

产业周刊

大气立法建议系列报道(一)

油品标准制定权该由谁执牛耳?

当前由石化企业掌握存在多种问题

李昆生

●建议全国人大重视油品标准制定工作,借助《大气污染防治法》修订机会,规定由环境保护部掌控油品标准制定,使油品标准的制定合理化,起到机动车污染防治的应有作用

●环境保护部在每个阶段也出台车用油品有害物控制标准,试图引导国家油品标准。但在目前国内的标准体系中既不属于强制性国家标准,也不属于行业标准,没有任何约束力

●国家车用油品标准的升级滞后,使机动车排放标准多次被迫推迟实施,油品没有供应到位勉强实施新的排放标准,不但新车排放净化系统的耐久性受到损伤,升级机动车排放标准的减排效果还大打折扣



机动车作为大气污染重要污染源之一,“车、油、管理”等方面机动车污染控制工作是大气污染防治的重要工作,其中油品标准的升级直接关系到机动车污染减排。

在过去的10多年以及未来的8年~10年,车用油品标准升级的动力主要来自环境保护,更具体地说是来自

自机动车排放标准升级的需求。但油品标准制定和实施却一直存在诸多掣肘。

石化企业主导油品标准制定

按照国际惯例,国家油品标准制定权通常由政府相关部门掌握,石化企业参与,但按大气法(修订草案)条款规定,实际上还是石化企业会同环境保护部制定相关标准

目前,国家油标委共有67名委员,分别来自石油化工行业43人(占比64.2%)、环保部门6人(占比9.0%)、汽车制造行业7人(占比10.4%)、质监系统5人(占比7.5%)、大学2人(占比3.0%)、军事部门2人(占比3.0%)、电力和期货行业2人(占比3.0%)。

设在中石化,主要工作人员也是中石化和中石油的管理层人员兼职,因此可以说中国车用油品标准制定权实际掌握在石化企业手中。

目前《大气污染防治法》(修订草案)条款中规定由国务院标准化主管部门会同国务院环境保护主管部门制定机动车船燃料标准,实际上还是由石化企业会同环境保护部制定相关标准。

按照国际惯例,一个国家的油品标准制定权通常由政府相关部门掌握,由石化企业参与。比如美国是环保署、欧洲是欧盟委员会、日本是产经省负责主导油品标准的制定。

油品有害物控制标准没有约束力

许多关键环保指标仍然落后于发达国家;环境保护部制定的GWKB系列标准没有技术法规效力,甚至地方标准对其引用都没有可能性

标准制定方的博弈弱势是油品标准经过十几年升级后,许多关键环保指标仍然落后于发达国家的重要原因之一。

目前国内油品升级是以北京市地方标准为先导,国家标准是在北京市地方标准的基础上进行部分放松和调整若干年后再出台。北京是以市环保局为主导会同相关部门与中石化石油会商后制定。

实际在某种程度上,是北京在制定国家油品标准,但是以北京市环保局的资源和影响,有些勉为其难,石化企业恰恰乐得如此。

环境保护部实际上也在努力,每个

阶段也出台车用油品有害物控制标准,以国家污染物控制标准名义发布GWKB系列标准,试图引导国家油品标准。但GWKB标准在目前国内的标准体系中既不属于强制性国家标准,也不属于行业标准,没有任何约束力,也很难起到实际效果。

甚至地方标准对其引用的可能性都没有。比如,在北京市制定第五阶段车用油品标准时,曾经想引用GWKB标准的柴油清净剂相关条款,但是质监部门的回答却是不可以。答复是如果是环境标准,即HJ标准可以引用,GWKB标准没有技术法规的效力。

油品标准升级多次落后于机动车排放标准提升

油品标准升级滞后,使机动车排放标准多次被迫推迟实施,油品没有供应到位勉强实施新排放标准,新车排放净化系统受到损伤,在用车排放削减也不理想

油品标准由企业主导制定,主导者在制定油品标准时,是公正地优先考虑社会公共利益、大气污染防治,还是侧重考虑企业自身利益。回顾中国十几年来油品升级的历程比较坎坷,对此应当认真反思。

