

# 管空气的:没权力 管汽车的:不放权 尾气里的江湖



车管所门口聚集着数十名“兔子”。车主只要交钱给“兔子”就能保证通过安检，包括针对尾气的环检。而安检站里的警察却连什么是环检都不知。

在湖北，机动车环检成了摆设。交管部门“既是运动员又是裁判员”，环保部门背负大气污染治理任务，却成了“打酱油的”。

机动车尾气对大气污染贡献率达1/3，环检是杜绝不达标机动车上路的关键一环。失守，意味着大气污染治理可能成一纸空文。

## 湖北失守

作为湖北省省会——武汉，自2012年4月至今，机动车尾气检测（以下简称环检）工作几乎暂停，机动车环保检验合格标志核发工作也随之停止。

机动车尾气是大气的严重污染源。近日，武汉市环保局发布的《2012年武汉市机动车污染防治年报》显示，该市2012年氮氧化物排放总量中，机动车尾气贡献了1/3。

不唯武汉。湖北省环保厅一位不愿具名的官员透露，最近几年，该省其他城市机动车尾气检测情况也不尽如人意。

武汉市环保局一名工作人员于2006年购买私家车，每年年审时，他都发现安检站并不检测尾气，但检验记录单上却有排放数据。

按照规定，环检是机动车安检的一个检测项目。湖北省环保厅通过侧面了解和现场暗访，发现一些安检机构并未进行尾气检测工作，所出具的排气污染数据有作假嫌疑，且各安检机构无法提供历年尾气检测数据，而按规定环检数据需保存两年以上。

2013年7月8日下午，南方周末记者找到一辆未年审的车辆到黄冈市车辆管理所附近的安检站年审。刚至车管所门口，一男子上前问：要不要帮忙年审？收费三百多元包通过（实际检测费用为120元），要不不然通过不了的。

车管所门前聚集着数十名“黄牛”，当地人称“兔子”。一见来车他们便迎上前去。

另一位“兔子”上前解释，之所以要收300元，是因为要给三个领导每人一包香烟，每盒40元钱。车主还价说260元。那人没吭声便拿走该车资料找人验车。车主称，他往年年审都找“兔子”。

车上检测线前，安检站一名警

察代为开车。一上车，车主就问：你们做环检吗？

警察：什么叫环检？

车主：就是检测尾气啊。

警察：哦，我们不做环检，只负责年审。

话音刚落，车已通过了检测线，整个检测过程前后不到一分钟。车主回到检测前的位置，这时，“兔子”已经拿到了检测结果。他说，有三项不合格，需要去维修才行。

车主问：你不是说包过关吗？“兔子”说：我们不可能包过

关的。车主知道他想要多索钱，便作罢，自己找关系花了120元通过了安检。这份检验记录单显示了排放达标，使用的方法是双怠速法。黄冈市机动车尾气检测治理中心黄州总站站长樊侠称，双怠速检测法需人工将检测仪器插入排气管检测。但在上述检测过程中，南方周末记者未见人工检测环节。

“全省安检站有108个，分布很广，全靠当地的交警部门实施监管，所以不排除有监管力度参差不齐的现象，也难免有一些利益因素。我们正在积极加强对检测行为的监管。”7月11日，湖北省公安厅交通管理局车管所副处长高乔在接受南方周末记者采访时说。

据介绍，湖北省公安厅交通管理局将于8月1日在全省对机动车尾气检测实行强制监管，要求安检站拍摄检测视频，并连同车辆尾气检测结果通过网络上传至监管系统。

但湖北省环保厅一位官员称，公安的监控系统并不能对检测数据和过程进行合理性自动分析，视频监控和数据报送也不一定反映实情。事实上，安检站现采用的双怠速检测是可以电脑预编数据进行造假，也可以插一下检测仪器做做样子。

## 尾气环检成摆设

在湖北省，由于历史原因，有部分安检站由公安部门投资建设，安检站也由公安部门监管。

“环保责任主要是由环保部门来背的。没有地方法规的明确分工，公安部门没必要多做监管工作。”湖北省环保厅一位官员说。

环保部门的压力逐年增大。尤其2013年初，中国发生大范围雾霾，1/4国土面积上，6亿国民受影响。湖北省也是重灾区之一。机动车尾气污染物之一是氮氧化物。近年，湖北省工业氮氧化物排放量在减少，而机动车排放并未得到治理。很多研究数据显示，机动车尾气对大气污染的贡献率是30%左右，且污染物聚集在2-3米的高度，对人类呼吸道影响很大。2013年湖北省“两会”期间就有5个提案是关于机动车尾气检测治理的。

