

编者按

《京津冀及周边地区2017年大气污染防治工作方案》提出,紧盯“2+26”城市治气,严控柴油货车运输污染。如何推动柴油货车污染问题得到有效解决?本报记者采访了相关专家,对这一问题进行了探讨。



对话人:天津大学法学院院长孙佑海

采访人:本报记者宋杨

孙佑海,国家环境咨询委员会委员,天津大学法学院院长、教授、博士生导师,天津大学中国绿色发展研究院执行院长,最高人民法院环境损害司法鉴定研究会副会长。主持或参与起草了1985年以来我国主要的环境保护法律,包括《环境保护法》《大气污染防治法》《水污染防治法》《环境影响评价法》以及机动车污染防治政策和法规等。

交通运输具有跨行政区域特点,决定着其污染控制不同于固定源,应有全国“一盘棋”思想,统一排放标准。严格控制柴油车生产,实现源头减排。地方政府应顾全大局,局部利益服从整体利益,实现城市减排与区域减排统一,协调推进联防联控机制,防止各自为政。

1 柴油货车污染防治有哪些薄弱点?

缺乏源头控污的总战略

中国环境报:柴油货车高排放区域与我国区域性污染严重地带重叠度较高,加强对柴油货车污染排放控制,对我国大气污染防治至关重要。柴油货车造成的危害有哪些具体表现?

排放总量的24.9%,排放的碳氢化合物占汽车排放总量的42.7%,排放的氮氧化物占汽车排放总量的88.7%,排放的颗粒物接近汽车排放总量的100%。

由此可见,机动车中柴油车保有量虽少,但它的污染比重却很大,氮氧化物和颗粒物排放污染尤为严重。

柴油货车排放的白烟、蓝烟、黑烟,都是由悬浮在排气管中的液态和固态颗粒引起的。这些颗粒物主要物质是元素碳(EC),也称为固体碳、黑炭或者碳烟,本身就具有毒性。对呼吸系统有直接影响,可以进入肺脏深处,引起肺气肿、支气管炎、肺炎、肺癌等呼吸系统疾病。

中国环境报:我国目前在柴油货车污染防治方面,存在哪些薄弱点?

孙佑海:柴油货车污染问题严重,但尚未得到充分重视。部分地方政府对交通运输结构优化的重视程度不够,缺乏源头控污的总战略,没有将机动车污染控制与优化交通运输结构相结合。传统的污染防治措施难以应对日益严重的污染问题,在制度设计上强化柴油货车污染防治刻不容缓。

和浩特市清洁能源推广办公室对柴油车污染防治的现状、危害,以及汽油车、柴油车排放的污染物总量进行对比发现,占全市机动车14.7%的柴油车,排放的一氧化碳占汽车

从战略高度统筹解决柴油货车污染问题

2 京津冀区域控制柴油货车污染有哪些做法? 提升铁路货运比例,协同加强柴油货车管控

中国环境报:为治理柴油货车污染,我国哪些地方出台了地方性法规?或者进行过探索?

孙佑海:京津冀区域在控制柴油货车污染方面已经做了很多研究和探索。

以天津市为例,长期以来,天津港集疏港煤炭运输方式中,柴油货车运输的现象比较常见。为防治柴油货车污染,天津市调整了天津港煤炭转运方式,今年9月底前,天津港集疏港煤炭一律由铁路运输。重点开展高排放重型柴油货车颗粒物捕集器(DPF)的安装工作。加强柴油货车尾气排放检验,强化机动车检验机构日常监管,严厉处罚弄虚作假等违法行为。制定实施重型柴油货车外环线以内限行方案。加强车用油品供应管理,9月底前供应国四标准的车用汽柴油,禁止销售普通柴油。

再如北京市,一是要求重点

管控重型柴油货车,新增重型柴油货车要全部安装颗粒捕集器。严厉查处在用重型柴油货车超标排放行为,重点整治渣土车。

二是各区已对有5辆以上重型柴油货车的运输企业和用车大户,建立了车辆排放控制档案。每个月在辖区范围内抽查档案车辆,每个季度必须对所有车辆检查一遍,并将检查结果上报。

三是进京主要道口都安装遥感监测设备,实施重型柴油货车在六环路(含)的管控措施,引导外埠过境重型柴油货车绕行北京。

中国环境报:在区域联防联控方面,我国目前有哪些有益的探索尝试?