在全国范围内,油品标准升级的步伐多次落后于机动车排放标准提升。在柴油方面,从2004年实施国2机动车排放标准以来,到2014年国4重型柴油(机)排放标准的实施,车用柴油标准已经3次落后于机动车排放标准的实施,国2、国3排放标准是在国1柴油标准条件下实施的,国4排放标准是在国3柴油标准条件下实施的。

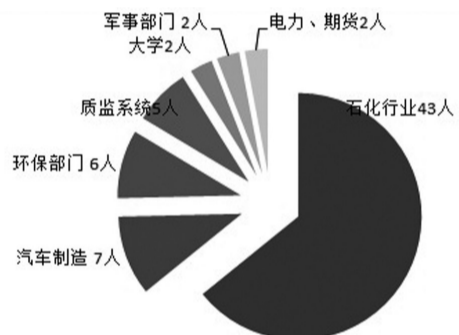
在汽油方面,国4机动车排放标准是在国3汽油标准情况下实施的,国5汽油排放标准要到2018年才能实

施,与国4汽油排放标准相差7年时间,主要是在等待国5油品标准的制定实施。

业内人士知道,油品标准的升级对机动车排放削减具有重要意义,一是可以保证达到新标准的机动车在规定的耐久性里程中排放达标,二是使全部在用机动车排放净化系统效率进一步得到提升,三是在成品油储运过程中的各环节减少VOC等有害气体排放。

国家车用油品标准的升级滞后,使机动车排放标准多次被迫推迟实施,有时在油品没有供应到位的情况下勉强实施新的排放标准,不但新车排放净化系统的耐久性受到损伤,还导致在用车排放没有削减,实施升级机动车排放标准的减排效果大打折扣。

国家油标委各行业委员分布图



目前,国家油标委共有67名委员,分别来自石油化工行业43人、汽车制造行业7人、环保部门6人、质监系统5人、大学2人、军事部门2人、电力和期货行业2人。

油品标准升级多次落后于机动车排放标准提升

	柴油		汽油	
机动车排放标准	国2、国3	国4	国4	国5汽油车排放标准2018年才实施,需要等待国5
油品标准	国1	国3	国3	油品标准制定实施

柴油方面,国2、国3排放标准是在国1柴油标准下实施的,国4排放标准是在国3柴油标准下实施的。汽油方面,国4排放标准是在国3汽油标准情况下

实施的,国5汽油车排放标准要到2018年才能实施,与国4汽油车排放标准相差7年时间,主要是在等待国5油品标准的制定实施。

我国车用油品标准与发达国家差距在哪?

汽油的烯烃、芳烃、馏程、蒸汽压、密度,和柴油的多环芳烃、馏程、密度、16烷指数等关键技术指标均存在较大差距,这些指标都与排放降低密切相关

虽然我国汽、柴油的硫含量与发达国家水平正在或者将要接轨,但是汽油的烯烃、芳烃、馏程、蒸汽压、密度,和柴油的多环芳烃、馏程、密度、16烷指数等关键技术指标与发达国家均存在较大差距,这些指标都与排放的降低密切相关。

石化企业的专家声称,他们的油可以保证车辆在机动车排放标准要求的耐久性里程达标排放。但是他们并没有告诉大家一个秘密,发达国家的油不但能保障车辆在机动车排放标准要求的耐久性里程达标排放,还能保证车辆在耐久性里程之外很长一段里程内达标排放。比如机动车国4排放标准(相当于

欧4)要求在16万公里之内保证达标。这是指用国内的油,车跑到16万公里时,排放指标已经接近标准限值。而发达国家对国4车辆的要求也是在16万公里之内稳定达标,但当地的油实际上可以保障25万公里甚至30万公里仍然可以达标排放,这就是差距。这种差距其实存在于每个阶段油品标准中。

从目前标准的制定进程看,机动车排放标准还会有第六、第七阶段标准,也即在2018年~2028年前后,至少还有两次提升油品质量的机会。如果由环保部门主导制定油品标准,油品升级的幅度一定会加大,赶上机动车排放标准的修订。

建议

机动车环保召回应由环保部门负责

◆李昆生

新车排放不合格导致召回可能会有几种情况,第一是故意生产销售不达标车辆,不是设计问题;第二是技术路线选择本身有问题,“勉强”能通过型式核准,这种情况负责型式核准的质监单位也有不可推卸的连带责任;第三是技术路线没有问题,新车样车可以通过型式核准,但在批量生产时的环保一致性出现问题;第四是在排放标准要求的耐久性里程内排放超标;第五是在重型车方面,发动机环保型式核准后,在整车上不标环保工况,而只标经济油耗工况导致排放超标。

