

附件

# 《机动车环保信息公开技术规范 (征求意见稿)》编制说明

《机动车环保信息公开技术规范》编制组

二〇二二年四月

# 目 录

1	项目背景.....	1
1.1	任务来源.....	1
1.2	工作过程.....	1
2	行业概况.....	2
2.1	机动车保有量现状.....	2
2.2	汽车保有量现状.....	2
2.3	2014年-2019年机动车保有量变化趋势.....	2
3	标准制订的必要性分析.....	3
4	国内外相关标准.....	4
4.1	欧盟的移动源环境管理机制.....	4
4.2	美国的移动源环境管理机制.....	6
4.3	我国的移动源环境管理机制.....	7
5	标准主要技术内容.....	8
5.1	标准适用范围.....	8
5.2	标准结构框架.....	8
5.3	标准的主要内容.....	9
6	实施本标准的效益分析.....	12
6.1	明确环保信息公开的要求.....	12
6.2	推进机动车环保合规管理.....	13
6.3	提升环保信息公开的影响.....	13

# 机动车环保信息公开技术规范（征求意见稿）编制说明

## 1 项目背景

### 1.1 任务来源

生态环境部《关于开展 2019 年度国家环境保护标准项目实施工作的通知》（环办函〔2019〕461 号）中，下达了《机动车环保信息公开技术规范》制修订任务，项目统一编号：2019-40。

本标准承担单位：中国环境科学研究院。参加单位：工业和信息化部装备工业发展中心、中国质量认证中心、四川省机动车排污监控中心。

### 1.2 工作过程

（1）成立标准编制组。标准编制组对国内、欧盟以及美国的现行机动车法规、标准和管理制度进行了收集、研究、对比；调研了国内其他机动车主管部门的管理情况；对国内机动车生产、销售、注册登记情况和主要汽车生产、进口企业随车清单打印、上传情况进行分析、调研；结合我国大气环境管理需求和排放法规发展状况，初步确定了本标准的基本框架和主要内容，开始起草开题报告和标准草案。在研究过程中，组织检验机构、汽车生产（进口）企业、生态环境主管部门和行业协会等多次召开研讨会和技术交流会，进行了充分的交流和沟通。

（2）2019 年 12 月 17 日，生态环境部大气环境司组织召开了标准开题论证会，邀请北京市机动车排放管理中心、中国环境科学研究院、中国汽车工业协会、唐山市环境监控中心、济南汽车检测中心有限公司、厦门环境保护机动车污染控制技术中心、国家摩托车质量监督检验中心（天津）、北京汽车集团有限公司和戴姆勒大中华区投资有限公司等单位的 9 名专家，对标准编制定位和内容进行了论证。会后，标准编制组按照专家意见，进一步补充国外法规及相关管理制度研究等内容，并修改完善标准文本和编制说明，形成了相应的标准初稿。

（3）2020 年 4 月，标准编制组针对机动车环保信息随车清单样式进行了调研。了解企业在打印随车清单中遇到的问题，并采纳了清单样式修改的意见和建议。

（4）2020 年 5 月 19 日，标准编制组组织召开了《机动车环保信息公开技术规范》行业技术交流会。分别与机动车生产企业、地方生态环境部门进行了交

流。会后标准编制组对会议上收集的意见、建议进行汇总，并对标准相关内容进行了修改。

## 2 行业概况<sup>1)</sup>

### 2.1 机动车保有量现状

2019年，全国机动车保有量达到3.48<sup>2)</sup>亿辆。其中，汽车（不含低速汽车，下同）25268.8万辆，低速汽车762.7万辆，摩托车6765.6万辆。

### 2.2 汽车保有量现状

#### 2.2.1 按车型划分的汽车保有量

2019年全国汽车保有量中，客车22477.6万辆，占89.0%（其中：微型客车173.7万辆、小型客车22070.5万辆、中型客车72.4万辆、大型客车161.0万辆）；货车2791.1万辆，占11.0%（其中：微型货车4.1万辆，轻型货车1902.2万辆，中型货车117.1万辆，重型货车767.7万辆）。

