

江苏省机动车排放监管现状与对策建议

汪琦¹, 周俐峻¹, 俞美香¹, 丁剑¹, 沈钢^{1,2}

(1. 江苏省环境监测中心, 江苏 南京 210019;

2. 江苏省苏力环境科技有限责任公司, 江苏 南京 210019)

摘要:简述了江苏省机动车排放监管现状,从监管制度、检验市场、执法能力、技术手段等方面分析了存在的问题,提出了加快健全监管制度体系、利用科技手段促进监管提质增效、提升检验技术水平与执法监管能力、通过信用评定创新执法管理手段等对策建议。

关键词: 机动车; 尾气排放; 执法监管; 江苏省

中图分类号: X321 文献标志码: B 文章编号: 1006-2009(2021)04-0005-03

Current Situation and Countermeasures of Vehicle Emission Supervision in Jiangsu Province

WANG Qi¹, ZHOU Li-jun¹, YU Mei-xiang¹, DING Jian¹, SHEN Gang^{1,2}

(1. Jiangsu Environmental Monitoring Center, Nanjing, Jiangsu 210019, China;

2. Jiangsu Suli Environmental Technology Co., Ltd., Nanjing, Jiangsu 210019, China)

Abstract: In this paper, the current situation of vehicle emission supervision in Jiangsu Province was briefly introduced, the existing problems were analyzed in the aspects of supervision system, inspection market, law enforcement ability and technological means. Some countermeasures and suggestions were put forward on speeding up the improvement of supervision system, promoting the quality and efficiency of supervision by scientific and technological means, improving inspection technology level and law enforcement supervision ability, and innovating law enforcement management means through credit rating.

Key words: Motor vehicle; Exhaust emission; Law enforcement supervision; Jiangsu Province

随着我国经济社会的快速发展和人民生活水平的提升,机动车保有量持续攀升。以化石燃料为主要动力的机动车,一方面直接排放一次细颗粒物;另一方面,其排放的大量氮氧化物和挥发性有机物等气态污染物加剧了二次细颗粒物和臭氧生成^[1-2],汽车尾气导致的大气环境污染不容忽视。国内第一批城市大气细颗粒物源解析结果表明,机动车排放已成为其首要来源,其中,深圳、北京、上海的移动源排放占比分别达到52.1%、45.0%、29.2%^[3]。为推进机动车等移动源减污降碳,2019年以来,江苏省围绕柴油货车污染治理攻坚战重点任务,在完善移动源监管制度、强化机动车排放检验机构监管、加大在用车监督执法力度、全面提升监测监控能力、加强新车源头管控等方面积极开展

工作。今分析江苏省机动车排放监管现状及存在的问题,探讨监督管理的对策建议,为进一步加强机动车等移动源排放监管提供借鉴和参考。

1 机动车排放监管现状

根据江苏省统计年鉴数据,2015—2019年,该省汽车保有量年均增幅达11.5%。截至2020年底,全省汽车保有量达2000万辆,机动车排放检验机构近900家,机动车排放监管面临巨大压力。近年来,江苏省根据国家相关任务部署,全方位加

收稿日期:2020-09-27;修订日期:2021-05-06

基金项目:江苏省生态环境科研基金资助项目(2020012)

作者简介:汪琦(1983—),男,江苏南京人,工程师,硕士,主要从事环境管理工作。

大机动车排放监管力度,取得了积极进展。

1.1 制度体系建设

一是根据《江苏省柴油货车污染治理攻坚战实施方案》任务部署,积极推进移动源地方立法的修订完善,结合柴油货车污染治理攻坚战任务、京津冀和山东相关法规政策及省情实际,起草了《江苏省机动车和非道路移动机械排气污染防治条例》,推进立法进程;二是出台了《江苏省机动车排放检验机构环保信用监管暂行办法》,将信用作为法律法规的延伸和补充,对检验机构进行信用评级,形成鲜明导向;三是编制出台了《江苏省机动车遥感监测系统建设及运行管理技术要求(试行)》,进一步提高全省机动车遥感监测技术水平,提升遥感监测数据质量。

