阅读提示 2017年11月1日起，石家庄、保定开始对国Ⅰ、国Ⅱ排放标准机动车采取限制通行措施，加上此前已经限行的廊坊，我省已有3个设区市全面落实禁止国Ⅰ、国Ⅱ车辆进入主城区。

然而，2个多月来，这项强化交通运输领域污染防治的专项措施，让不少国Ⅰ、国Ⅱ车主有些尴尬：工作日不能代步，节假日使用效率不高；把车送去报废，只能卖废铁价；卖给二手车商，价格又太低；转给亲戚朋友用，又怕有什么意外……

□记者 袁伟华 任学光

限行之下，国Ⅰ国Ⅱ车何去何从

2017年12月27日，省会一家二手车交易市场。 记者 陈建宇摄

1 面临四种选择

到2018年1月初，石家庄市民许先生的爱车——一辆2003年购买的大众宝来，已经在小区里“趴窝”两个月了。

从外观上看，这辆有14年多车龄的老车虽然漆面有些暗淡，但整体上看还是非常整洁，尤其是内饰，让许先生保养得一尘不染。

许先生说，这是他的第一辆车，开了十多年了，车况一直非常好，保养也非常认真，“关键是有感情，开着顺手。”

让许先生为难的是，从2017年11月1日起，石家庄市开始对国Ⅰ、国Ⅱ排放标准机动车采取限制通行措施，除法定节假日及周六、周日外，24小时禁止通行石家庄市主城区，即石家庄市三环（含三环）以内区域。许先生的这辆车是国Ⅰ排放标准。

在石家庄，目前机动车保有量已经超过263万辆，其中国Ⅰ、国Ⅱ排放标准机动车有176551辆，占全市机动车保有量的6.7%。

不仅仅是石家庄，目前，京津冀地区的北京、天津、廊坊、保定等多个城市均已实施国Ⅰ、国Ⅱ排放标准机动车在主城区限行措施。

限行政策发布后，这些限行的车辆都去了哪里？

采访中记者了解到，大部分车辆被车主闲置，还有一批车辆偶尔被车主冒着被罚的风险上路转一转。

来自石家庄市交管局的数据显示，从2017年11月6日至12月底，电子警察共抓拍国Ⅰ、国Ⅱ排放标准机动车违反限行规定上路行驶27000起。

2017年11月6日前，石家庄对现场发现的违反现行规定的国Ⅰ、国Ⅱ排放标准机动车，民警将宣传、告知并劝返。而11月6日后，正式对违反限行措施的国Ⅰ、国Ⅱ排放标准机动车进行处罚，即罚款100元，记3分。

和许先生类似，石家庄市民杨先生的一辆老捷达大多数时间也是停在小区车位上，杨先生最近正在给车找出路。

经过了解，杨先生发现摆在他面前有四个选择：第一，继续让自己的爱车在家“趴窝”，周末或者节假日开出去“溜溜”；第二，主动送拆解厂报废，剩一点残值；第三，卖给二手车商，拿个友情价；第四，送给老家的亲戚朋友，做个顺水人情。

但思来想去，杨先生对这几种选择都有些顾虑：持续让车在家闲置，车损会越来越严重；送去报废，残值等同于废钢铁，只能卖几百元；卖给二手车商略好一些，但是价格实在太低，心里难接受；送回老家去，过户很麻烦，但不过户，万一出了什么意外，这个责任怎么算？

2017年12月27日，省会某二手车交易市场内，顾客正在选购二手车。 记者 陈建宇摄

2 部分车主选择转让

2017年12月28日，石家庄南二环一家二手车交易市场里顾客不多，不少二手车交易商们都在低头摆弄手机。

“一直有客户咨询我该怎么处理这些被限行的旧车，成交也出现了一个小高潮。”花乡二手车交易市场内的二手车经纪李建介绍。

李建告诉记者，综合比较来看，目前对国Ⅰ、国Ⅱ排放标准车辆车主最合适的处理方式是现价转让，但由于车辆属于限行车，转让价格会比较低。

杨先生曾向多位二手车经纪人询过价，他的那辆老捷达车，转让价格不会超过3000元，这让他一时难以接受。

许先生则试图通过眼下正火的二手车交易平台把旧车卖个好价钱，然而让他失望的是，由于被限行车辆可落户地非常有限，难以找到买家。而且许先生发现，限行高端车型往往比大众车型更受平台上的买家青睐，价格也比普通车型高很多。

