

关于加强机动车污染防治工作推进大气PM2.5治理进程的指导意见

各省、自治区、直辖市环境保护厅（局），新疆生产建设兵团环境保护局，各机动车企业，中国石油天然气集团公司、中国石油化工集团公司、中国海洋石油总公司：

随着我国机动车保有量迅速增加，机动车尾气排放已成为城市大气污染的重要来源。一些地区频繁发生细颗粒物（PM2.5）污染问题，与机动车尾气排放密切相关。为切实改善环境空气质量，保障群众健康，根据国务院有关文件要求，现就加强机动车污染防治、推进PM2.5治理进程提出以下意见。

一、充分认识加强机动车污染防治的重要性和紧迫性

（一）认清形势，提高认识。近年来，我国机动车污染问题日益突出。2010年全国机动车保有量达到1.9亿辆，尾气排放成为我国大气污染的主要来源，是造成灰霾、光化学烟雾污染的重要原因。同时，由于机动车大多行驶在人口密集区域，尾气排放直接威胁群众健康。据测算，“十二五”期间我国还将新增机动车1亿辆以上，新增车用汽柴油消耗1亿至1.5亿吨，由此带来的环境压力十分巨大。

当前，国家发布新修订的《环境空气质量标准》，对PM2.5治理工作提出更高的要求，机动车污染防治成为改善环境空气质量的关键领域。《国民经济和社会发展规划“十二五”规划纲要》将氮氧化物排放总量削减10%作为约束性目标，机动车排放占氮氧化物总量的1/4以上，在“十二五”污染减排工作中占有举足轻重的地位。各级环保部门要充分认识加强机动车污染防治工作的重要性和紧迫性，进一步加大工作力度，强化协调配合，采取更有效的措施，全面深化机动车污染减排各项工作。

二、明确指导思想、总体要求和主要目标

（二）指导思想。以科学发展观为指导，以改善空气质量为目的，实施机动车生产、使用、淘汰等全过程环境监管。坚持源头预防，严格新车污染物排放标准，推动技术进步，促进机动车产业可持续发展；坚持综合治理，强化在用车环保定期检验，推行标志管理，提升在用车环境监管水平；坚持更新淘汰，运用法律、经济、技术和行政等多种手段，推进高排放“黄标车”加速淘汰；坚持协调发展，推动车用燃油升级，大力发展公共交通，逐步形成“车、油、路”协调发展的机动车污染减排工作格局。

（三）总体要求。以削减机动车污染物排放总量为重点，全面推进柴油车、汽油车、摩托车和低速汽车等污染防治，突出抓好新车生产、注册登记、在用车环保检验、维修治理、报废拆解、“黄标车”淘汰、车用油品升级和环保监管等关键环节，建立健全政府主导、部门协作、社会参与、环保监管的工作机制，全面实现“十二五”机动车污染减排目标任务。

（四）主要目标。到2015年，全国机动车污染物排放总量比2010年下降10%，其中氮氧化物减排任务全面完成，颗粒物排放量显著降低。严格实施国家第四阶段机动车尾气排放标准，在有条件的地区实施第五阶段排放标准；全面推行机动车环保标志管理，环保标志发放率达到80%以上；基本淘汰2005年以前注册运营的“黄标车”；积极推进车用燃油低硫化进程；显著提高机动车环保监管能力，建立健全国家、省级、地市三级机动车环保监管机构和监控平台，进一步完善机动车污染防治法规、标准和政策体系。到2020年，机动车排放控制水平显著提升，尾气排放总量大幅削减。

三、提升新生产机动车尾气排放控制水平

（五）落实机动车生产环保责任。机动车企业作为车辆产品排放控制的责任主体，应严格执行环保法律法规和标准，不得生产、进口、销售不符合排放标准的车辆。机动车企业应按标准要求对环保型式核准申报，并切实按照环保达标车型公告要求组织生产，加强环保关键部件保证、生产过程一致性控制、产品排放自检等环保管理，建立和完善环保生产一致性保证体系。机动车企业应当确保车辆环保装置耐久性，不符合排放标准规定的耐久性要求的车辆，相关生产企业要依法承担相应治理责任并采取措施确保达标。

（六）严格实施机动车排放标准。严格实施第四阶段汽油车排放标准，积极推进第四阶段柴油汽车排放标准实施，鼓励具备清洁低硫车用燃油条件的地区实施更严格的排放标准。加快国家第五阶段轻型汽车、第四阶段摩托车、低速载货汽车和非道路移动机械等排放标准的制定及修订工作，健全机动车在低温、高原等实际工况下的排放要求。大力发展混合动力、天然气等节能环保车型，推进柴油车颗粒过滤器（DPF）、氧化性催化转化器（DOC）等先进技术的应用，引导车内空气质量保障技术发展。

（七）加大环保监督执法力度。加强机动车企业环保生产日常监管和执法检查，规范检查行为，提高抽查比例，把好新车排放源头关。继续开展机动车环保生产一致性检查专项行动，采取企业现场检查和市场监管抽查相结合方式，严厉打击违反环保法律法规生产行为。逐步开展机动车在用符合性检查，对在正常使用条件下的机动车环保装置有效性进行监督抽检。推进新车排放检测实验室比对试验，提高检测质量和水平。