#### 2.2.2 按燃料类型划分的汽车保有量

2019年全国汽车保有量中，汽油车22374.5万辆，占88.6%；柴油车2207.6万辆，占8.7%；燃气车62.9万辆，占0.2%；新能源车378.5万辆，占1.5%；其他燃料车245.2万辆，占1.0%。

#### 2.2.3 按排放标准阶段划分的汽车保有量<sup>3)</sup>

2019年全国汽车保有量中，国I前标准的汽车14.3万辆，占0.1%；国I标准的汽车565.3万辆，占2.3%；国II标准的汽车942.0万辆，占3.8%；国III标准的汽车4105.7万辆，占16.7%；国IV标准的汽车9527.6万辆，占38.6%；国V标准的汽车8026.3万辆，占32.6%；国VI及以上标准的汽车1463.9万辆，占5.9%。

### 2.3 2014年-2019年机动车保有量变化趋势

#### 2.3.1 机动车保有量变化趋势

2014年-2019年全国机动车保有量由2.64亿辆增加到3.48亿辆，年均增长5.7%。全国机动车保有量变化趋势见图1。

<sup>1)</sup> 数据来源：中国机动车环境管理年报。

<sup>2)</sup> 机动车包括汽车、低速汽车、摩托车、挂车与拖拉机等。

<sup>3)</sup> 不含新能源车和其他燃料车。

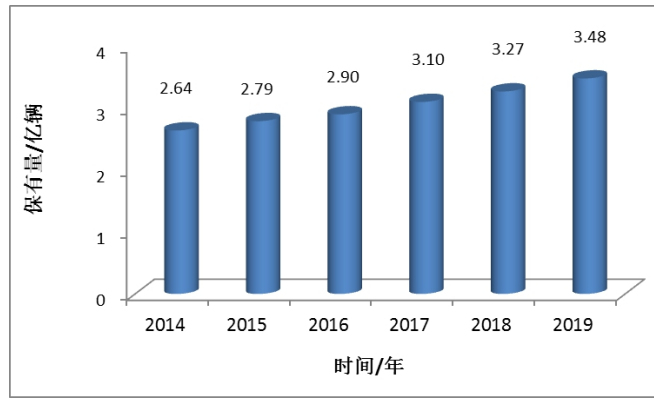


图 1 全国机动车保有量变化趋势

### 2.3.2 汽车保有量变化趋势

2014年-2019年全国汽车保有量由14452.2万辆增加到25268.8万辆，年均增长11.8%。全国汽车保有量变化趋势见图2。

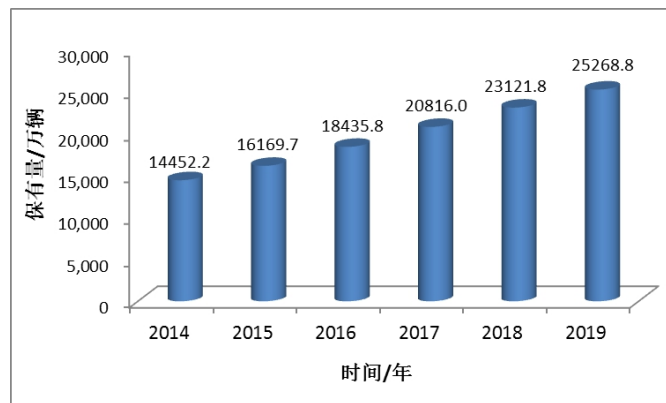


图 2 全国汽车保有量变化趋势

## 3 标准制订的必要性分析

2015年8月29日，全国人大常委会审议通过了新修改的《中华人民共和国大气污染防治法》（以下简称《大气污染防治法》），其中增加了新生产环节移动源环保监管内容。其中第五十一条规定了机动车船、非道路移动机械不得超过标准排放大气污染物。禁止生产、进口或者销售大气污染物排放超过标准的机动车船、非道路移动机械。第五十二条和第五十五条规定机动车、非道路移动机械生产企业应当对新生产的机动车和非道路移动机械进行排放检验。经检验合格的，方可出厂销售。检验信息应当向社会公开。机动车生产、进口企业应当向社会公布其生产、进口机动车车型的排放检验信息、污染控制技术信息和有关维修技术