石家庄市公安局交通管理局车管所一位负责人介绍，从2017年11月1日开始，石家庄市车管所每天受理国Ⅰ、国Ⅱ排放标准机动车过户数量明显增加，主要是由市区向郊县及外地转移。

但这种“转移”，目的地也十分有限。

采访中，某二手车网上交易平台业务负责人告诉记者，在二手车交易市场上，最大的门槛是各地自行掌握的“限迁”政策。为了保护本地汽车市场，不少地方都会对二手车落户标准进行不同程度的限制。虽然国家相关部门多次呼吁各地降低二手车“限迁”门槛，但实际上类似国Ⅰ、国Ⅱ排放标准机动车在大部分地区落户是比较困难的。

李建向记者表示，以石家庄市场为例，近期过户的国Ⅰ、国Ⅱ排放标准机动车主要以向周边郊县转移为主，毕竟限行政策只对这类车辆进入主城区有所限制，在郊县内行驶还没有问题。

在石家庄二手车交易市场记者看到，还有我省北部几个市的二手车经纪人前来收购。据现场二手车交易从业者介绍，目前，在限制国Ⅰ、国Ⅱ排放标准机动车进入各市主城区方面，全省分为三类区域，保定、廊坊和石家庄属于一类区域，限行政策出台最早；唐山、沧州等地属于二类区域，张家口、承德等地为三类区域，目前尚未推行主城区限行政策。

不过，有业内人士也表示，按照《河北省强化交通运输领域污染防治专项实施方案》的要求，我省的其他城市对国Ⅰ、国Ⅱ排放标准机动车限行也有了时间表。到2020年，全省主要城市都将逐渐禁止国Ⅰ、国Ⅱ排放标准机动车进入各市主城区。

这意味着，国Ⅰ、国Ⅱ排放标准机动车在省内转移的“窗口期”，也并不太长。

尽管在对车辆的处理上仍有些犹豫不决，但大部分车主对限行政策表示理解。

“在倡导绿色发展，提倡绿色生活方式的背景下，政策对机动车排放标准的要求会越来越高。”许先生说，“不过从今年秋冬的大气质量好转的情况来看，这样的代价是值得的。”

3 期盼政策引导

也有个别车主考虑主动报废车辆。

2017年12月28日，杨先生就找了一家拆解公司，咨询了旧车报废的相关政策。

在石家庄某物资再生利用有限公司院内及拆解车间，记者看到大量待拆解车辆堆积在场内。一位负责人告诉记者，限行政策出台后，电话咨询旧车报废拆解政策的车主非常多，但主动报废申请的车主非常少。

“目前报废标准有几个，首先是达不到国家规定的安全技术标准和排放标准的，其次是车辆达强制报废期的，还有就是车主自愿申请的。”这位负责人说。

国Ⅰ、国Ⅱ排放标准机动车目前就属于达不到排放标准的一类，车主可以主动申请报废。

一般情况下，申请车辆报废的车主拿上车辆的行驶证、登记证书，还有车主的身份证明，单位的营业执照或者是组织机构代码证，就可以将车辆交到报废回收企业。

报废回收企业在查验确认车辆和手续相符且没有盗抢嫌疑后，即可开具省商务厅颁发的《报废汽车回收证明》，再将这些资料送到石家庄市车管所，车管所查验后出具《机动车注销证明》。

