成观光考察任务回国。

市场调查

安徽淘汰黄标车工作进展调查：全省还有黄标车 5.7 万辆

2014 年，安徽出台了加快黄标车及老旧车淘汰工作方案，要求 2014 年底前在全省范围内全面淘汰黄标车。淘汰黄标车工作进展如何？记者在阜阳、合肥等地进行了探访。

淘汰黄标车须严格把关

黄标车是高污染排放车辆的别称，是未达到国 I 排放标准的汽油车，或未达到国 III 排放标准的柴油车，因其贴的是黄色环保标志，因此称为黄标车。黄标车尾气排放量大、浓度高、排放的稳定性差，对大气污染严重。为此，国家和我省都制订了黄标车淘汰方案，我省明确提出要在今年年底前全面淘汰黄标车。

日前，阜阳市一位读者向本报反映，阜阳市机动车保有量已达 95.17 万辆，其中汽车保有量为 62.4 万辆，除合肥市外，位列全省第二。该市黄标车也较多，黄标车淘汰任务重。在该市城乡道路上，有时能看到一些老旧的大中型车辆仍在跑运输，有的是客运，有的是货运，排放出的尾气非常难闻，应是该淘汰的“黄标车”。

2 月 28 日，记者来到阜阳市车管所。该所民警张浩告诉记者：“黄标车大多数是营运车辆，常年跑运输，维护费用高，运营成本也高，与其到了强制报废期再报废，不如提前报废可以领取补贴。国家鼓励淘汰黄标车，是为了防治大气污染。这些车辆淘汰需走程序，首先要通过有资质的报废公司进行报废，然后到车管所销户，报废公司会把相关证明给车主，车主拿到注销证明，即可前往环保部门领取补贴。”

记者在采访中获悉，早在 2001 年，国务院出台的《报废汽车回收管理办法》中规定，

所有机动车报废时都要交给有资质的报废车回收企业，车管部门凭资质企业开具的报废回收证明进行销户。然而，据业内人士称，实际上有一些该报废的黄标车并没有按规定送到正规的报废回收企业报废，而是进入非法拆解市场或二手车交易市场，有的黄标车或报废车干脆作为黑头车在路上行驶，这会带来严重的交通安全隐患。一些车主受利益驱动，不愿意将黄标车或应报废的车辆直接报废，因为卖给二手车市场或非法拆解市场比直接报废可能多收入几百元。如果车管所不严格把关，这些报废车就可能逃过强制报废的关卡，车主通常以车辆灭失为由到车管部门销户。

“正常灭失的车辆，我们会发布公告。如果有车主反映车辆丢失了，我们也没办法一一核实，只能让车主提出申请，把号牌、行驶证等在宣传栏或网上进行公示，声明该车号牌、行驶证作废。如果这些车辆再上路的话就属于违法。”张浩说。

记者向阜阳市交警支队咨询是否发现有销户的黄标车上路的情况，该支队宣传科张济民告诉记者：“车辆销户后，牌照没有了，交警一旦发现这种车辆上路，肯定会严处。目前尚未听说有这样的事情发生。”

防止黄标车“报而不废”

日前，记者从省环保厅了解到，自 2014 年以来，我省 16 个地级市每年均能完成年度黄标车淘汰任务。但一些报废企业却反映，黄标车淘汰数与实际报废数存在较大差距，可能有一定数量的黄标车没有到有资质的报废企业进行报废，而是流入了二手车市场、非法拆解市场，或成为销户后的黑头车、僵尸车等。

3 月 1 日，在阜阳市经开区一家报废车辆回收厂，记者看到厂内停放着数百辆废旧车辆，几位工人正切割拆解老旧车。“我们是正规的汽车报废企业，但每年收到的该报废的车辆并不多，按照属地管理的原则，阜阳市所有该报废的车辆都应该送给我们厂进行报废，但我们感觉漏网之鱼很多。2015 年，阜阳市官方公布淘汰黄标车 11431 辆，我们全部回收的报废车辆只有 1763 辆；2016 年，官方公布淘汰黄标车为 11322 辆，而我公司回收的黄标车不足 1000 辆。这些已淘汰的黄标车去哪里了？”该公司负责人张毅有些不解地对记者说，按照规定，这些挂有阜阳牌照的黄标车除因损坏无法驶回注册地以外，不允许去其他地市销户，也不可能都灭失了吧？

据安徽省物资再生协会会长王攀分析，很多车主为了追求利益，把报废车交给了非法拆解市场。除此以外，有些车主为了规避责任，把即将报废的营运车辆通过假转籍、空转籍的方式，将营运车辆转为非营运车辆继续使用，或者从原来车辆所在地转出，而