在《大气污染防治法》修订草案中,既然考虑采取要求各地环保部门会同相关部门对新生产机动车和非道路机械的排放进行现场监督检查,对超标排放责令限期整改和处罚的措施,在国家层面就应当是环境保护部会同国家质监部门对不达标车辆实施召回处理。再者,非设计生产问题造成排放超标的情况,也需要强力召回处置,这与环境保护部门的职责密切相关。

所以建议,《大气污染防治法》应明确规定环境保护部会同国家质监部门对不达标车辆实施召回处理。作者系北京市机动车管理处处长

●2014年底,北京机动车污染防治数据又一次刷新,对流动污染源一年累计罚款1133万元,是2013年的近3倍,全年淘汰老旧车47.6万辆。2015年北京市将全面实施跨区域机动车排放监管数据共享、排放超标处罚等措施

●在新车环保一致性抽检中,现代汽车(中国)投资有限公司车辆排放颗粒物超标,北京市环保局责令其停止违法行为,没收违法所得1351.02万元,罚款135.1万元。据了解,这是国内对汽车生产企业因排放超标处罚的第一张罚单

本报讯 机动车污染控制是北京市大气污染防治的中心工作之一。2014年底,北京机动车污染防治数据又一次刷新,对流动污染源一年累计罚款1133万元,是2013年的近3倍,全年淘汰老旧车47.6万辆。2015年北京市将全面实施跨区域机动车排放监管数据共享、排放超标处罚等措施。

《北京市大气污染防治条例》于2014年3月开始施行,北京市贯彻新条例对流动污染源执法取得突破,截至12月底一年累计罚款1133万元,是2013年的近3倍,没收违法所得1351.02万元。

在新车环保一致性抽检过程中,发现现代汽车(中国)投资有限公司车辆排放颗粒物超标,北京市环保局责令现代汽车公司停止违法行为,没收违法所得1351.02万元,并处以罚款135.1万元。据了解,这是国内对汽车生产企业因排放超标处罚的第一张罚单。

在2014年11月提前完成国家要求本市淘汰39.1万辆老旧车任务的基础上,北京市截至12月底刷新淘汰车辆数据,全市共淘汰老旧车47.6万辆,市政府已拨付财政补助资金11.9亿元,为24.7万辆老旧车车主发放了补助。

2014年12月底,全市正常参检黄标车不足1500辆,也就是说,北京市现在余下的参检黄标车不足1500辆,将有望成为全国第一个基本解决黄标车排放污染问题的城市。

从2011年开始逐步淘汰老旧绿标车至今,北京市已淘汰144万辆老旧车,可实现氮氧化物年均减排4%。2015年将继续推进老旧机动车的淘汰更新工作,计划淘汰老旧机动车20万辆以上。

在用车达标排放监管不放松,2014年北京市全年日常路检夜查、遥感检测、入户检查和进京口检查各类车辆1215.84万辆,处罚超标车1.36万辆次,累计罚款536.33万元。

为实施APEC会议期间空气质量保障成果常态化,京津冀及周边地区机动车排放污染监管平台正式搭建,2015年北京市将借助这一平台,率先全面实施跨区域机动车排放监管数据共享、新车环保一致性区域联合抽查以及排放超标处罚等措施。

强化管理的同时,2015年北京市将继续加大经济、技术等支持力度,一方面继续进行第六阶段车油适配实验项目研究,为研究起草第六阶段排放标准 and 车用燃油标准做准备。另一方面研究制定提高用车成本、降低机动车使用强度的公共政策。

可实现氮氧化物年均减排百分之四

北京已淘汰一百四十四万辆老旧车

石家庄治理农村居民生活采暖燃煤污染 推广节能环保农用采暖炉

◆张炬

2014年入冬以来,河北省会石家庄市的大气环境质量明显好于往年,农村居民生活采暖燃煤污染的有效治理对此贡献不小。

在石家庄,农村居民生活采暖燃煤是造成全市大气环境污染的重要因素之一。据估算,全市165万农户每年生活采暖燃煤直排烟尘高达4.95万吨。要治理大气环境污染,就要解决好农村燃煤污染这一难题。