车主最后拿到《报废汽车回收证明》和《机动车注销证明》两个材料后，即意味着车辆报废并且注销完毕了。

上述负责人介绍说，报废完毕后，报废回收企业会根据车辆的车重，返还车主部分残值，根据废钢和一些有色金属的行情，目前回收价格是每吨200到300元。

将自己的爱车按废钢铁的价格申请报废，很多车主表示心里暂时还接受不了。

“目前来看，对于车主主动申请报废的，没有相关的补贴政策。”这位负责人表示，这也是目前主动申请报废的车主非常少的原因，不少车主希望借鉴北京、天津等地的做法，对主动报废车辆进行补贴。

为了鼓励车主尽快淘汰老旧车，北京市出台了《促进高排放污染老旧机动车淘汰更新方案》，规定从2016年12月1日起至2017年底，报废国Ⅰ、国Ⅱ排放标准的轻型汽油车可获得政府补助。补贴方案为，小型客车如在2017年6月底前淘汰，可获得10000至12000元不等的补助，如在2017年7月至12月底淘汰可获得8000至10000元不等的补助。而且，对淘汰国Ⅰ、国Ⅱ排放标准的轻型汽油车，并有贷款购车需求的车主，北京市组织引导商业银行提供优惠贷款产品。

在天津，车主也可以结合自身实际需求决定是否办理报废手续并领取补贴。

从记者了解的情况看，目前我省对国Ⅰ、国Ⅱ排放标准汽车主动申请报废暂时没有补贴政策。

采访中不少车主希望，我省能够在限行政策出台初期学习京津做法，以补贴的形式鼓励车主尽早更换车辆，引导加快国Ⅰ、国Ⅱ车换代步伐。

相关

新能源车升温 顾虑尚待消除

国Ⅰ、国Ⅱ排放标准车逐渐退出后，不少车主将目光放在了新能源汽车上。

业内专家也表示，按照目前的发展趋势，车主与其一直在处理国Ⅰ、国Ⅱ排放标准车上费神，担心国Ⅲ标准车还能挺几年，不如抓紧国家鼓励推广新能源汽车的机会，早接纳并尝试新能源汽车。

中国新能源汽车市场从2015年开始驶入快车道，如今已跃居世界产销第一的位置。

2017年，新能源汽车的火爆终于从生产端向销售端蔓延开来。专用号牌推出了、优惠政策更多了，新能源车在汽车市场上的占有率以及消费者的购买积极性都在逐步提高。

但据一项业内的调查显示，新能源汽车当前购买用户的构成中，租赁公司、专车平台等约占34%，企事业单位采购占15%，私人购买约占50%，其他占1%。

而业内一篇“你会买新能源汽车吗”的调查报告，最终的调查结果显示：70%的人表示暂时不会购买新能源汽车。

是什么制约着新能源车的普及？消费者购买新能源车最顾虑的是什么？

记者在采访中了解到，大部分消费者对于新能源汽车仍处于观望态度，他们最大的顾虑，是新能源车续航里程短及充电难的问题。

上海在全国率先成为新能源汽车推广应用总量逾10万辆的城市，也是全球新能源汽车拥有量最大的城市。

上海市质量认证咨询中心近期对新能源汽车顾客进行了满意度调查，调查样本覆盖了上海市场上主要销售的新能源汽车品牌，共回收现有车主问卷4702份，意向消费者问卷8419份。

调查最终结果显示，公众普遍认为“公共充电桩少”（68%）、“电池续航里程低”（58%）、“充电时间长”（49%）是制约新能源汽车发展的主要因素。

市民反映最为突出的是充电桩安装问题，私人充电桩普及较困难。市民反馈的另一大问题在于电池，一是续航里程低、衰减较快，二是充电时间长，老式充电桩因电流较低，一般需充电8-10小时，结合续航里程只能适用短途上下班路程。上述问题，也是新能源汽车普及所面临的主要瓶颈。

文/记者 袁伟华

（上接第一版）组织制定“一湖一策”方案，明确各级湖长职责，协调解决湖泊管理保护中的重大问题，依法组织整治围垦湖泊、侵占水域、超标排污、违法养殖、非法采砂等突出问题。其他各级湖长对湖泊在本辖区内的管理保护负直接责任，按职责分工组织实施湖泊管理保护工作。

