多措并举 移动源污染防治提速

进入秋冬季以来，包括京津冀地区在内的我国中东部及东北地区频频遭遇重污染天气。作为导致重污染天气的重要因素之一，包括机动车及非道路移动机械在内的移动污染源成为人们的关注重点。

移动污染源究竟能不能管住？要管住还需从哪些方面发力？思考这些问题，将有助于增强移动污染源防治的针对性，加快我国大气污染防治的进程。

多措并举，移动源污染防治提速

为有效控制移动源污染，近些年来，从国家到地方政府一直在积极行动。“十二五”规划纲要中明确提出要加大机动车尾气治理力度，国务院先后出台了《大气污染防治行动计划》等一系列文件，从提升新车排放标准、加强机动车环保管理、修订相关法律法规、提升燃油品质、加速淘汰黄标车和老旧车等方面入手，有力推动了机动车污染物的减排。

严格排放标准。2000年，我国开始实施国一阶段机动车排放标准，到现在国五阶段，已经有十多年了。目前正在制定国六标准。从事多年移动源污染控制研究的中国环境科学研究院大气环境研究所研究员胡京南说，平均下来每4年机动车排放标准就有一个提升，“这个速度还是很快的”。

标准的提升，推动了机动车单车排放控制技术的进步。从三元催化技术到轻型车的OBD技术（车载诊断系统）及重型柴油车的SCR技术（排放后处理技术），使得污染控制技术越来越精准，机动车污染得以大幅度削减。“轻型汽油车和重型柴油车就标准来看，一氧化碳、碳氢化合物和氮氧化物这3种污染物和最初相比都削减了70%～80%。如果没有这些标准的持续推进，机动车污染肯定比现在严重得多。”胡京南说。

完善法律法规。从国家层面到地方层面，都出台了一系列法律法规，有力推动了移动污染源防治工作的开展。

在国家层面，2015年开始实施的新修订的《大气污染防治法》对移动源污染防治的规定，内容更加丰富。在机动车污染控制方面，不仅只管新车准入，对于生产一致性、在用符合性也都提出了明确的要求，并充分体现了“车、油、路”一体化管理思路。在非道路移动源方面，也有了更加丰富和更具有可操作性的具体规定。在地方层面上，2015年，江苏省、安徽省和天津市出台了大气污染防治条例，西安市和齐齐哈尔市出台了机动车污染防治条例，西宁市和荆门市出台了机动车污染防治管理办法，对地方机动车污染防治做出了明确规定。

加大监管力度。目前，我国初步建立起新生产机动车环保型式核准、环保一致性监管、在用机动车环保检验、环保标志核发和黄标车加速淘汰等一系列环境管理制度。以对在用车的监管为例，目前，许多城市采用年检、路检、路查、遥感监测等一系列手段，并加大了黄标车和老旧车的淘汰力度。

2011年以来，北京已经淘汰黄标车、老旧车217.2万辆。今年北京出台政策，对提前报废老旧机动车的车主给予车均8000元的补助，有力推动了老旧车的淘汰，到10月底，北京共淘汰高排放老旧机动车34万辆，预计可减排污染物4万吨。天津于今年8月1日出台最大力度报废车补贴政策，按照10种不同车型分别给予不同金额的补贴标准。实施近两个月来，天津约有6.7万辆机动车已注册登记并达强制报废标准。河北省采取各种政策，2015年淘汰黄标车21万辆。石家

庄市规定，从2015年1月1日起，全面禁止黄标车在市区三环路内和县市城区内行驶，并对尾气检测连续两次不达标的黄标车实施强制报废，并出台补贴政策，对主动淘汰的黄标车给予6000～18000元的补贴，根据计划，到2017年年底，全市所有黄标车将全部淘汰完毕。

问题不少，尚需发挥监管合力

“我国在移动源污染控制方面虽然做了大量防治工作，但由于机动车总量居高不下，并且在协调机制、监管能力等关键环节存在短板，管理部门条块分割，不利于发挥监管合力，治理效果受到了一定的限制。”环境保护部环境与经济政策研究中心气候变化政策研究部副主任冯相昭表示。

近年来，我国机动车保有量呈现快速增长趋势。以北京为例，到目前为止，北京市机动车总量已经达到了570万辆，机动车排放污染物已经成为影响PM2.5的首要因素。四川省成都市目前汽车拥有量已超过400万辆，高居全国第二位，使得尾气污染变得极为严峻。

