

大气污染防治媒体见面会实录

上接二版

机动车污染防治要坚持“车油路”的统筹

第一财经日报记者:您刚才多次提到机动车污染方面的情况。我国机动车污染每年总量大概是多少?这个数据是怎样出来的?机动车上路限行依据是什么,这个是否根据检测数据作出的?还有,对于超标车上路行驶是怎么执法的?我这儿说的超标车不仅仅是柴油车、重污染车,可能还包括有些私家车也是超标的,对这些车辆怎么检查指导?这是第一个问题。

第二个问题我注意到近期环保部主要领导多次强调要利用道路遥感监测等技术手段。但是我注意到之前有不少专家认为遥感监测技术手段准确性不是很高,更不能拿来作为执法的依据。您作为环保科技方面的专家,对此怎么看?您刚才也介绍了今年要深化机动车环境管理,我想了解一下到底深化什么?怎么深化?谢谢。

赵英民:基本上就是围绕机动车的问题,我就一起讲。近年来,我国机动车的保有量快速增长,产销量连续8年保持世界第一。2015年产销量超过了2450万辆,2016年产销量达到了2700万辆左右,全国机动车保有量目前已经达到3亿辆左右,其中汽车是1.9亿辆。机动车污染物的排放量居高不下,按照测算,2015年排放量达到4500多万吨,已经成为大气污染主要来源。刚才提到这些城市的源解析数据,也能说明这些问题。细颗粒物也就是PM_{2.5}的源解析表明,机动车成为许多大城市主要空气污染源,特别像北京、上海、杭州、广州等大城市机动车排放,更是如此。

围绕机动车的污染防治,我们主要做了以下几方面的工作:第一,不断升级新生产机动车的污染物排放标准。

从2000年开始,国一、国二、国三、国四、国五、国六逐步升级,目前国六标准已经发布。应该说,通过实施这些标准,使得我国机动车的排放水平大幅度下降。和国一车相比,全国新生产的汽车单车污染排放量下降90%以上。第二,加快淘汰黄标车和老旧车辆。《大气十条》实施以来3年合计,全国一共淘汰了1620多万辆黄标车和老旧车。第三,加强机动车环境监管能力。这方面刚才您提到的,目前13个省(区、市)70多个城市出台了机动车污染防治的专项法规,183个城市成立了机动车环境管理机构,有1万多条在用车的排放检测线,对在用机动车年检。第四,车用燃油品质加快提升。2000年我们淘汰了车用含铅汽油,今年1月1日起全国开始供应国五标准的车用汽、柴油。车用汽、柴油的含硫量从2000年的1000ppm下降到现在的10ppm,降低99%,油的品质对机动车排放非常重要。

关于您刚才提到遥感监测的事情,大家知道机动车有它的特点,停在那儿的时候不排放,只有行驶起来的时候排放。但是行驶起来要对它监测,必然影响它的正常行驶。尤其像北京这种特大城市,如果车辆要一个一个停下来检查的话,不仅效率低,而且会造成交通拥堵。车辆停在那儿,又不熄火,会排放更多污染。所以,解决的方法是,既要加大抽查执法的力度,同时又能维护正常的交通秩序,通过遥感的技术可以快速实现初步的筛查。

当然,用遥感监测是否可以作为执法的依据,还需要有配套的法律和标准。但用遥感监测是非常好的事情,因为可以实现高效率地管控机动车。

下一步,关于机动车污染防治的主要想法,还是要坚持车油路的统筹,主要采取6个方面的措施:一是实施好大气法。要构建国家机动车环保监管制度体系,依法实施新生产机动车和非道路移动机械环保信息公开,建立环保达标监督检查和环保召回制度。今后机动车生产厂家由于排放不达标,也要面临汽车召回的问题。二是加快制定标准。强化对新生产机动车监管,加快重型车国六排放标准的制定发布进程。鼓励具备条件的地区,提前实施新排放标准,强化新生产机动车环保达标监管。三是强化监督管理。降低在用机动车的排放水平,加快推进国家、省、市三级机动车排污监控平台联网。加强重型柴油车等高排放车的监督管理,推进黄标车、老旧车加速淘汰,按照《大气十条》的要求今年基本淘汰完黄标车。四是实施清洁柴油机行动。推进柴油车、非道路移动机械和船舶的污染治理,建立非道路移动机械和船舶的排放清单,督促地方依法划定并公布禁止使用高排放非道路移动机械的区域,配合有关部门严格管理船舶排放控制区,鼓励船舶使用岸电,开展港口空气质量监测。五是加强督促协调,积极推进油品升级。配合有关部门加快推进车用柴油、普通柴油和部分船用柴油、燃料油并轨,严厉打击生产使用假冒伪劣车用燃油的行为。六是推动优化交通运输结构。加快推进铁路货运比例,配合有关部门优化交通运输结构,推进港铁公联运,尽快改变客货运过度依赖公路的状况,刚才提到天津港不再接受公路运的散煤,就是这方面的措施。