数年来，湖北省环保部门和公安部门就机动车尾气检测工作有不同的理解。

湖北省环保厅本希望依托各安检机构开展环检工作，但未能奏效，主要是安检机构积极性不高。2008年，当时的湖北省环保局要求相关检测机构向环保部门申请环检委托。当时全省共有102家安检站，但向环保部门申请的只有23家。

那时，湖北省环保部门对检测方法未做具体要求，实际推行的都是双怠速检测法。即模拟机动车在发动机空转时尾气排放情况。

国家“十二五”规划将氮氧化物排放总量削减10%作为约束性目标，机动车排放占氮氧化物总量的1/4以上，原有双怠速检测方法不能如实反映机动车排气污染情况。因此2011年，湖北省环保厅发文要求安检站进行技术改造，推行工况法，并实行标志化管理制度，对未达标排放并取得合格标志的机动车，公安部门不予办理年检手续。

工况法是模拟机动车在正常行驶状态下的排气情况，检测结果更为客观。更重要的是简易工况法要求检测过程数据全部实时上传，通过环保部门的监管平台自动分析后，可确定是否如实开展了尾气检测。

“但至今全省只有8家安检站进行了工况法改造，且向环保部门申请了环检委托。这些安检站一般都是社会化安检站。”湖北省环保厅一位官员说，“更多安检站没有技术改造的积极性。投入了资金，却不能增加收入。”

因为湖北省尚未制定针对社会化环检的收费标准，环检仍是作为安检的一个检测项目，与安检一起收费，标准很低。

环检处于停滞状态，黄绿标管理无从谈起，治理大气污染更是纸上谈兵。

## 环检社会化难产

环保部机动车排污监控中心副主任丁焰称，五年前，湖北省的情况在全国其他地方也很普遍。到2011年，全国已有五十多部地方性的机动车大气污染防治管理办法。

理顺后的各部门职责应是：环保部门统一监管；机动车排气污染定期检测由受省级环保部门委托的机构承担，并实行社会化管理；机动车排气污染维修治理机构由交管部门监督管理；物价和质监部门各司其职。

安检社会化是理顺各部门职责的关键。

数年来，湖北省环保部门和公安机关就机动车尾气检测产生不少分歧。

武汉市财政自2010年9月到2012年4月，投资了1280万元建设安检站，并补贴了450万元的检测费。后因补贴困难，2012年4月至今，武汉市停止环检。

武汉市环保局一名官员透露，截至停检前，28条环线一年所产生的环检费为七八百万元。但若按其他省份社会化环检的平均收费标准79元计算，只需300万元就够了。

## 交管部门的强势 环保部门的尴尬

社会化环检站无法开展工作，原有的安检站收了环检费，但检测、监管不力，环保部门的压力可想而知。作为安检站的管理部门，公安难免成为环保部门抱怨的对象之一。“他们要保护自己的垄断地位，但又不作为。”

“相关法律规定，‘实行环保检验合格标志的地方，排放不再列入安全技术检验’。这句话的意思是在实行环保检验合格标志的地方，机动车排放污染物不再属于机动车安检的一个项目，公安交警部门也就不再对排放检测进行监管。但目前，政府尚未制定向社会公布并实行的新规，所以环检仍属于安检的一个工位，公安仍要实施监管。”高乔回应质疑说。

至于安检站社会化问题，高乔称，公安部和质检总局确实陆续发文要求安检站社会化，“公安已逐步将管理权移交质监局，社会化改制也由质监部门主导，公安部门只是配合”。

目前湖北省安检站大多使用双怠速检测法。高乔认为，国家并未废止该法。如要废止，使用更好的工况法，公安部门也赞同，但要依法办事，要在国家层

面解决。同时，用什么方法检测也应由质监局来认证。

公安执行标志化管理的力度为何不大？高乔解释，实行黄绿标，当由政府制定一整套实施细则，比如发了标志后如何管理？谁监管，环保还是公安？哪些区域限行？没标志的上路了怎么处罚？黄标车开进了限行区域怎么处罚？“如果没有明确规定，公安部门不能乱罚款。只有简单的发标，如无单位监管是没用的。”

“地方政府可以提出高于国家标准的环保要求，但应制定相应规定。目前，环保部门提出技术改进，要求安检站必须接受环保部门的环检委托，也提出对环检实施监管等等，但这些都要求应上升到用政府意志和地方法律法规固定的层面，否则，交警部门执行公安部的规定、环保部门提出环保部的要求，二者很难统一。”高乔指出了问题的关键。

目前，湖北省环保部门正在积极推进《湖北省机动车排气污染防治管理办法》的制定出台。高乔表示：“我个人认为环检还应纳入安检，因为安检不合格就不能上路行驶；而环检不合格，只是限行而已。”

（据《南方周末》）



机动车尾气检测已成为各地治污重要手段，湖北仍是困局。