孙佑海:京津冀区域采取了很多措施。一是大幅提升区域内铁路货运比例,加快推进港铁联运煤炭。充分利用现有铁路运力,大幅降低柴油货车长途运输煤炭造成的大气污染。9月底

前,天津市、河北省及环渤海所有集疏港煤炭主要由铁路运输,禁止环渤海港口接收柴油货车运输的集疏港煤炭。

二是全面加强柴油货车排污监控能力。12月底前,“2+26”城市均要安装10台(套)左右固定垂直式遥感监测设备、两台(套)移动式遥感监测设备,覆盖高排放车辆通行的主要道口,重点筛查柴油货车和高排放汽油车。加快推进京津冀地区电子标识试点,12月底前将完成遥感监测设备国家、省、市三级联网。及时汇总分析排放情况,向社会公开超标严重的车型信息。建设国家、省、市三级机动车环境执法监管专业队伍,提高现场执法能力水平。

三是协同加强柴油货车管控。积极推进柴油货车加装颗粒物捕集器和具备实时诊断功能的车载远程通信终端,并作为对在用营运柴油货车排放检验的重要内容。环境保护部建立了机动车环境违法信息平台,与公安交警、

交通运输、发改等部门共享。9月底前,将机动车环境违法信息纳入企业征信系统,支持保险公司提高超标排放车辆保险费率,实现超标排放车辆异地处罚。

四是加强油品质量和使用车用尿素监督管理。“2+26”城市率先完成城市车用柴油和普通柴油并轨。9月底前,全部供应符合国六标准的车用汽柴油,禁止销售普通柴油。严厉打击生产、销售假劣油品行为,取缔黑加油站,追究违法者责任。6月底前,区域内高速公路、国道和省道沿线的加油站均须销售符合产品质量要求的车用尿素。

五是进京和过境道口设立联合执法检查点。联合执法检查点包括京津冀三地的机动车执法监管力量,三地检查人员一起在现场,采取白天检查和夜查相结合的方式,对进京和过境车辆开展联合执法。发现超标车辆立即处罚,并当场移交车辆属地部门进行后续监管。

3 如何切实解决柴油货车污染问题? 必须在体制机制法制等方面创新,并严格执法

中国环境报:发现超标车辆后,环保部门处罚手段有限,对司机或单位几乎无法形成震慑。是否存在这种问题?

孙佑海:在北京、天津、河北等地,柴油货车存在年检不严,使用劣质油、国四柴油车即载尿素罐等问题。很多柴油货车司机反映,他们根本不关心尾气污染等问题,因为平常无人处罚。司机唯一需要应付有关环保的检查就是每年一次的年检,但年检时却存在给钱就过关的情况。因此,加大执法处罚力度非常关键。

中国环境报:是否可以像酒驾入刑一样,加大对超标货车司机的处罚力度,以起到震慑违法行为的作用?

孙佑海:加大执法处罚力度是非常必要的,但目前还不可以像酒驾入刑一样,以这么大的处罚力度处罚柴油货车司机。

面对几千万台柴油货车,不能就事论事,仅仅处罚个别货车司机,而是要从体制政策等根本环节加以解决。

中国环境报:根据《大气污染防治法》,县级以上地方政府环境保护主管部门可以在不影响正常通行的情况下,通过遥感监测等技术手段对在道路上行驶的机动车大气污染物排放状况进行监督检查,公安机关交通管理部门予以配合。但在现实工作中,部分地方政府环保部门势力薄弱,且柴油货车多是在夜间行驶,这对多部门联合执法增加了难度。对

此您怎么看?