公安行一刑衔接的制度,一些案件公安部门介入。对于地方政府和部门查出来的问题,我们将根据情况,依法实施约谈、限批、问责等措施,督促相关地方查清这些问题的出现原因和责任。持续保持环境监管高压态势,确保《大气十条》相关工作、重污染天气应对的各项工作,能够真正落实、真正能够见效,而不是体现在文件中、口头上。

关于企业标准调整的问题,我国环境保护建立了一整套制度,对企业的排放标准调整有一整套的程序。应该说,这套制度多年来证明还是行之有效的,当然也是有一些问题。针对企业的环境监管问题,大家注意到去年国务院发了一个关于控制排放污染物许可的一个方案,总体思路就是通过排污许可证的核发、执行,实现环保部门对企业一证式管理。随着污染源的管理进一步完善,特别是许可证制度的落实,围绕着企业的排放行为更加依法依规,监管更加有效,企业的环境责任进一步加强,这本身也是排污许可制度设计的一个目的,可以解决您刚才提到的这些问题。

履职不到位是环保督察的重点

凤凰网记者:我们在前面跟环保部督查组去督查的时候,地方环保部门普遍反映一个问题,就是在大气污染防治过程中,尤其是重污染应急过程中,部门之间的合力不足。比如河南洛阳在应急期间,环保部门只是起一个协调作用,工信部门负责这个企业的关停,住建部门负责企业的工地,但这些部门自己同时又是负责企业生产,可能措施上不是那么严。所以环保部门经常会有很多的督查,很辛苦,但是感觉是各地党委和政府好像还是没有把环保放在突出位置,所以就这个问题怎么能够更好地解决?

另外还有一个问题,有些企业反映,在大气污染防治过程中,环保标准调整比较快,他们可能刚刚更新了环保设施、设备,下一年又要提出新的标准,企业负担还是蛮重的,对这方面问题有没有更科学的办法来应对?谢谢。

赵英民:首先,无论是重污染天气应对,还是大气污染防治,按照《大气污染防治法》,这是各级政府的责任。因此,大气污染防治工作,首先要落实中央提出来的环境保护的“党政同责”,各

个部门的“一岗双责”。大家注意到了,中央环保督察重点就是督察各级党委、政府在环境保护方面“党政同责”“一岗双责”的责任落实情况。目前,仍然有一些地方是环保部门单打独斗,有些部门在重污染天气应对和大气污染防治方面,有履职不到位的现象,这就是环保督察的重点。

环保督察的导向和目标,就是要查这些“党政同责”“一岗双责”落实到位情况。通过我们最近的督察,已经发现了很多问题。比如,一些地方政府环保压力的传导不够,强化措施不落实;有个别地方大气污染防治工作没有进行考核;有些地方的应急预案编制不合理、修订不及时,甚至有个别地方红色预警的减排效果只相当于蓝色预警,这些都是不严不实的问题。我们通过督察,就是要发现问题,督促地方党委政府有关部门纠正改正这些问题。对督察中发现问题,我们及时向地方进行反馈,一方面,督促地方严肃查处,推动整改到位;另一方面,对一些问题,新闻界的朋友也进行了曝光。对于有些企业涉嫌违法的案件,我们现在有环保和

治理PM_{2.5}同时遏制臭氧污染

中国日报记者:我想问一个关于臭氧污染治理的问题。每年从5月开始,北方臭氧污染出现了,像深圳臭氧超标现在是主要污染物,但是可能大家都比较关注空气PM_{2.5}颗粒物污染,公众对臭氧的认知度还不是很高,所以想请您介绍一下目前环保部对臭氧污染治理有哪些措施?臭氧污染监控怎么样?在治理难度上有哪些?

赵英民:有些地方臭氧浓度在升高,已经引起我们的高度关注。臭氧污染是地面污染在空气中进行复杂光化学反应的产物,不是污染源直接排放臭氧,而是排放的氮氧化物、VOCs,通过反应产生的臭氧。臭氧的污染,也是目前包括发达国家在内,仍然还没有完全解决的大气污染问题。对臭氧污染问题,我们已经采取了三方面的行动。

一是部署了PM_{2.5}和臭氧的协同控制。在《大气十条》中明确要求控制臭氧的前体物,就是VOCs和氮氧化物的排放。在“十三五”规划中,将优良天数比例列为约束性指标。优良天数的比例本身,就考虑了臭氧可能导致的空气质量超标情况。无论是在北京,还是在南方的城市,影响优良天数的污染物有相当一部分是因为臭氧的问题,所以把