不真正落户，原车辆套牌继续上路行驶。当然，也有一些车辆销户后，停放在某个地方成了闲置的“僵尸车”。

王攀认为，淘汰黄标车一定要按照规定程序报废。所有该淘汰的车辆必须交报废企业报废，只有报废企业出具了报废证明才能销户，这样才能堵塞漏洞。如果只要车主申请报废车灭失了就能销户，加上对车辆灭失的证据把关不严，就难以规范报废程序。现在的问题是，有资质的报废企业收不到该报废的车，一些应该报废的车进入了二手车市场或非法拆解市场，有的作为黑车在偏远的农村上路。如果这些该淘汰的黄标车还在路上跑，对环境污染、道路安全以及车辆事故后的责任追究都具有相当大的危害。上述这几种情况，导致了黄标车淘汰的数字和报废车回收企业提供的数字出现较大差距，他希望有关部门加强监管力度，防止黄标车“报而不废”。

淘汰黄标车是大势所趋

据环保部统计报告显示，机动车污染是造成灰霾的重要原因之一，而占汽车保有量13.4%的黄标车却排放了81.9%的细颗粒物，一辆黄标车排放的尾气是达标车辆排放的数倍。因此，限行、淘汰黄标车是推动机动车污染防治的重点。

2013年9月，国务院颁布的《大气污染防治行动计划》提出：“加快淘汰黄标车和老旧车辆。采取划定禁行区域、经济补偿等方式，逐步淘汰黄标车和老旧车辆。到2015年，淘汰2005年底前注册营运的黄标车，基本淘汰京津冀、长三角、珠三角等区域内的500万辆黄标车。到2017年，基本淘汰全国范围的黄标车。”

为此，我省开展在用车辆全面清理，对达到强制报废年限或安全技术检验有效期满后连续3个检验周期内未取得机动车检验合格标志的车辆，严格按照规定予以强制报废。据悉，省政府将黄标车及老旧车淘汰纳入大气污染防治工作的督查重点和考核内容，将严格实行考核问责。

合肥市淘汰黄标车工作力度大，也有很多好的经验。据合肥市环保局宣传科李学林介绍，该市将淘汰任务分解到各乡镇(街道)、社区及责任部门，实行包干到人，组织人员通过上门宣传、通知督促等方式进行宣传引导。同时，公安、交通、环保等部门联合路查，禁止黄标车转户，提前开展区域禁行，并自筹资金提高补偿标准。截至2015年底，合肥市50545辆黄标车已淘汰44871辆，淘汰率为88.8%，其中2005年底前注册营运的黄标车全部淘汰，全面完成省下达的目标任务。

省环保厅宣传处穰敏告诉记者：“今年年初，省环保厅与省公安厅经过对接，对全省

范围内的剩余黄标车进行摸底统计,省公安厅按照环保部黄标车定义进行筛查,截至 2016 年底,全省尚余黄标车约 5.7 万辆,分布在各个市。目前,我们正在对 5.7 万辆黄标车进行核对,逐车锁定,为实施精准淘汰奠定基础。”

业内人士认为,淘汰黄标车仍然存在一些难点:一是车主自愿淘汰的积极性不高,尽管对黄标车提前淘汰实施奖补,但奖补额度不是很高,吸引力不够,部分黄标车车主不愿提前淘汰;二是国家每年下达淘汰任务,但对黄标车提前淘汰没有拨付专项资金,导致地方在配套奖补资金上压力较大;三是国家层面对“黄改绿”即黄标车治理改造尚未明确政策,部分高残值车辆淘汰难以推进,如起重机、重型运输车辆、工程作业车、专用机械等,残值较高使用频次少,此类车辆在推进提前淘汰上办法不多。

省环保厅有关负责人告诉记者:“在淘汰黄标车过程中,我省探索出不少好的经验和做法,一些地市采取资金引导、区域限行、加密检测、倒逼淘汰等方式,促进了黄标车的淘汰工作。我们希望国家能尽快出台黄标车强制淘汰的法律法规,明确高残值、重型货运黄标车治理改造政策,加大对黄标车淘汰补贴力度;同时,也希望媒体加大淘汰黄标车和国 I、国 II 等老旧汽车的宣传力度,告知车主黄标车对大气环境的危害性,倡导大家为改善大气环境作贡献。”

百家学术

探讨促进我国循环经济发展的财税政策

循环经济是建立在物质不断循环利用的基础上的新经济发展模式,是我国实现可持续发展和建设资源节约型、环境友好型社会的必然选择。然而,发展循环经济需要国家和政府大力的财政和税收政策的支持。本文主要探讨促进我国循环经济发展应该采取什么样的财税政策。

一、循环经济的概念

对于循环经济这一概念最早可以追溯到 20 世纪 60 年代,当时美国经济学家肯尼斯·鲍尔丁提出这样一个观点:宇宙飞船是一个孤立无援、与世隔绝的独立系统,靠不断消耗自身资源存在,最终将因资源耗尽而毁灭,而要想延长寿命,唯一方法就是实现飞船内的资源循环。1990 年,英国环境经济学家伯斯和特纳在其《自然资源和环境经济学》一书中,首次提出了循环经济(Circular Economic)。在国内,2005 年 7 月国务院颁发了《国务院关于加快发展循环经济的若干意见》的文件,该文件指出改革开放以来,我

