

《排污许可证申请与核发技术规范 汽车制造业 (征求意见稿)》编制说明

一、工作背景

汽车产业是国民经济的重要支柱产业，产业链长、关联度高、带动性强，我国是汽车制造生产大国，拥有相对完整的产业链布局，是我国重点控制的VOCs排放行业。为有效指导和规范汽车制造业排污单位排污许可证申请与核发，2018年9月，生态环境部印发《排污许可证申请与核发技术规范 汽车制造业》（HJ 971—2018），明确相关技术要求，有力支撑汽车制造业排污单位排污许可证的申领、核发与监管执法工作，推动提升汽车行业环境管理水平。

随着污染防治攻坚战深入推进和减污降碳协同增效的加速实施，我国生态文明建设进入了以降碳为重点战略方向、实现生态环境质量改善由量变到质变的关键时期，排污许可制度改革也从构建技术方法与管理机制体制逐步向全面实行排污许可制与服务保障生态环境质量持续改善纵深推进。面向加快构建以排污许可制为核心的固定污染源监管制度体系的新要求，以及形成更加科学完善的排污许可技术规范体系的新需求，2021年3月启动《排污许可证申请与核发技术规范 汽车制造业》（HJ 971—2018）（以

下简称《汽车技术规范》)修订工作,2022年1月4日通过开题专家论证会,2023年11月29日通过征求意见技术审查会。修订工作中,全面总结先期工作经验与存在问题,筛选典型汽车制造业排污单位现场调研,赴安徽、北京和河南等地开展座谈交流,并组织召开多次专家讨论会。在多次征求有关专家和部门意见后,修改完善形成公开征求意见稿。

二、修订必要性

(一) 有效衔接污染治理与环境管理的新要求

2018年《汽车技术规范》实施后,国家陆续出台《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》《中华人民共和国噪声污染防治法》《排污许可管理条例》《挥发性有机物无组织排放控制标准》(GB 37822—2019)、《固定污染源排污许可分类管理名录(2019年版)》《排污单位自行监测技术指南 涂装》(HJ 1086—2020)、《污染源源强核算技术指南 汽车制造》(HJ 1097—2020)、《汽车工业污染防治可行技术指南》(HJ 1181—2021)《排放源统计调查产排污核算方法和系数手册》等法律法规、标准规范与政策文件,对汽车制造业排污单位的排污许可证管理类别、污染物排放量核算方法、治理技术应用与管理、自行监测要求、污染物排放口规范化设置、全环境要素许可管理要求等方面均提出了新的技术要求。

(二) 充分满足先期实践与监督管理的新需求

汽车制造业排污单位数量众多、类型复杂、污染治理与管理

水平差异性大，是典型的离散型行业。《汽车技术规范》发布实施后，在申请、核发与监管汽车制造业排污许可证的过程中，发现了可进一步优化调整的技术细节与提升制度效能的改进空间，如衔接排污许可管理名录，按“生产设施-治理设施-排放口”调整排污许可证填报参数、细化污染物自动监测数据非正常情况合规判定条件、优化环境管理台账、执行报告填报内容与技术要求等，针对汽车制造业排污许可证先期实践经验与生态环境后续管理需要，对标准进行修改完善，以更好地指导汽车制造业排污单位许可证的申请与核发，服务环境管理决策。

（三）积极响应质量改善与制度改革的新诉求

构建以排污许可制为核心的固定污染源监管制度体系，协同推进经济高质量发展和生态环境高水平保护，是“十四五”生态环境保护的重要工作内容。实现固定污染源全环境要素、全排放口径、全周期管理、全管理要求的覆盖融合是排污许可证制度改革的重要目标。《汽车技术规范》作为衔接项目环评、排污许可、环境监管执法、环境统计等制度的重要指导性文件，须进一步探索与各项环境管理制度要求衔接的技术方法，优化与明确排污许可证申请、核发与执行的技术规定，并从区域环境质量改善目标出发，完善污染物许可排放量核定方法和管理要求，加快推动汽车行业绿色低碳高质量发展，为深入打好污染防治攻坚战和推动实现生态环境治理体系和治理能力现代化做好技术支撑。

三、工作思路与原则

以依法依规、制度协调、科学合理、严格要求为原则，在总结先期有益实践工作经验的基础上，面向环境管理的新要求和行业环境治理的新动态，聚焦标准适用范围的全面性、填报内容的科学性、技术要求的合理性和框架结构的适用性等方面，研究优化排污许可证填报内容，提出废气和废水污染物“全口径”许可排放量核算及与环境质量联动的技术方法，完善环境管理台账与执行报告管理规定、细化污染物在线监测数据合规判定要求等，以优化固定污染源排污许可技术体系，提升排污许可证管理效能。

四、标准主要修订内容及说明

（一）框架结构

基于《固定污染源排污许可分类管理名录（2019年版）》分类管理要求，考虑到汽车制造业7个中类8个小类排污单位中，75%以上的排污单位为简化管理排污单位，为提升标准的可操作性和实用性，便于企业使用，修订后的技术规范按照前言、适用范围、规范性引用文件、术语和定义、重点管理排污单位、简化管理排污单位编排，排污单位按照管理类别对照相应章节执行即可。