空气质量优良天数列为约束性指标,就考虑了臭氧污染的管控问题。

二是出台了VOCs的治理政策标准。按照《大气十条》要求,环保部制定了石油炼制等14个行业涉及VOCs排放标准,联合财政、物价部门,出台了VOCs的排污收费政策,开展了排污收费试点,用经济手段来推动VOCs的治理。对VOCs这种由无组织大量排放出来的污染物,通过经济手段管控在某种程度上更有效。

三是大幅度削减氮氧化物。氮氧化物是形成臭氧的一个重要前体物。“十二五”氮氧化物排放量削减18.6%。“十三五”仍然把氮氧化物列为约束性指标。

目前臭氧的控制,主要的问题是臭氧的形成机理十分复杂,控制难度大。特别是VOCs的排放,很多是无组织排放,像石化行业,实际上和我们以往的排污口管理不太一样,所以监管也面临着难度。

VOCs控制力度不匹配,氮氧化物减排虽然取得了积极进展,但是VOCs目前还没有得到有效的控制,亟待加强。下一步针对这些问题,我们将对工业源、移动源、生活源等多类污染源综合施策,在改善PM_{2.5}同时遏制臭氧的污染,主要是4个方面:

第一是对“十三五”的约束指标完成情况加强监督检查,推动各地对臭氧和PM_{2.5}的协同控制。为什么PM_{2.5}要和臭氧协同控制?因为氮氧化物和VOCs的排放都会增加大气的氧化性,大气的氧化性增强一方面会增加臭氧的生成,另一方面推动PM_{2.5}的二次生成,所以它们之间是有协同效应的。

第二是积极削减臭氧生成的前体物,也就是氮氧化物和VOCs。全国氮氧化物的排放总量在“十三五”要削减15%,重点区域重点行业的VOCs排放总量要削减15%。目前这个任务已经分解到了各地,要结合排放标准实施,进一步加快重点行业污染治理。

第三要出台VOCs的防治政策。加快制定农药、医药、涂料行业,还有无组织逸散的排放标准。

第四是加强科学研究,研究臭氧的生成机理,以及重点地区氮氧化物和VOCs的最佳协同减排比例,更加科学、有效地指导臭氧污染防控工作。

提高应急预案可操作性和可核查性

法制日报记者:这次通报河南焦作等地重污染的减排措施标准不统一,同一区域减排标准不同。上次跨年污染的时候,部里督查到河南一些城市,都是重污染应急预案规定了措施,比如企业在红色预警时候减排50%。但是一些企业做不到,不可能减少到50%,无论从生产工艺,还是从它的减排实际能力,是做不到的。但是方案是这么做的,政府是这么要求的,大家看起来这个方案和预案都不错,但是最终的结果,实际上根本做不到,最终影响的是减排的效果,这个问题怎么解决?刚才您也说了,有的地方红色预警效果,只相当于蓝色预警,可能跟这个都有关系。一些城市红色预警的时候,不执行单双号限行,这也不是个别城市,跨年时候我去济南,它也是红色预警,但不执行单双号限行,因为元旦期间,大家都要走亲戚,你把这个限行了,影响大家过节,交通非常拥堵,像这种情况怎么解决?预案看起来都很好,但是能执行多少,最终对于重污染天气能产生多少效果,有没有做过系统的考量,或者说去测算过。不能总是这么糊里糊涂的,一看预案都有,最后到底执行没有,效果到底怎么样。每次应急预案来了,都大规模地督查,不能老是疲于做这些,预案到底有没有经过科学测算,效果究竟有哪些?

赵英民:你说的这个问题非常准确,我们也发现了同样的问题。正是因为这样,环保部领导才要去带队督查,体现重心下沉、抓落实。在督查中发现有些地方

预案不落实,刚才你说的这种情况,的确是存在的。其实应急预案落实首先要落实可操作性,红色预警应该削减40%的污染物,蓝色预警是多少,这个是从宏观上讲。但是这个污染物怎么削减,落到地方的时候是不一样的。为什么不一样呢?我刚才给大家分析了,不同城市的产业结构不一样,成因不一样。您刚才提到机动车,不同城市机动车的贡献是不一样的,我们的目的是削减污染物排放。因此,要针对当地的情况,把污染物的削减比例落下去,首先就要体现可操作性。不可操作的东西看似文件上写得很好,实际不落实,那么执行就打折扣。执行打折扣导致的后果是看似预警措施都有了,都进入预警状态了,为什么没效果?其中一个原因就是有些地方应急预案的执行没落实,预案落实首先是可操作性。