流域管理机构要充分发挥协调、指导和监督等作用。对跨省级行政区域的湖泊，流域管理机构要按照水功能区监督管理要求，组织划定入河排污口禁止设置和限制设置区域，督促各省（自治区、直辖市）落实入湖排污总量管控责任。要与各省（自治区、直辖市）建立沟通协商机制，强化流域规划约束，切实加强对湖长制工作的综合协调、监督检查和监测评估。

四、全面落实主要任务

（一）严格湖泊水域空间管控。各地区各有关部门要依法划定湖泊管理范围，严格控制开发利用行为，将湖泊及其生态缓冲带划为优先保护区，依法落实相关管控措施。严禁以任何形式围垦湖泊、违法占用湖泊水域。严格控制跨湖、穿湖、临湖建筑物和设施建设，确需建设的重大项目和民生工程，要优化工程建设方案，采取科学合理的恢复和补救措施，最大限度减少对湖泊的不利影响。严格管控湖区围网养殖、采砂等活动。流域、区域涉及湖泊开发利用的相关规划应依法开展规划环评，湖泊管理范围内的建设项目和活动，必须符合相关规划并科学论证，严格执行工程建设方案审查、环境影响评价等制度。

（二）强化湖泊岸线管理保护。实行湖泊岸线分区管理，依据土地利用总体规划等，合理划分保护区、保留区、控制利用区、可开发利用区，明确分区管理保护要求，强化岸线用途管制和节约集约利用，严格控制开发利用强度，最大程度保持湖泊岸线自然形态。沿湖土地开发利用和产业布局，应与岸线分区要求相衔接，并为经济社会可持续发展预留空间。

（三）加强湖泊水资源保护和水污染防治。落实最严格水资源管理制度，强化湖泊水资源保护。坚持节水优先，建立健全集约节约用水机制。严格湖泊取水、用水和排水全过程管理，控制取水总量，维持湖泊生态用水和合理水位。落实污染物达标排放要求，严格按照限制排污总量控制入湖污染物总量、设置并监管入湖排污口。入湖污染物总量超过水功能区限制排污总量的湖泊，应排查入湖污染源，制定实施限期整治方案，明确年度入湖污染物削减量，逐步改善湖泊水质；水质达标的湖泊，应采取措施确保水质不退化。严格落实排污许可证制度，将治理任务落实到湖泊汇水范围内各排污单位，加强对湖区周边及入湖河流工矿企业污染、城镇生活污染、畜禽养殖污染、农业面源污染、内源污染等综合防治。加大湖泊汇水范围内城市管网建设和初期雨水收集处理设施建设，提高污水收集处理能力。依法取缔非法设置的入湖排污口，严厉打击废污水直接入湖和垃圾倾倒等违法行为。

（四）加大湖泊水环境综合整治力度。按照水功能区区划确定各类水体水质保护目标，强化湖泊水环境整治，限期完成存在黑臭水体的湖泊和入湖河流整治。在作为饮用水水源地的湖泊，开展饮用水水源地安全保障达标和规范化建设，确保饮用水安全。加强湖区周边污染治理，开展清洁小流域建设。加大湖区综合整治力度，有条件的地区，在采取生物净化、生态清淤等措施的同时，可结合防洪、供用水保障等需要，因地制宜加大湖泊引水排水能力，增强湖泊水体的流动性，改善湖泊水环境。

（五）开展湖泊生态治理与修复。实施湖泊健康评估。加大对生态环境良好湖泊的严格保护，加强湖泊水资源调控，进一步提升湖泊生态功能和健康水平。积极有序推进生态恶化湖泊的治理与修复，加快实施退田还湖还湿、退渔还湖，逐步恢复河湖水系的自然连通。加强湖泊水生生物保护，科学开展增殖放流，提高水生生物多样性。因地制宜推进湖泊生态岸线建设、滨湖绿化带建设、沿湖湿地公园和水生生物保护区建设。

