

《北京市机动车和非道路移动机械排放污染防治条例》今年5月1日施行

# 京津冀三地同步立法打好“蓝天保卫战”

□本报记者 周美玉/文 邵怡明/绘图

《北京市机动车和非道路移动机械排放污染防治条例》在刚刚闭幕的市十五届人大三次会议上通过，于2020年5月1日起施行。作为京津冀三地同步立法的法律法规，条例的制定将促进京津冀三地协同治理大气污染，打好“蓝天保卫战”。

**移动污染源是北京市PM2.5最主要来源**

记者从1月17日举行的市十五届人大三次会议新闻发布会上获悉，虽然近年来本市空气质量持续改善，但是由于机动车保有量和使用量居于高位，总体来看排放量仍然很大。截至2019年底，全市机动车保有量已经达到636万辆，是全国机动车保有量最高的城市。此外，外埠进京货车日均约3万辆次，长期在京使用的外埠客车有100余万辆，各类非道路移动机械4至6万辆。

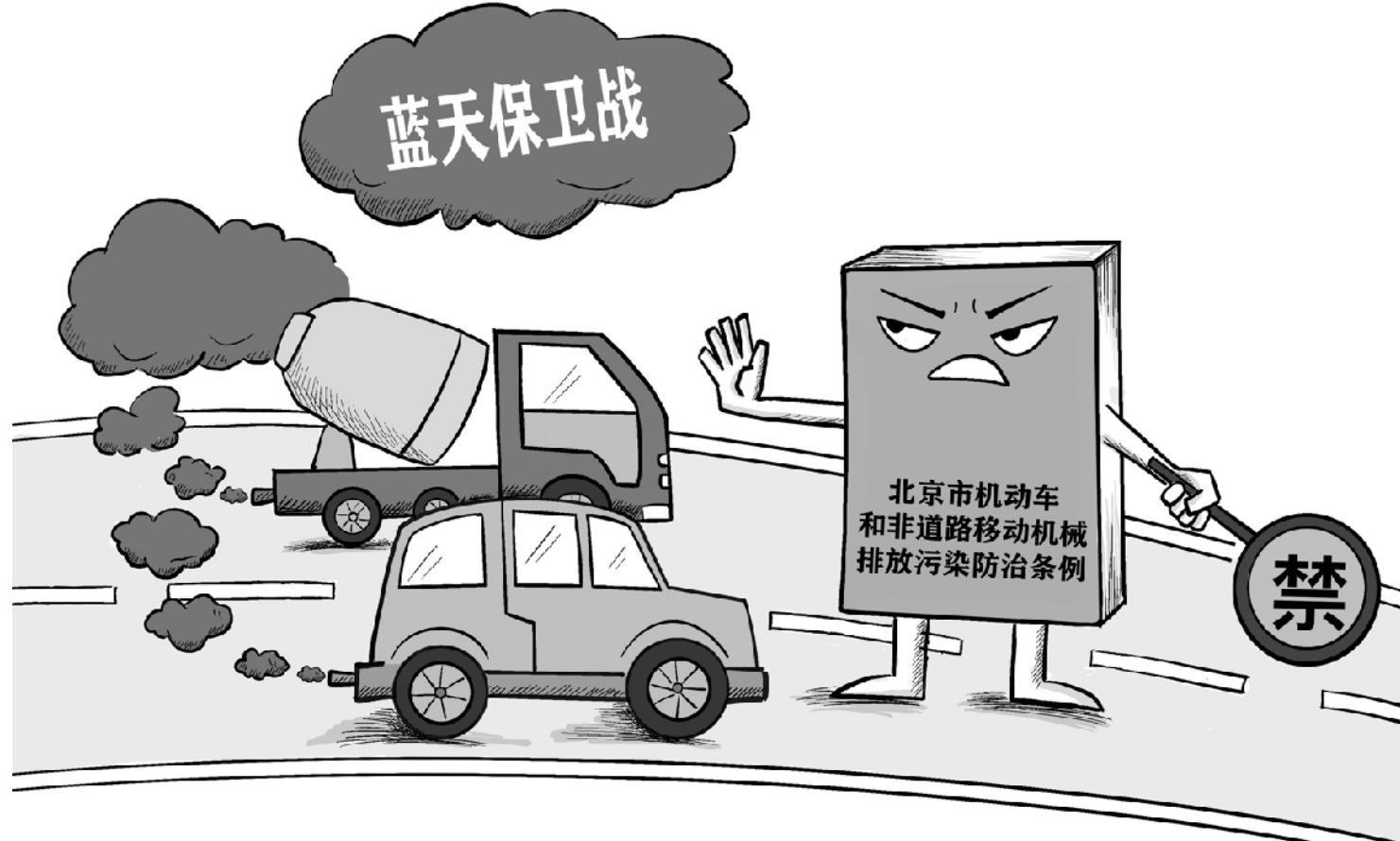
2018年显示，在细颗粒物(PM2.5)本地排放中，机动车和非道路移动机械等“移动源”排放占比达45%，已成为本市PM2.5的首要来源。其中，尤以重型柴油车排放量居高不下。目前，全市重型柴油客货车保有量24万辆，其氮氧化物和颗粒物排放量分别占机动车总排放量的70%和90%以上，是机动车污染排放监管的重中之重，从日常检查及机动车年检通过率看，重型柴油车超标情况较为严重，治理减排任务艰巨。