数据显示，2010年～2015年，我国机动车年均增长6.5%，汽车年均增长更是达到了15.9%。2015年，我国机动车保有量达到2.79亿辆。胡京南说，要控制机动车污染，必须大力发展新能源车，大力发展公共交通。

监管方面仍存在不足。这方面最典型例子就是环保部门无上路拦车权限，上路检查时需公安交管部门配合。对机动车停放地开展检查时，需要交通运输等行业主管部门配合。冯相昭说，随着移动源污染治理任务越来越艰巨，执法工作日趋繁重，环保部门急需与公安交管、交通运输等相关部门建立长效联合执法机制。

随着我国交通体系的快速发展，移动源污染打破地区界限，也已成为当前一个比较普遍的区域性问题。以北京为例，外地进京车辆污染问题十分突出，目前每天外地进京车辆达到30万辆左右，80%为过境车辆。这些进京或过境外地车辆很多都无法达到绿标车排放水平（国三排放标准以上）。如何有效治理跨区域的移动源污染，是当前需要解决的一个问题。

除此之外，机动车监管方面还存在不少问题，比如在机动车准入环节方面，仍存在需要改进的地方。胡京南说，目前对机动车生产一致性和在用符合性的监管要通过抽查环节来实现，“如何设计抽查方案，确保其科学性和可操作性，都有着比较高的要求。”

重型柴油车监管亟待加强。重型柴油车虽然在机动车保有量中占比不高，却成为机动车尾气排放氮氧化物和颗粒物的主要贡献者。北京市环保局机动车污染治理处处长李昆生表示，在检查中经常发现“假国四”车辆在正常行驶，一辆“假国四”车辆排放的氮氧化物就相当于200辆国四小轿车的排放量总和。北京过境车辆中有1/3是重型柴油车，有一半属于黄标车，带来了严重的过境污染。

从国四阶段开始，重型柴油车要装备SCR系统（选择性催化还原技术）。为了降低成本，社会上出现了篡改重型柴油车电控单元标定的现象，以减少尿素的使用，最终导致氮氧化物排放量很高。“从目前市场上尿素溶液的实际消耗量来看，肯定有很多SCR系统没有起到实际的效果，所以这方面一定要加强监管。”胡京南说。

改进方向：“车、油、路、人、管理”协同进化

要管住移动源污染，应该从哪些方面着力？

冯相昭表示，管住移动源污染，至少要具备两个必要条件：科学有效的治理体系、现代化的治理能力。

他表示，现阶段我国移动源治理的思路基本上沿用工程治理的思维，出台标准、推荐减排技术等，政策作用对象聚焦在“车、油、路”上，而在对“人的出行需求”“监管体制机制”等方面重视不足。

“所以，我们应该用系统思维完善现有治理体系，特别是合理引导出行需求、构建跨部门的有效监管体系，由当前的‘车油路’三位一体，切实转变为‘车、油、路、人（需求）、管理’五位一体的治理政策体系。”冯相昭说。这就要求要从源头上抓好油品质量监管，确保排放标准落实到位。做好车辆实际道路排放的监管，尤其对于重型柴油车的道路排放监管更要加强。新车上市不仅要抓好型式核准，还要确保生产一致性和在用符合性。

“此外还应该大力发展车用能源替代技术。”冯相昭表示，此外，目前经济政策用的较多是财政补贴，如淘汰黄标车、老旧车的补贴以及购置新能源车的补贴，“这些政策在实践中确实起到一定效果，但也暴露了一些问题，如数据

作假、汽车厂商与购车者合谋套取补贴等，所以应及时展开政策执行的评估，适时调整补贴标准，同时构建绩效考核机制防范可能的政策风险。”

而对于非道路移动机械排放管理，冯相昭认为，《大气污染防治法》中强化了环保部门对非道路移动源的环保监管职能，需要进一步强化生产企业应承担移动源大气污染控制的主体责任。下一步应推动建立“国家 地方分工明确的非道路移动机械环保管理模式”：即环境保护部在国家层面加快构建新生产非道路移动机械环保达标管理体系，包括型式核准、生产一致性、在用符合性、环保召回、环保标志等管理制度；地方环保部门要因地制宜，探索建立在用非道路移动机械环境管理体系，包括环保定期检验、环保抽查、低排放控制区、环保升级治理、加速淘汰等管理制度。（记者原二军）

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/102285.html