



机动车污染,如何区域联防联控?

——聚焦京津冀三地人大首次联合执法检查

□河北日报记者 周洁

今年5月1日起,机动车和非道路移动机械排放污染防治条例在京津冀三地同步施行。这是京津冀首部协同立法,标志着三地机动车污染防治迈入联防联控新阶段。

近几年,随着大气污染治理不断向纵深推进,机动车污染逐步凸显。目前,京津冀三地机动车保有量近3000万辆,其中我省机动车保有量达1687.6万辆,机动车排放占污染源比例15%至32%,已成为大气污染源重要来源。而由于机动车流动强、范围广,是京津冀区域污染治理的重点难点,亟须三地联合形成合力。

协同立法实施以来,三地在机动车污染防治方面作出了哪些努力,条例实施过程中仍存在哪些问题,下一步应如何进一步推进联防联控?9月初,条例实施刚满四个月,京津冀三地人大常委会就赶赴天津市、河北省廊坊市、北京市开展首次联合执法检查。

三地人大一支队伍,实行全链条监管

“单位有多少重型货车?”
“怎么监管来厂车辆?”
天津市敏华家具有限公司是一家重点用车单位,这也是联合执法检查的第一站,执法检查组成员一上来就直奔主题。

与往常不同的是,此次执法检查队伍稍显“庞大”,由30多位成员组成。这是一支由京津冀三地人大组成的“三合一”执法检查组,共同在三省市开展执法检查,是三地人大在联合监督上的新探索。

执法检查组问得清楚,敏华家具总经理黄书棒答得仔细——

“我们公司目前有自营车辆70辆,其中中国五42辆,国四28辆。”

“每天出车前,司机都要对车辆进行检查,确保各装置运转正常,同时车辆均按要求添加车用尿素,车用尿素从中石化购买,确保产品质量。”

创新还体现在首次进行跨区域联合执法。此次执法检查,所选执法检查地点横跨三个省市,这在执法检查历史上还是头一

回。再看具体检查项目,既有重点用车企业、路检路查项目、机动车检测机构,又有非道路移动机械使用单位、机动车排放综合管理单位,涵盖机动车污染防治的方方面面。

为什么要选这些点来检查?省人大常委会城建环资工委主任杨智明介绍,此次执法检查更加注重全链条监管,将重点瞄准源头管控、标本兼治、车油路综合治理和区域联防联控,运用法律武器夯实关键环节,解决突出问题。

首次联合执法检查,搭建起三地生态环境部门的交流平台。

“我们将自有中重型柴油货车10辆以上的企业列为重点用车单位,强化日常监管。”

“有些用车单位自有车不多,但使用量比较大,我把每天使用10辆以上柴油货车的企业列入重点用车单位,用超标车也得负责任。”

……
执法检查过程中,像这样热烈的讨论一直没有间断。

“这是我首次到北京和天津参与执法检查,大家在工作中相互交流经验、取长补短,能够更好地推动机动车污染防治工作。”省生态环境厅机动车处处长张伟说。

破解移动源监管难题,呼吁尽快实现信息共享

“轰油门,再轰油门!”
9月3日11时,执法检查组来到天津市武清环线一处机动车路检点,只见工作人员正在用不透光烟度计,对一辆来自内蒙古自治区的仓栅式重型货车进行黑烟检测。

“0.05”,不透光烟度计报出检测结果,没有超过1.32的标准。据工作人员介绍,该路口开展常态化路检路查,对上路行驶的超标排放机动车,实行“环保取证、公安处罚”,如查出超标将列入“黑名单”。

工作人员所说的“黑名单”,是指生态环境部机动车超标排放数据平台。在生态环境部支持下,京津冀三地于今年3月底实现了机动车超标排放信息共享,通过平台可互相查询超标车辆信息。这一突破赢得

三方点赞。

然而,执法检查中发现,由于“黑名单”不能实时发送给各地,想要判定一辆行驶中的大货车是否超标,还需到生态环境部网站搜索,这给拦截超标大货车带来不便。

有执法检查组成员建议,在与国家机动车排污监控平台联网基础上,推动实现三地机动车排放检验、遥感监测、违法处罚等信息及时共享,提高监管效率,充分发挥协同监管作用。

推动建立三地统一的非道路移动机械监管平台

9月3日14时,在位于廊坊市的医学科学院肿瘤医院分院施工现场,几辆铲车、叉车正在热火朝天地作业。

“每台车都有唯一的‘身份证’。”工作人员指着一台挖掘机的标牌解释,“比如这台车的号码为3-3RN00146,第一个3指国三排放标准,中间3位指河北省廊坊市,最后5位是这台车的编码。”

针对过去非道路移动机械在法规上的“零监管”现状,条例首次将非道路移动机械纳入监管范畴。截至8月底,我省已编码登记非道路移动机械6.63万辆。

在我省,高排放非道路移动机械禁止进入相关划定区域,这一更严举措引发京津方面关注。我省各市已于2019年7月1日前全部完成禁止使用高排放非道路移动机械区域划定并向社会公布。如果违反规定,将处5万元以上10万元以下罚款。截至8月底,全省共发现问题机械462台次,处罚金额145万元。