据介绍，条例中所指的非道路移动机械是指装配有发动机的移动机械和可运输工业设备，包括工程机械、农业机械、材料装卸机械、机场地勤设备等。

**京津冀三地同步立法联防联治**

市人大常委会城建环保办主任郝志兰介绍，对机动车和非道路移动机械等移动源排放的污染防治，是京津冀协同治理大气污染的一项重要内容，三地制定相统一的规范，有利于推动实现生态环境协同治理。为此，条例设专章规定开展区域联合防治、区域会商、联合执法、建立信息共享平台、建立新车抽检机制、共同实行非道路移动机械使用登记等措施。

据了解，这项法规是京津冀立法协同项目，在京津冀及周边地区建立机动车和非道路移动机械排放污染联合防治协调机制。河北省条例已经于1月11日在代表大会上表决通过，天津市条例也于1月18日在代表大会上进行表决。郝志兰表示，为了确保条例落地实施，京津冀三地人大常委会将联合开展执法检查，重点检查区域统一规划、统一标准、统一监测、统一防治措施等协调机制的建立和完善情况，将对机



动车超标排放协同监管和执法情况、非道路移动机械统一登记管理情况等进行检查。这项议题初步安排在今年9月召开的常委会上进行审议。

**北京市是全国唯一添加清净剂的城市**

据市生态环境局副局长于建华介绍，北京市提前实施国家车辆排放标准，今年1月1日，已经全面实施国六(B)标准；同时，运用交通管控和经济鼓励等措施淘汰高排放老旧车、持续推广使用新能源车等。目前我市国五排放标准以上的机动车占比50%，累计推广新能源车约30.9万辆。

“北京市是全国唯一添加清净剂的城市，用于有效清除发动机燃烧产生的积碳。”于建华说，北京市提前实施地方油品标准，率先对全市1462个加油站、38座储油库和1026辆油罐车开展了油气回收治理。近两年又对全市728座年销售汽油量2000吨以上的加油站进行了油气回收在线监控改造，监管加油站油气回收。

**新技术助力机动车污染治理**

于建华表示，北京拥有600多万辆机动车，需要借助一些科学技术的应用。如研发了全国第一款用于机动车排放监管的执法APP。该APP可自动统计、分析执法数据，极大提高了执法效率。

记者了解到，目前北京排放超标车辆“黑名单”数据库已有超标车辆20.5万辆。同时，APP可将排放不合格车辆纳入“黑名单”数据库，监督车辆达标排放。搭建了重型柴油车排放在线监控示范平台，该平台实时监控联网的重型车污染控制装置状况、排放数据、尿素添加情况、