（二）污染物许可排放管理

根据固定污染源排污许可证全环境要素、全排放口径、全周期管理、全管理要求覆盖融合的管理思路，结合汽车企业的产排污特点和环境管理需要，修订提出了对于汽车制造业排污单位涂装生产单元、涂装生产单元外的有组织废气排放口挥发性有机物及有组织排放口颗粒物、二氧化硫和氮氧化物以及废水排放口的

主要污染物均许可排放量，明确涂装生产单元挥发性有机物许可排放量包括有组织和无组织两部分，实现汽车制造业排污单位废气与废水污染物排放量的“全口径、全量”许可管控，为项目环评、总量控制、环境统计等不同环境管理制度要求的融合衔接提供技术保障。

（三）废气涂装生产单元许可排放量核算方法

从区域环境质量改善目标出发，聚焦汽车 VOCs 排放量大的涂装生产单元，在调查了目前汽车制造业排污单位污染控制与排放平均水平的基础上，优化许可排放量核算时的绩效值（单位涂装面积挥发性有机物排放量）。依据《环境影响评价技术导则 大气环境》（HJ 2.2—2018）明确“环境空气达标区”的判定方法，将涂装生产单元许可排放量核算的绩效值与“国家或地方生态环境主管部门公开发布的汽车制造业排污单位所在地级及以上城市的最近一个自然年环境空气质量达标情况”进行联动，结合《汽车工业污染防治可行技术指南》（HJ 1181）、重污染天气绩效 A 级企业限值、各地地标和排污单位物料衡算法实际量综合确定绩效值，位于环境空气质量细颗粒物和臭氧不达标区的排污单位，核算 VOCs 许可排放量时，取较为严格的绩效值。位于环境空气质量达标区的，则取相对宽松的绩效值。

（四）污染物实际排放量核算要求

根据《污染源源强核算技术指南 汽车制造》（HJ 1097—2020）、《排放源统计调查产排污核算方法和系数手册》等文件要求，修

订新增了废气一般排放口（颗粒物、二氧化硫、氮氧化物和挥发性有机物）、废水一般排放口（化学需氧量和氨氮）污染物采用实测法核算实际排放量，涂装生产单元无组织废气（挥发性有机物）采用物料衡算法核算实际排放量。此外，为切实提升重点排污单位自动监测数据质量，打击自动监测数据弄虚作假违法犯罪行为，修订增加对于自动监测数据存在造假情形导致数据失真且依法予以行政处罚的，从处罚判定之日起追溯至当年1月1日，采用物料衡算法核算废气挥发性有机物、二氧化硫实际排放量，采用排污系数法核算氮氧化物和颗粒物的实际排放量。

（五）合规判定方法

本次结合管理部门和行业需求，在总结行业挥发性有机物自动监控设施安装相关规定、挥发性有机物自动监控设施安装情况、VOCs 废气燃烧治理设施异常工况情况，并结合《关于发布〈污染物排放自动监测设备标记规则〉的公告》（生态环境部公告 2022 年第 21 号）中对于生产设施和污染防治设施非正常运行工况的界定，完善了非正常情况下废气排放浓度合规判定内容，增加排污单位 VOCs 废气燃烧治理设施不同工况状态下自动监测设备 VOCs 排放浓度数据不予考核情形，为环境监管执法提供依据。此外，结合本次修订对污染物进行“全口径、全量”许可与实际排放量核算的技术要求，结合汽车制造业排污单位排放污染物的种类、排放量和排放量核算方法的差异，调整了污染物实际排放量合规判定要求，即涂装生产单元挥发性有机物按“单元”分别判定，其他

污染物有组织排放口按“口”判定。每个涂装生产单元有组织和无组织排放都应该满足相应涂装生产单元许可排放量要求。各有组织排放口废气、无组织废气和废水排放口排放按“全厂”判定累加值是否超过许可排放量要求。废水总排放口和车间排放口排放分别满足相应年许可排放量。

（六）环境管理台账

落实《大气污染防治法》中对于工业涂装行业涂料台账记录要求，并结合《挥发性有机物无组织排放控制标准》（GB 37822—2019）和《重点行业挥发性有机物综合治理方案》等内容，细化含VOCs原辅材料、VOCs废气治理设施台账记录内容要求。

（七）其他填报与管理内容

修订聚焦汽车制造业排污单位“生产设施-治理设施-排放口”和环境管理需求，精简优化填报内容和相关要求。在基本信息填报方面，精简明确主要生产设施、原辅材料及燃料信息、产排污环节等填报要求，新增了原辅燃料和产品运输系统厂外运输情况。在污染治理与排放方面，衔接《汽车工业污染防治可行技术指南》（HJ 1181）、《排污单位污染物排放口二维码标识技术规范》（HJ 1297）、《排污许可证申请与核发技术规范 工业噪声》（HJ 1301）、《排污许可证申请与核发技术规范 工业固体废物（试行）》（HJ 1200）等要求。在自行监测方面，衔接《排污单位自行监测技术指南 涂装》（HJ 1086）等要求。