“摸清底数,可以大大方便我们对非道路移动机械进行监管。”张伟举例说,“比如国二标准的车进入低排放区域,我们就会通知相关部门赶赴现场查处。而在以前,到底有多少车、分别是什么类型的车都底数不清,就更谈不上监管了。”

不过,执法检查中也发现,三地尚未实现非道路移动机械联网。检查组成员建议,下一步要推动建立和使用三地统一的非道路移动机械登记平台,统一监管规则,加强跨区使用管理,实现三地互认登记信息、号

码标识、信息采集卡等。

协同刚刚开始,仍需进一步探索

在三省市交界处一处路检路查点,工作人员正在认真检查车辆排放情况。

“条例实施以来,超标车数量明显下降。”工作人员介绍,2018年,抽测上路重型柴油车204.17万辆,其中超标车32.48万辆次,超标率超过15%;2020年1至8月,抽测上路重型柴油车161.15万辆次,其中超标车9.27万辆次,超标率约为6%。

从15%降到6%,印证了检查组的观点:“立法的作用正在逐渐显现,三省市机动车污染治理取得明显成效。”

但与此同时,因为需要一辆辆排队检查,眼前拥堵了几公里的大货车也引起执法检查组注意。“立法是为了促进发展,不能因为治理超标排放导致拥堵,严管的同时还要便民。”检查组成员一致认为。

“可以实行京津冀检测结果互认,比如7日内持一地检测结果,可在三地通行。”

“建议把检测端口前移,在前端200米左右设立遥感监测,机器检测超标的进行人工复查,数据正常的直接放行。”

……
你一言、我一语,大家现场为破解这一难题支起招来。

“协同只是刚刚开始,仍需进一步探索。”三地人大相关负责人当场约定,抽个时间坐下来认真商定,能通过完善机制解决的就完善机制,如果涉及立法层面,还可以通过修订条例进一步规范。

“此次行动畅通了京津冀三地人大联合执法机制。”在全程参与了本次联合执法检查的杨智明看来,这是今年1月份三地共同出台条例后开展的首次大规模联合执法检查,有利于构建相对统一的区域法治环境,推动更高质量的协同发展和地方治理能力提升。

“三省市同步制定条例,同步实施执法检查,这是第一次。”天津市人大城建环资委副主任委员张建国建议,未来还可以在京津冀三地探索建立水、土壤、大气联防联控法规体系,进一步推动京津冀区域协同防治。

相关

依法监管 从严执法

我省推进超标车辆检验维修闭环管理

河北日报讯(记者周洁)从省生态环境厅获悉,今年以来,我省从机动车和非道路移动机械达标排放监管入手,多措并举,积极推动全省机动车污染防治工作。截至8月底,全省路检路查共检查车辆114.14万辆次,查处超标排放车辆1.94万辆次,处罚金额387.64万余元。

强化重点用车单位监管。将自有或每天使用10辆以上中重型柴油货车的2700余家单位列为重点用车单位,按重点排污单位强化日常监管,并纳入重污染天气应急减排体系。指导各市帮扶重点用车单位全面建立重型柴油车污染防治责任制和环保达标保障体系,积极引导重点用车单位使用国五及以上排放重型柴油车、燃气车或新能源车,签订环保达标排放承诺书并向社会公布。

提升机动车排放监测能力。建立机动车排放遥感监测体系,依托遥感监测等技术手段,开展道路行驶车辆的非现场检查。截至8月底,全省共建成固定式遥感监测设备174套、移动式遥感监测设备51套,建成黑烟抓拍设备222套,实现黑烟抓拍技术手段非现场处罚1235辆,正在推进利用遥感监测数据查处超标排放柴油货车工作。

强化排放检测机构日常监管。对排放检测机构实施清单式管理,建立台账。截至8月底,全省共检查排放检测机构3113家次,处罚24家次,罚款206.6万元。对遥感监测、黑烟抓拍、路检路查等三类监督检查发现的超标排放车辆,溯源排放检测机构,倒查排放检测机构责任,对发现问题的14家排放检测机构采取暂停网络连接、限期整改、依法处罚等措施。

加强油气回收装置运行监管。近期,省生态环境厅组织开展全省油气回收装置运行情况省级专项抽查,共抽检加油站230家、储油库6座、油罐车20辆,其中油气回收装置运行不合格加油站39家,总体抽检合格率83.04%。截至8月底,全省共检查加油站、储油库、油罐车等站点1.62万个次,处罚油气回收设施不正常运行加油站(点)91个次,处罚金额159.8万元。

推进排放检验与维修制度建设。自8月15日起,排放超标机动车定期检验、维护信息共享,定期检验不合格车辆需维修合格后才能进行复检,逐步实现超标车辆定期检验和维护维修闭环管理。截至8月底,机动车排放检验管理系统推送初检不合格信息13083条,汽车维修电子健康档案系统返回维修信息2745条。

“法治的生命力在于执行,关键在真抓,靠的是严管。”省生态环境厅机动车污染防治处处长张伟表示,生态环境部门将进一步从严执法,组织开展重型柴油货车专项整治,采取遥感监测、黑烟抓拍、路检路查及入户抽查等手段,加大车辆检查力度和频次,依法打击超标排放行为,助力打赢蓝天保卫战。