孙佑海:加强执法是必要的。但是,在交通极为拥堵的情况下,面对大量柴油货车,强化现场执法,可能会造成更加严重的交通拥堵。因此,强化现场执法的想法是不现实的。要协调运行好统一的综合交通运输体系,防止出现违反交通运输规律的做法,人为地制造“肠梗阻”,造成顾此失彼。所以,必须寻找新的有效办法。

中国环境报:除本地柴油货车外,外埠货运车辆的污染物超标排放现象也很严重。依照现有的环境法律法规,可以进行限期治理和处罚。但外埠车流动性强,执法部门下达限期治理后,对于治理落实情况鞭长莫及,力不从心。那么,如何从法律政策层面,推动柴油货车异地处罚落到实处?

孙佑海:这个问题必须尽快解决。在互联网、云计算等新技术不断涌现的条件下,现在已经没有技术方面的障碍了。最近新的消息传来,我国公安机关已经开始异地办理公民的身份证。因此,应加快推动柴油货车异地处罚。当然,这需要公安部门给予配合。

中国环境报:对柴油货车生产、使用等环节的监管,如何从法律角度加以完善?

孙佑海:首先,要加强对新生产车辆的源头监管。要严格执行国家阶段性机动车排放标准,强

化新生产车辆的环保生产一致性监督检查。在新车注册登记环节对发动机、尾气后处理装置等排放控制关键部件进行现场检查管理,防止套牌柴油货车产生和流入市场。对发现生产、进口、销售排放不达标车辆的企业依法予以处罚,结果向社会公告。

其次,要加速淘汰黄标车和老旧车辆。通过制定地方性法规规章,推行黄标车限行措施。鼓励采取“以奖促治”“以奖代补”等经济激励政策,引导高污染、高排放的黄标车和老旧车辆提前淘汰,达到削减机动车污染物排放总量的目标。

第三,提升柴油油品标准。加快推动普通柴油升级,提升柴油油品标准,保证低硫柴油的供应,减少硫酸盐颗粒物的生成。车用柴油从国三标准升级为国四标准,柴油中的硫含量从不大于350mg/kg降至50mg/kg以下,可以使汽车尾气中的硫化物降低40%以上。

第四,要加快开展柴油货车颗粒物排放后处理。有些柴油货车车辆状况良好,购买时间较短、行驶里程少,为避免社会资源浪费,可以开展柴油货车颗粒物排放后处理治理改造,使其稳定达标排放。目前国内外有多种改造方法。

中国环境报:解决柴油货车污染,如何从体制上、战略上加以推进?

孙佑海:建议国家从战略高度统筹解决柴油货车的严重污染问题。交通运输具有跨行政区域特点,决定着其污染控制不同于

固定源,应有全国“一盘棋”思想,统一排放标准。要充分发挥国家有关部门的作用,严格控制柴油车生产,实现源头减排。地方政府应当顾全大局,局部利益服从整体利益,实现城市减排与区域减排统一,协调推进联防联控机制,防止各自为政。

大力发展货运铁路,从根本上减轻对柴油货车的依赖。解决物流运输中“公高铁路”等结构不合理问题,从根本上减轻公路柴油货车严重污染的问题。相较于柴油货车运输而言,铁路运输具有运输速度快、运载能力强、环境污染轻等优势。我国轨道交通建设走在世界前列,国家应充分利用这个优势,建立铁道货物运输油运标准,保证低硫柴油的供应,减少硫酸盐颗粒物的生成。要强化对柴油货车的管控。要形成严格的柴油货车排放标准控制制度,强化产品生产企业主体责任,杜绝假国三、假国四事件。

交通能源要实现清洁化。高速公路、国道和省道沿线加油站均应销售符合产品质量要求的车用尿素并安装油气回收设施。在油品供应方面,强制加油站点供应国四标准的车用汽柴油,禁止其销售劣质柴油。大力开展清洁能源的研发,保证清洁能源供给。

随着雾霾在全国诸多城市的频繁出现,PM_{2.5}和氮氧化物成为公众与地方政府极为关注的问题。柴油货车是机动车污染防治的重中之重,必须在体制机制法制等方面创新,并严格执法,才能有效控制柴油货车的严重污染问题,从而为改善环境空气质量、保障人民身体健康做出应有贡献。