车辆行车轨迹等数据，可及时发现超标排放车辆，要求车主尽早维修治理。

同时，通过大数据分析，以路检、在线监控发现的超标率高的车型为线索，追溯这一车型的生产与销售企业，精准开展新车一致性或在用车符合性执法检查。实现了“从新车生产销售、在用车使用到老旧车淘汰”的全过程移动源大气污染排放监管的闭环管理体系。

**实施移动源排放全链条闭环管理**

“这次主要采取小切口的立法方式。”郝志兰介绍，国家大气法和本市大气条例均设立专门章节规范了机动车和非道路移动机械的污染防治，此次立法采取制定专门性法规的方式，对超标排放行为实施更严格的管理措施，加强对移动源排放全过程的管控和治理。

其中，细化规定大气法和大气条例中不够具体、操作性不强的内容，如检验机构和维修机构管理制度、区域联防联控等；增加规定大气法和大气条例没有涉及，但本市又迫切需要的内容，如超标维修复检、重型柴油车在线监控、非道路移动机械登记等管理措施。

针对机动车和非道路移动机械数量众多、流动性强、污染排放占比大的特点，条例明确，实施移动源排放全链条闭环管理。在源头加强预防和控制，调整优化运输结构，加大新能源车辆的推广，运用创新技术手段加强重型车辆监管，明确远程车载终端的安装和监管要求，规定非道路移动机械应当对基本信息等进行编码登记。

在使用环节强化超标排放上

路管控上，设定超标车辆限期维修制度；通过追究重点行业单位主管人员责任，以及采取信用惩戒、强制执行、公益诉讼等措施，全方位加强对移动源污染排放的刚性约束。在年检环节实行精细化管理。对排放检验机构实行累积记分管理。

**【链接】  
条例表决稿共作了26处修改**

市人大常委会法制办公室主任王荣梅介绍，在市十五届人大三次会议期间，代表们在审议条例时提出的意见，主要集中在加强源头防范，严格执行排放污染防治标准，强化政府部门执法协同与协作，推动车辆使用、检验维修、油品供应等各环节综合治理，加强京津冀区域协同，严格落实法律责任等方面。最后通过的表决稿共作了26处修改，涉及条例的22个条文。

比如，草案修改稿第三十二条提出，“本市与天津市、河北省共同实行非道路移动机械使用登记管理制度，建立统一登记管理系统”。有代表提出，目前北京在实际工作中已开始使用非道路移动机械监管平台，法制委员会经研究认为，建议将“建立”修改为“使用”。

一些建议也没有采纳。草案修改稿第十三条条规定：“有百分之三十以上的车载排放诊断系统不符合相关标准的，应当通知生产企业限期查找原因”，有的代表提出，同一型号机动车中百分之三十的不良率有些偏高，建议降低这一比例。法制委员会经研究认为，百分之三十的比例出自《重型柴油车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)》，有国家标准作为依据，因此不作修改。

**条例条文摘登：**  
**排放复检不合格又上路  
暂扣行驶证最高罚5000元**

在本市行政区域内道路上行驶的机动车或者使用的非道路移动机械，应当符合相关排放标准。驾驶排放检验不合格的机动车上道路行驶的，由公安交管部门依法予以处罚，并责令在10日内对机动车进行维修并复检。对逾期未维修复检而又上路行驶的，处3000元以上5000元以下罚款，可以暂扣机动车行驶证。

**机动车排放达标维修情况联网实时传输至交通部门**

市生态环境、交通、公安机关交通管理部门应当共享机动车排放检验、排放达标维修、维修复检等数据信息。市交通部门应向社会公布在本市依法备案的机动车维修经营者目录，并制定机动车排放达标维修服务规范。

机动车维修经营者应当与交通部门联网，实时传输维修车辆的机动车号牌、车辆识别代号、排放达标维修项目等信息，如实记录机动车排放达标维修情况。违规的，由交通部门责令改正，并处1万元以上10万元以下罚款；情节严重的，责令停业整顿。

**非道路移动机械未编码登记罚5000元**

本市实施非道路移动机械信息编码登记制度，在本市使用的非道路移动机械应当进行基本信息、污染控制技术信息、排放检验信息等信息编码登记。未经登记或未如实登记的，由生态环境部门责令改正，处每台5000元罚款。