国在资源节约几综合利用方面取得的成绩,但也指出了粗放型经济发展方式带来了一定的负面效应,如资源利用率低,环境污染严重,这些问题严重制约了国民经济的可持续发展。

循环经济是指建立在物质不断循环利用的基础上的新经济发展模式,按照“自认资源—产品—再生产资源”的整体循环规律,促进物质循环流动,实现自然资源的低投入、高效益。

二、促进我国循环经济发展的财税政策措施

循环经济是一项非常技术化、社会化、经济化的系统经济发展模式,发展循环经济需要国家和政府的财政税收政策作为依托和保障,通过财政政策和税收政策,充分发挥经济宏观调控职能,从而影响企业和整个社会的经济行为,为循环经济发展“保驾护航”。目前,促进循环经济发展,采取的相关财税政策主要可以从财政支出政策和税收政策这两方面来进行分析:

(一) 财政支出政策

首先了解一下财政支出的相关分类。根据经济性质分,财政支出可划分为购买性支出和转移性支出,其中购买性支出又可以划分为投资性支出和消费性支出。根据这些划分,可以概括出在促进循环经济发展方面的财政支出政策:(1)购买性支出财政政策。国家和政府可以加大对那些有利于循环经济发展的公共配套设施建设的投入,诸如大型水利工程、城市绿地建设、城市下水道铺建和公路修建等建设工程。政府通过投资性的支出,鼓励那些承建公共基础设施建设的企业来加快技术创新,为企业创造公平的竞争环境,调动企业建设循环经济的积极性。另外,政府也应加大对污染治理、废旧物品回收处理和再利用技术的研究与开发等公用性事业的投入力度。在购买性支出的消费性支出方面,政府可制定相关的采购政策来促使市场鼓励再循环利用。

(2)转移性支出财政政策。转移性支出主要是财政补贴这一方面。发达国家对循环经济的财政补贴力度非常显著,对相关企业的政策、资金支持都非常明显。结合发达国家的经验,我国在转移性支出财政方面可以予以大力支持。比如,对从事资源综合利用与开发的企业进行直接和间接的财政补贴;对有能力开展循环经济研究和建设的相关单位进行财政补贴,包括企业亏损补贴、物价补贴、财政贴息、税前还贷等多方面的直接间接补贴。另外,要从财政支出上加大力度淘汰一些高消耗、高污染的企业,鼓励无污染的企业,对这些企业在生产经营过程中使用的无污染或减少污染的机器设备实行加速折旧制度。

(二) 税收政策

(1) 对现行税制进行改革。第一, 改革资源税。扩大征税范围是基础。目前我国只对一些矿产品和盐进行征税, 征税范围的狭窄使得资源税效果不突出。随着人们生活对于日益增长的资源的需要, 一些非可再生资源以及稀缺资源应纳入征税范围内, 这不仅是保护生态环境的要求也是可持续发展战略的具体体现。因此, 对于水资源、草场资源和森林资源进行征税也是我们需要尽快实施的步骤, 这有利于生态环境的保护。紧接着再逐步扩大其他物品的征税范围。实行累进课征制是保障。由于资源税的征收较其他税收产品而言比较特殊, 是对企业滥用自然资源实行的一种惩罚性税收, 这种区别征收应采用累进制原则。对于使用自然资源量的不同划分不同的征税档次, 需要消耗较多自然资源的税收则高一些, 反之则征低一些。只有按照累进制原则征税, 才有助于某些耗量大的企业为了减少负担, 改进生产技术研发环保型产品, 真正起到环保作用。第二, 开征新税种。开征新材料税。由于新材料是对原生物的直接获取, 这不利于生态环保, 因此可加强新材料税收的征收。另外, 垃圾填埋和焚烧进行征税。由于填埋和焚烧是处理垃圾最廉价的方式, 对此进行征收有助于企业不得不放弃低成本的处理垃圾做法, 从而更加关注环保的资源处理方法。此做法最先在美国实施, 随后英法等国也开始呼应, 我国也可借鉴过来国家的优秀经验。

(2) 加大税收优惠政策。为环保目标的顺利实现, 应对使用循环经济的企业进行税收优惠政策, 使资源的外部效益内部化。具体可采取如下措施: 第一, 对企业进口环保资源产品和设备, 在进口关税的征收上对其进行减免。第二, 制定鼓励低油耗、小排量车辆的税收政策。低油耗、小排量车辆是现今较为环保的一种新型产品。我们可以对其在设计、生产、销售、消费、报废这一系列的环节上进行税收优惠或者减免政策, 以便于环保产品在使用范围上的扩大, 真正起到节能的作用。

三、结语

循环经济是建立在物质不断循环利用的基础上的新经济发展模式, 是我国实现可持续发展建设和资源节约型、环境友好型社会的必然选择。要发展循环经济, 更应该要以政府的财税政策作为支撑, 为循环经济的更好发展“保驾护航”。 (时代金融)

编辑: 安徽省物资再生协会秘书处
网址: <http://www.ahzsxh.com>
E-mail: 949672149@qq.com
电话: 0551--65568117

地址: 安徽省合肥市蜀山区
史河路 56 号燕园 7 栋 301
邮编: 230031
传真: 0551--65568117