石家庄市经过了两年多的探索实践,找到了一条以推广节能环保农用采暖炉治理采暖燃煤污染的方式。中嘉牌节能环保采暖炉主要是通过由上向下,经过烟筒产生的负压,将火苗聚集在炉内中央的汽化高温燃烧筒内,在1400℃高温下,煤炭燃烧产生的煤焦油和煤尘瞬间燃烧汽化,使火焰干净清洁地直达采暖管路,实现烟尘的全处理。产品获得了7项国家发明专利,各项性能指标特别是除尘减排等指标处于领先水平。

在降尘效果方面,河北省、石家庄市环保部门先后进行了9次检测,与普通炉具相比,平均降尘30倍,最高达到106倍。

使用传统炉具,每烧1吨散煤平均排放烟尘约10公斤,采用中嘉牌节能环保采暖炉每吨就少排放9.67公斤。一般每户一个采暖季烧煤3吨,使用这种炉具,可减少排放烟尘29.01公斤。目前石家庄已推广了1.8万台节能环保炉,仅此一项全市每年少排放烟尘约522吨。

节能效果也很明显,据专家鉴定,中嘉牌节能环保采暖炉热效率达到80.1%,比国内目前55%~60%的实际平均效率高20个~25个百分点,是目前热效率最高的采暖炉之一。2014年9月,河北省农业厅新能源办对全省选拔的市场反映较好的34种送检产品进行测试,这一炉具以热效率79.6%居同类产品第一名。以此推算,一个农户一个采暖季就可节煤0.5吨~0.8吨。

在保温效果方面,中嘉牌采暖炉使用了新型封火器,即使封火后,燃煤依然能够较充分地燃烧,使夜晚保暖效果提升。据农户反映,封火后水温仍在40℃以上,房间温度保持在18℃以上。

据了解,中嘉牌采暖炉通过了河北省产品质量监督检验部门质量标准检验检测,完全符合质量安全要求。封火状态下煤炭也能较为充分燃烧,有效减少了一氧化碳的产生,避免了煤气中毒事件发生,可以切实保障用户生命财产安全。

推广使用节能环保采暖炉,财政减补效果明显。石家庄现行的补贴政策是,市、县两级财政按照每台采暖炉价格的80%进行补贴,农户承担20%。如果选用采暖200㎡型号的中嘉牌采暖炉,一般每户补2800元(总价3500元)。如果使用洁净型煤,每户在一个取暖季中平均烧3吨煤,每吨补400元左右,6年(按照节能环保炉最短使用期限算)需补7200元,6年中用这种炉子比用型煤每户市、县财政可少支出4400元左右,仅此一项石家庄市按照165万户全部置换就可减少财政补贴支出72.6亿元,年均12.1亿元。

两年来的实践证明,中嘉牌节能环保采暖炉具有“三保、三节、三增、三心”的优点。“三保”:一是农村保洁,无烟、无味、无尘,且炉渣少,家庭和农村环境卫生清洁;二是农户保暖,热效率高,封火后持续恒温,取暖效果好;三是农民保安,基本不产生一氧化碳,避免了煤气中毒危险。

“三节”:一是农家节支,农户与使用普通炉具烧洁净型煤相比,节约开支1/2以上,相应增加了农民收入。二是财政节补,与推广洁净型煤相比,各级财政补贴降低,减轻了各级财政压力。三是国家节能,节约煤碳资源,支持工业生产,拉动GDP增长。

“三增”:一是环境增质,有效改善了农村大气环境质量;二是社会增益,经济效益、社会效益实现双赢,推进绿色发展;三是政府增威,推广炉具是一项惠民工程、德政工程、民心工程,树立了政府威信和良好形象。

“三心”:推用此炉,一是群众心欢,洁净、美观、安全、省钱,农民群众普遍欢迎;二是干部心甘,为民办好事、办实事,基层干部工作激情高昂;三是领导心安,决策顺民意,一举多赢,取得环境效益、经济效益、社会效益和政治效益,更增强了信心和决心。目前,这项各方面叫好的农村居民生活燃煤污染治理工程正运筹在全市大面积推广。