1.2 检验行为规范

为规范在用车排放检验行为,不断加大对全省机动车排放检验机构的监督检查范围、频次和处罚力度。省级监管部门建立检验机构月度监督检查机制,全年覆盖13个设区市,联合地方生态环境执法部门对检查中发现的问题立查立处,并加大通报和督办力度,对情节严重的要求通报同级市场监管、公安、交通运输等部门。与省市场监督管理局、公安厅、交通运输厅等部门开展“双随机”联合检查,严厉打击检验机构违法违规行为。

1.3 监控平台建设

根据《江苏省打赢蓝天保卫战三年行动计划实施方案》《江苏省柴油货车污染治理攻坚战实施方案》要求,全省现已建成固定式遥感监测系统150套、移动式遥感监测系统16套,13个设区市全面完成“10+1”遥感监测点位建设任务。全省统一规划建设机动车排气监管系统升级项目,内容包括排放检验、监督检查、遥感监测、柴油车在线监控、油气回收在线监控、非道路移动机械监管等6个业务模块及数据综合分析系统,初步构建了“天地车人”一体化综合监控平台。

1.4 新车源头管控

实施更加严格的排放标准,可以增强机动车减排效果^[4]。江苏省自2019年7月1日起对轻型汽车(汽油车、柴油车、燃气车)提前实施国家6a阶段排放标准,自2021年1月1日起对重型燃气车实施国家6b阶段排放标准,自2021年7月1日起对重型柴油车全面实施国家6a阶段排放标准。此外,自2019年起,每年对新生产机动车全部车型系

族开展环保达标核查,内容包括车辆环保信息公开情况、车载诊断系统(OBD)运行情况和车辆污染物排放状况,从源头强化车辆环保达标监管。

2 存在的问题分析

机动车排气污染已成为大气污染中最突出、最紧迫的问题之一^[5-6]。机动车排放监管工作关系着广大车主的切身利益,直接涉及交通运输、机动车制造等企业的生产经营,社会影响面广、潜在关注度高,监管责任重大,加之移动污染源的流动性,造成工作难度很大。

2.1 监管制度亟须健全

一是监管工作缺少法律支撑。各地在实施柴油货车在线监控设备安装、开展非道路移动机械编码登记等工作时缺少法律支撑,公安、生态环境、交通运输、市场监管等部门的协调机制也不完善,工作推进较为困难。二是监督抽测超标车辆难以落实整改。现行地方法规要求排放黑烟等明显可视污染物及监督抽测结果超标的车辆限期到机动车排放检验机构进行强制检验,若检验不合格则限期维修,对于不按要求强制检验或维修的车辆由生态环境部门处罚。然而,生态环境部门不同于公安部门,对车辆处罚存在难以送达执行的实际问题,造成监管责任难以闭环。

2.2 检验市场亟须规范

随着近年来“放管服”改革的不断深入,机动车排放检验机构的准入门槛在一定程度上有所降低,机构数量呈现井喷式增长,已有上千家机构取得市场监管部门CMA资质,行业竞争十分激烈。检验机构通过检测软件作假、操作过程作假等手段出具虚假检测报告的现象时有发生,检测软件设置不规范、检测操作不规范,以及质量管理不到位等现象较为普遍,很大程度上削减了机动车排气污染防治成效。

2.3 执法能力亟待加强

根据江苏省生态环境保护综合行政执法改革实施意见,地方生态环境综合行政执法局应承担移动源执法监管职责,并内设专门科室和人员。然而,目前部分设区市尚未配备专职机构和人员力量,执法监管职责未能落实到位。除此之外,机动车排放检验机构的监督检查对执法人员的专业能力要求较高,大部分设区市尚未形成对检验机构的独立执法检查能力。

2.4 技术手段亟待完善

遥感监测作为一种监督抽测手段,可以高效筛查高排放车辆,溯源超标问题突出车辆的汽车制造企业、排放检验机构、所属运输企业等,为后续“全链条”的机动车环境监管提供支撑。然而,干扰遥感监测数据质量的因素较多,设备运行维护的要求很高,大部分城市尚未对遥感监测系统规范运维,导致数据有效率较低,推动遥感监测数据的闭环应用存在一定难度。此外,“天地车人”一体化综合监控平台的大数据分析应用尚在起步阶段,全省机动车超标排放信息数据库尚未全面构建,信息化监管手段的作用尚未得到充分发挥。