（六）健全湖泊执法监管机制。建立健全湖泊、入湖河流所在行政区域的多部门联合执法机制，完善行政执法与刑事司法衔接机制，严厉打击涉湖违法违规行为。坚决清理整治围垦湖泊、侵占水域以及非法排污、养殖、采砂、设障、捕捞、取用水等活动。集中整治湖泊岸线乱占滥用、多占少用、占而不用等突出问题。建立日常监管巡查制度，实行湖泊动态监管。

五、切实强化保障措施

（一）加强组织领导。各级党委和政府要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，把在湖泊实施湖长制作为全面贯彻党的十九大精神、推进生态文明建设的重要举措，切实加强组织领导，明确工作进展安排，确保各项要求落到实处。要逐个湖泊明确各级湖长，进一步细化实化湖长职责，层层建立责任制。要落实湖泊管理单位，强化部门联动，确保湖泊管理保护工作取得实效。水利部要会同全面推行河长制工作部际联席会议各成员单位加强督促检查，指导各地区推动在湖泊实施湖长制工作。

（二）夯实工作基础。各地区各有关部门要抓紧摸清湖泊基本情况，组织制定湖泊名录，建立“一湖一档”。抓紧划定湖泊管理范围，实行严格管控。对堤防由流域管理机构直接管理的湖泊，有关地方要积极开展管理范围划定工作。

（三）强化分类指导。各地区各有关部门要针对高原湖泊、内陆湖泊、平原湖泊、城市湖泊等不同类型湖泊的自然特性、功能属性和存在的突出问题，因湖施策，科学制定“一湖一策”方案，进一步强化对湖泊管理保护的分类指导。

（四）完善监测监控。各地区要科学布设入湖河流以及湖泊水质、水量、水生态等监测站点，建设信息和数据共享平台，不断完善监测体系和分析评估体系。要积极利用卫星遥感、无人机、视频监控等技术，加强对湖泊变化情况的动态监测。跨行政区域的湖泊，上一级有关部门要加强监测。

（五）严格考核问责。各地区要建立健全考核问责机制，县级及以上湖长负责组织对相应湖泊下一级湖长进行考核，考核结果作为地方党政领导干部综合考核评价的重要依据。实行湖泊生态环境损害责任终身追究制，对造成湖泊面积萎缩、水体恶化、生态功能退化等生态环境损害的，严格按照有关规定追究相关单位和人员的责任。要通过湖长公告、湖长公示牌、湖长APP、微信公众号、社会监督员等多种方式加强社会监督。

（上接第一版）统一产业布局，突出产业特色，创新管理体制和运营模式，不断增强开发区对资金、项目的吸引力。要坚持“引进来”与“走出去”相结合，加快构建国际化的全产业链战略布局。要大力发展民营经济，坚持“两个毫不动摇”，完善支持民营经济发展的政策措施，鼓励引导民营企业创新发展、优化结构、增强市场竞争力。

坚定不移推动河北高质量发展，必须以更大的力度培育区域发展新高地。要实行全域规划，整合岸线资源，充分利用广阔空间，谋划实施重大工程，加快聚集和发展优质产业，加快发展沿海经济带，打造沿海经济增长极。要加快发展港口经济，在京津冀协同发展大局和环渤海港口群中找准定位，优化秦皇岛港、唐山港、黄骅港功能，加快转型升级步伐，以城定港、港城融合、产城融合，形成与京津两地口岸功能互补、错位发展的格局。要加快发展城市经济，聚焦各种创新资源，打造新产业新模式新业态，提升现代服务业发展水平。要加快发展县域经济，统筹城镇建设与园区经济，培育壮大特色主导产业，促进产城教融合发展，提升综合实力。

唯改革者进，唯创新者强，唯改革创新者胜。更加自觉、更加坚定地投身改革创新时代潮流，坚定不移全面深化改革、扩大开放，我们就一定能获取推动高质量发展的强大动力，推动河北经济社会发展向更高层级迈进。