四、加强在用机动车污染防治

（八）严格地方机动车环境准入。加强新注册和转入车辆环境管理，严格执行国家和地方规定的机动车排放标准。在对已开展新注册车辆核发环保标志工作的地区，地方环保部门应依据国家环保达标车型公告开展核发工作。对达不到相应排放标准的，不予核发机动车环保标志。

(九) 强化机动车环保检验与维修制度。各省(区、市)环保部门应严格按照《大气污染防治法》相关规定,全面推进机动车环保检验机构委托工作,2012年底前力争实现环保检验机构在地级及以上城市全覆盖。推动机动车环保检验与安全技术检验同步进行,机动车环保检验机构应按照国家 and 地方相关规定开展机动车环保检测业务,建立数据服务器,并与当地环保部门联网,实时上传环保检测数据。地方环保部门应加强环保检验机构日常监管,定期组织开展环保监督性抽查,鼓励有条件的地区采用简易工况检测方法,到2015年底前环保检验率(含免检车辆)达到80%以上。提高超标车辆的维修治理水平,协调交通运输部门建立机动车环保检验与维修信息共享机制。

(十) 加强环保标志管理与监督抽检工作。根据《机动车环保检验合格标志管理规定》,对所有通过环保检验的机动车,分别核发绿色、黄色环保标志,逐步提高环保标志核发率。推进环保标志电子化、智能化管理。各地环保部门应加强机动车停放地的监督抽检,对规模化运营并且使用频率高的货运车、公交车、出租车、长途客运车等进行重点检查,杜绝车辆“冒黑烟”现象。积极推进遥感法检测汽车尾气。

五、推进“黄标车”更新淘汰

(十一) 加强机动车强制报废管理。与公安、商务、交通等部门协调配合,严格执行《机动车强制报废标准规定》、《关于报废汽车监督管理有关工作的通知》,着力加强对营运车辆报废的监督管理。对达到强制报废条件的汽车,不予进行机动车环保检验,并注销其环保标志,协调公安交管部门暂停未履行正常报废手续的车辆所有人办理其他车管业务。

(十二) 加速淘汰“黄标车”。鼓励采取“以奖促治”、“以奖代补”等经济激励政策,引导高污染、高排放的“黄标车”提前淘汰,着重加大大型载客、重型载货行业的老旧车辆淘汰力度,确保“十二五”末全部淘汰2005年以前注册的营运“黄标车”。

(十三) 推行“黄标车”限行措施。通过制定地方性法规规章,推行“黄标车”限行措施,促进“黄标车”淘汰工作。《重点区域大气污染防治“十二五”规划》中的重点区域应逐步扩大限行区面积,在保障城市运输需求的情况下,应加强统筹协调,逐步形成“黄标车”区域连片限行的空间格局。

(十四) 加强报废机动车无害化处置。与商务等相关部门协作配合,逐步实现对报废机动车回收、拆解、废弃物处理以及拆解后废弃物(包括废铅酸电池、废电路板等)流向的环境监管。鼓励具有先进回收拆解技术的企业从事报废机动车回收拆解业务。对于违反有关法律法规、不符合环保要求或不能承担正常回收拆解业务的企业,依法进行整改或取消其业务资格。

六、提升车用燃油品质

(十五) 推进车用燃油标准升级。积极协调相关部门和石油企业,提升车用燃油品质。严格落实国四车用汽油标准,确保按期供应国四汽油。加快推动国四车用柴油标准制定和实施,力争全国尽早供应国四车用柴油,重点地区供应国五车用汽柴油。严格石油冶炼行业环境准入,要求新、改、扩建千万吨级以上大型炼化项目以生产国五标准车用燃油为设计目标。颁布实施车用尿素溶液标准,推进尿素加注系统建设。严格落实储油库、加油站和油罐车油气排放标准,推动制定油气污染治理计划。

(十六) 加强油品环保指标监督管理。落实《关于促进车用汽柴油产品质量提升的指导意见》,配合质检、商务、工商部门开展车用油品质量监督检查,提升车用油品质量,加强监管信息沟通和部门协作。

七、提高环保监管能力

(十七) 建立环保信息管理体系。建立健全机动车环保信息数据库,及时掌握新车注册、转移及注销,在用车环保检验、环保标志核发、油品升级、维修治理、报废拆解、“黄标车”淘汰和监督管理等信息,动态分析机动车尾气排放量变化情况,定期发布机动车污染防治公报,建立机动车环保信息报送制度,为各级政府及相关部门控制机动车污染提供科学依据。

(十八) 推进环保监管能力建设。制定并实施机动车环保监管能力建设方案,建设国家、省级、地市三级联网的机动车环保监管平台,切实增强机动车环境监管能力。开展城市道路两侧空气质量监测试点,加强新车检测机构和在用车检验机构的在线自动监控设施建设与运行,实现环保检测数据联网报送。2015年前完成1个国家级、21个省级和112个环保重点城市机动车环保监管能力建设,西

预览已结束,完整报告链接和二维码如下:

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=11_7092