3 对策建议

为深入打好污染防治攻坚战,助力大气环境质量持续改善,建议从制度体系、科技能力、业务培训、执法手段等方面,进一步加强机动车排放管理。

3.1 推进立法工作,健全监管制度体系

机动车环境管理起步较晚,现有的地方法规难以满足监管需求。建议从省级层面推动人大立法,在开展广泛深入调研的基础上加快完善地方法规,强化顶层设计,建立“环保取证、公安处罚”的联合执法工作机制,提升监督执法环节的可操作性,同时完善部门间沟通协调机制,强化行业联动管理。对机动车排气污染超标行为实施更严格的举措,对非道路移动机械排放强化管控,推动生产、销售、使用、维修、检验、油品供应等各环节的综合治理,为机动车排气污染防治工作提供全面的法律支撑。

3.2 强化科技能力,促进监管提质增效

为进一步提高在用车监督管理效率,必须借助车载远程监控、遥感监测、黑烟车电子抓拍等科技手段,以“技防”代替“人防”^[7]。为此,应强化遥感监测数据审核与系统运行维护,提升数据质量。在此基础上,深入挖掘定期排放检验、遥感(黑烟)监测、柴油车远程在线监控、监督检查等大数据关联,加强综合分析研判,将存在监督抽测超标排放机动车当前周期内检验达标、异地登记车辆排放检验比较集中、排放检验合格率异常等情况的检验机构列为重点监管对象。在线比对初、复检过程数据,发现异常情况自动推送给各级管理部门,实现对检验机构的精准化、智能化监管,提升执法监管效能。

3.3 加强业务培训,规范检验机构行为

生态环境部门对机动车排放检验机构的资质

委托已于2016年全面取消,对相关从业人员的培训也同步废止。目前检验机构从业人员缺乏系统的操作培训,行业指导相对薄弱,导致全省范围内检测规范水平参差不齐。建议依托行业有关机构,对机动车排放检验机构从业人员开展检验检测技术培训,系统解读标准规范及法律法规,指导检验机构规范开展定期排放检验。此外,各级生态环境执法部门应围绕机动车排放检验操作流程、软件设置和数据报告等关键内容,结合近年来远程监控与现场检查中发现的典型案例,定期组织开展系统性业务培训,提升执法监管能力。

3.4 实施信用评定,创新执法管理手段

《江苏省机动车排放检验机构环保信用监管暂行办法》已于2021年4月1日起实施,各级生态环境部门应依照法律法规、标准规范对机动车排放检验机构开展监督检查,将形成的法律文书、行政公文、行政决定文书等检查结果与信用记录标准对照,进行动态记分和评级。定期公布环保信用评价为绿色和红色、黑色的检验机构名单,并将信用信息与相关职能部门共享,实施多部门联合奖惩,从而实现对检验机构“规范要求-监督检查-检查结果-信用评价-奖惩措施”的信用监管闭环管理。通过创新执法管理手段,进一步压实主体责任,形成长效监管机制。

[参考文献]

- [1] 沈昱昱,段玉森,盛涛,等. 交通减排对上海2014年PM_{2.5}污染影响的案例研究[J]. 环境监测管理与技术,2020,32(3): 29-33.
- [2] 黄志辉,丁焰,陈伟程,等. 机动车污染防治形式及政策评估[J]. 环境影响评价,2017(9):13-16.
- [3] 生态环境部. 中国机动车环境管理年报(2018)[R/OL]. (2019-04-09)[2020-09-18]. <http://www.gov.cn/guoqing/2019-04/09/5380744/files/88ce80585dfd49c3a7d51c007-c0a5112.pdf>.
- [4] 陈秋兰. 基于减排情景下的泉州市机动车污染物排放控制分析[J]. 环境监测管理与技术,2018,30(4):65-68.
- [5] 马冬,尹航,丁焰,等. 基于大数据的中国在用车排放状况研究[J]. 环境污染与防治,2016,38(7):42-48.
- [6] 吴丹,张立平,闫艳芳,等. 沈阳市机动车大气污染物排放清单的研究[J]. 环境监测管理与技术,2018,30(6):30-33.
- [7] 马淑平,王军玲,韩玉花. 北京市机动车排气污染防治的思考和对策[C]//中国环境科学学会. 2012中国环境科学学会学术年会论文集:第3卷. 北京:中国环境科学出版社,2012:352-355.

本栏目编辑 姚朝英