第二是可核查性,减排量得有办法能查出来。可核查性体现在哪儿呢?体现在每一个企业、每一个措施是不是有可操作性、有可核查性。有了可操作性和可核查性,再加上我们加大监管,应急预案的效果就应该如预案设计一样,可以达到预期效果。我去督查发现不少企业说要减70%。怎么减?就没下文了,说明这个预案没落实。要说明哪个工艺停、哪个锅炉停。有些地方也创造了一下经验,比如到了具体企业时,情况很复杂,工艺决定不可能有的停有的不停,怎么办?如果要求停一半的话,有一半企业全停,另一半企业正常运行,也能实现污染物一半的削减。像这种方

式,是可核查的、可操作的。所以说应急预案可操作性和可核查性,是夯实应急预案非常重要的东西。现在环保部通过核查正在抓这件事情,我相信随着工作的推动,应急预案工作也会越来越好,重污染天气应急工作效果也会越来越凸显。去年我们首次实现了大范围、多城市的应急联动,效果还是不错的,也给我们这方面增强了信心。

人民日报记者:他们有预案,要不要、什么情况下要报审一下?

赵英民:我们正在核查应急预案,首先是帮助地方发现问题,然后通过发现的问题,督促地方整改。当然也要发现,是否存在部门“一岗双责”不落实的问题、“党政同责”不落实的问题。另外,各地制定的预案,已经发布生效的预案,环保部要组织专家逐一进行评估,要看谁的预案实际上没有达到效果,谁的预案不实,这个结果我们要公开。通过这种方式,督促地方不断把工作做扎实。当然,应急预案本身也是不断调整的过程。我们现在在很多应急预案还是按照全年的源解析结果在定预案,下一步,可能要专门针对冬季的源解析结果来制定预案,甚至针对普遍多发的重污染天气进行预案。预案工作越来越精确,越来越有指向性,我们应急工作的效果、效率越来越高,这是我们工作的方向。重污染天气应对工作能够落实,还是那句话,重污染天气抓住了,冬季抓住了,全年空气质量改善就抓住了重点,抓住了核心。

严肃《大气十条》刚性要求,推动各地切实改善大气质量

南方都市报记者:今年也是《大气十条》实施最后一年,我们关注目标考核的问题。材料里提到对空气质量恶化地区责任人进行问责,有没有具体的问责标准?这个责任怎么确定的?可能有些地方如果工作做到位了,最后还是没有达标,有没有一些具体标准来操作这种问责措施。

赵英民:这个问题我简要说一下。一是《大气十条》中对最终的考核结果有明确的要求,包括没有完成任务怎么办。二是配套《大气十条》实施,有专门的《大气十条》实施情况考核办法,这个文件面对这些情况也有非常明确具体的规定,包括未完成任务怎么办。甚至必要的时候,由国务院领导约谈省(市、

区)人民政府负责人。这个具体可以查文件,里面具体的问责规定和措施都有。

另外,中央环保督察一个非常核心的内容,就是检查各地落实《大气十条》或者空气质量改善目标任务完成情况。总之,通过这些工作,要严肃《大气十条》刚性要求,推动各地切实改善大气环境质量。



资料图片

北京市在空气重污染橙色预警期间,环保部门对重型柴油车等开展了环境执法检查。新华社供图

上接一版

环境保护部将增强实效作为办理工作的立足点,坚持将办理建议与推进生态文明体制改革相结合、与强化污染防治改善环境质量相结合、与解决群众关心社会关切的热点难点问题相结合,认真研究采纳代表建议,通过吸纳人大代表建议,推进环保工作见成效求突破。

环境保护部把与代表沟通作为主办件办理的硬要求。为确保办理实效,做到在沟通中增进理解、在协调中达成共识,在协作中解决问题,各承办司局通过座谈、

走访、调研、电话、邮件等方式,加强办理前、办理中、办理后沟通,将信息沟通与当面汇报有机结合起来。对环境保护部主办的建议,与代表实现100%沟通。对代表所提问题,凡是有条件解决的,集中力量抓紧解决,因条件所限一时难以解决的,积极创造条件逐步解决,并向代表说明情况,争取代表理解与支持。

环境保护部把跟踪督办作为提高办理实效的硬抓手。把建议办理同抓规划、抓治理、抓预防、抓改革、抓执法等年度重点工作相结合,以建议办理促进环保业务工作,以环保业务工作推动答

复落实。对代表关注较为集中的问题进行梳理,将落实水、大气、土壤污染防治行动计划,加强长江经济带生态环境保护,开展中央环保督察,推动生态红线划定和生态补偿,完善排污许可证制度,推进环评制度改革,实施监测监察执法垂直管理,实施工业污染源全面达标排放,开展重点行业专项整治等内容,纳入部年度重点工作,明确责任司局、责任人和完成时限。各司局通过报送重点工作进展和工作安排形式,将本部门工作阶段性进展及时报办公厅,办公厅汇总通报,督促落实。