大问题盯得紧,小问题不放过。

这就是中央环保督察,致力于推动和督导突出环境问题的解决,提升公众获得感。

(岳跃国 董克难 刘晓星 原二军 霍桃 谢佳汤 张蕊共同采写)

上接一版

天津、山西、辽宁、安徽、福建、湖南、贵州,7省(市)各有各的实际,同时也各有各的环境问题。

从已公开的举报情况来看,废气和污水超标排放、土壤污染、噪声扰民、垃圾乱堆、乱采滥挖、餐饮油烟、扬尘污染等问题均有涉及。

从大的类别来分,既有中央相关决策部署不落实的,也有地方重发展轻环保的,同时更有影响群众正常生产生活的。

这些问题,在一些地方,已经存在很长时间,可谓重点、难点和焦点问题,中央高度关注,群众反映强烈,社会影响恶劣。

这些问题,很多都是公众身边的环境问题。有些看似小问题,实与公众息息相关,解决好,能够切实提升公众获得感。

以山西省为例,截至5月5日12点,中央环保督察组转办488件举报线索,涉及噪声、扬尘、餐饮油烟的投诉达238件,占比49%。

边督边改是体现督察权威、传导督察压力、强化督察震慑的重要手段。第三批中央环保督察将之提升至更加突出的位置。

为了督促地方整改,7个督察组通过随机抽查、专项核实、下沉核实,加强对举报问题查处情况的跟踪督办,确保能落实、有回音。

正是基于不断完善的督察流程,群众反映的环境问题才能够得到解决,边督边改的成效才有可能让公众看得见、摸得着。

沈阳市浑南新区白塔乡上深沟村群众对督察组转办后3天时间就解决多年的生活环境恶劣及吃水难题点赞,专门来电表示感谢。

群众反映福州市五一中路一家龙虾馆长期污染环境,噪声也很大,一天多时间就得到解决。群众来信写道,终于可以睡一个安稳觉了。

太原市清徐县清源镇吴村群众反映的道路扬尘污染和煤矸石覆盖污染环境等问题得到解决。举报人来电表示感谢,称处理、反馈问题速度很快。

贵阳市云岩区一小区业主反映周边堆放大量建筑垃圾,环境脏乱差,很快得到妥善处理,他们专门送来锦旗“人民公仆 情系百姓”。

长沙市芙蓉区金沙岭社区的违法建筑和餐饮油烟污染扰民问题得到解决,群众致电督察组表示感谢,并感慨基层干部作风转变很大。

……

大问题盯得紧,小问题不放过。

这就是中央环保督察,致力于推动和督导突出环境问题的解决,提升公众获得感。

(岳跃国 董克难 刘晓星 原二军 霍桃 谢佳汤 张蕊共同采写)

“全国低碳环保主题动漫、微视频大赛”系列活动启事

(申报时间延长至2017年5月31日)

为全面贯彻落实中央关于生态文明建设的一系列重大方针政策,以符合现代新媒体传播规律的方式,通过“两微一端”(微博、微信、客户端)等现代新媒体,在全国广大青少年和社会公众中着力推进生态文明理念和意识的广泛传播,繁荣环境科普创作,提升全民环境意识和环境科学素养,形成低碳生活习惯,为生态文明建设营造良好舆论氛围,中国环境报社联合陕西省环保厅共同发起“全国低碳环保主题动漫、微视频大赛”系列活动,现将活动有关事项通知如下:

主办单位:中国环境报社、陕西省环境保护厅

活动主题:让生活更环保 让环保更精彩

活动内容:活动面向全国动漫、微视频爱好者特别是高校动漫社团、动漫专业学生,征集适宜于在“两微一端”(微博、微信、客户端)等现代新媒体上广泛传播,以环境保护、低碳生活为主题的动漫、微视频等作品。

作品要求:

(一)主题

1.宣传生态环保理念。党的十八大以来有关生态文明建设、绿色发展等理念的宣传解读。

2.普及环保知识、法律法规。包括水、大气、土壤环境质量及改善环境质量相关知识;水、大气、固体废物、噪声与振动、电磁辐射与核辐射等污染控制技术及工艺知识;废弃物资源化再利用技术知识;环境监测技术;环境保护相关法律法规政策等。

3.反映公民低碳环保行为和生活方式。包括垃圾分类减量、绿色消费、绿色出行、绿色办公、企业环境责任、节水节电等有利于环境保护、应对气候变化的低碳环保行为、生活方式;为我国环保事业发展、环保科技进步、改善生态环境、应对气候变化做出突出贡献的正面、先进的人物或事件;各种破坏环境、损害国家利益的环境违法行为等。

(二)作品形式

动漫、微视频两大类。

(三)表现手段

在进行艺术创作时,需注意以下要求:

1.要以“讲故事”的方式展现环保、低碳主题,要有生动具体的事例或故事情节,切忌空喊口号,或以标题化、注解式等传统方式来展现。

2.要注意表现形式和内容的创新,尤其欢迎那些符合现代新媒体传播规律,令人“脑洞大开”“回味无穷”“意料之外”“情理之中”“恍然大悟”“拍案叫绝”的作品,评审委员会将在后期评选中对此类作品予以优先考虑。

3.要短小精悍,内容精到,制作精良,充分体现创作者独创、原创精神。

(四)时长

作品每部时长不超过3分钟,适合在微博、微信、客户端“两微一端”播放、推送。

(五)格式

作品的拍摄格式要求最低为1920×1080(高清),上传视频格式为mpg、avi、mp4等。

活动时间:

启动阶段:2017年2月中旬

申报阶段:2017年2月~5月31日

评审与表彰阶段:2017年6月初在北京或西安举行颁奖典礼

展示与推介阶段:2017年7月1日~12月31日

奖项设置:

(特别说明:获奖者将获颁奖金或同等价值奖品)

1.特等奖:一名(不受类别限制),奖金20000元。

2.动漫组:一等奖2名,奖金10000元/人;二等奖3名,奖金8000元/人;三等奖5名,奖金6000元/人。

3.微视频组:一等奖2名,奖金10000元/人;二等奖3名,奖金8000元/人;三等奖5名,奖金6000元/人。

4.优秀创作奖:若干名(不受类别限制)。

5.优秀组织单位:为鼓励高校组织作品创作和申报,以学校为单位,按照提交作品的数量和质量,评选优秀组织单位10家。

参赛方式:

1.报名参赛者请填写报名表(报名表电子版可在中国环境网www.cenews.com.cn特别推荐栏目下载)。传真请发至010-67130977,邮件请发至dongman2017@126.com,并注明“全国低碳环保主题动漫、微视频大赛”。

2.上传作品请发送至邮箱:dongman2017@126.com

评审方式:

由环保专家、动漫专家、影视专家共同组成专家评审委员会,本着公开、公正、公平的总原则,通过对知识性、科学性、趣味性、创新性等多方面进行评审,选出获奖作品。参赛

和评审的解释权属中国环境报社和陕西省环保厅。所有获奖作品均可获得由主办方联合颁发的证书和奖牌。

参赛须知:

1.获奖作品主创人员将获得活动支持媒体,包括平面媒体、电视台、网络媒体的采访、专访等。

2.中国环境报官微是环境保护部开展环境宣传的重要平台。优秀获奖作品将在中国环境报官方微博、微信、官方APP、中国环境网、腾讯网、乐视网,以及陕西省环保厅官方微信、微博等进行展映和刊登。

3.获奖作品将集结成册、成碟,作为环保科普类宣传品,发放至全国各省市部分社区、学校等进行宣传推广。

4.获奖作品视情况在环境保护部、中国环境报社、陕西省环境保护厅的各类宣传科普活动中使用。

5.主办方对获奖作品拥有无条件使用权,并对本活动具有最终解释权。

6.活动组委会咨询电话:010-67139676/67130977