信息。

为贯彻落实《大气污染防治法》，2016年，原环境保护部发布《关于开展机动车和非道路移动机械环保信息公开工作的公告》（国环规大气〔2016〕3号），要求机动车生产、进口企业应当向社会公布其生产、进口机动车的排放检验信息、污染控制技术信息。2018年，国务院印发的《打赢蓝天保卫战三年行动计划》要求，加强柴油货车超标排放治理，加快降低机动车船污染物排放量，坚决打赢蓝天保卫战，开展柴油货车污染治理攻坚战。同年，经国务院同意，生态环境部等11部门联合印发《柴油货车污染治理攻坚战行动计划》要求强化机动车环保信息公开。机动车生产、进口企业依法依规公开排放检验、污染控制技术和汽车尾气排放相关的维修技术信息。各地生态环境部门在机动车生产、销售和注册登记等环节加强监督检查，指导监督排放检验机构严格开展柴油车注册登记前的排放检验，通过国家机动车环境监管平台逐车核实环保信息公开情况，进行污染控制装置查验、上线排放检测，确保车辆配置真实性和一致性，2019年基本实现全覆盖。

根据机动车环保信息公开平台统计数据显示自2016年11月至2020年12月，共有1583家企业对118866个车型进行了信息公开。共有1452家企业上传了126060248张机动车随车清单。其中，纯电动车3395385张，摩托车22219352张，轻型车91795979张，重型车8649532张。

机动车环保信息公开是《大气污染防治法》中提出的全新的机动车环保达标管理要求，在具体实施过程中有许多细节需要进一步规范和完善。如：环保信息随车清单的模板及制作要求、信息公开流程及要求、信息公开检验技术要求等。这些内容都需要有统一的、规范的标准给出明确的要求。

为更好地贯彻落实《大气污染防治法》的相关要求，确保机动车环保信息公开工作有序开展，同时为机动车环保达标监督管理部门开展工作提供重要保障，急需出台《机动车环保信息公开技术规范》。

## 4 国内外相关标准

### 4.1 欧盟的移动源环境管理机制

#### 4.1.1 市场准入

在对汽车产品的管理上，欧洲联盟（简称欧盟，European Union-EU）建立

了统一的汽车产品市场准入管理制度和与之相配套的汽车技术法规体系。

通过立法，在整个欧盟建立了统一的汽车产品市场准入管理制度，各国间互相承认对汽车产品的批准；对汽车产品从整车到零部件，建立了系统完善的市场准入管理制度，其形式为汽车产品的型式批准制度，确保政府对汽车产品的安全、环保和节能实施有效的控制；欧盟的汽车产品型式批准制度和技术法规体系，在很大程度上实现了和联合国的 ECE 汽车技术法规的对接和对等，今后欧盟政府将用 ECE 法规替代 EEC/EC 技术指令；欧盟不仅对新车产品的入市建立了统一的型式批准制度，而且贯穿车辆的整个使用和生命周期，包括对车辆在用阶段的管理，定期检验，车辆使用的各种税费，直至车辆的报废和回收利用，同样建立了全欧盟统一的管理制度和技术法规体系。

欧盟的这套制度及其汽车技术法规在国际上产生了非常深远的影响，在建立完善的汽车产品市场准入管理体制和建立汽车技术法规体系，以及建立汽车一体化市场的过程中，很多国家和地区以欧盟的制度和体系为参照典范。我国的汽车强制性标准体系绝大部分参考借鉴 EEC/EC 和 ECE 法规制定，我国在对汽车产品建立法制化管理制度时，也常常借鉴欧盟的管理制度。

#### 4.1.2 管理方式

欧盟通过汽车产品的型式核准来实施 EEC/EC 汽车技术指令，随着 2007/46/EC 的实施，欧盟 27 国已逐步对所有 M、N、O 类汽车产品强制实施统一的型式核准制度。

欧盟汽车产品型式核准程序上和联合国 ECE 汽车产品型式核准程序相似，与 ECE 法规体系不同，EEC/EC 技术指令是在所有成员国内强制执行。欧盟对汽车产品统一的型式核准制度具体运作依然托付各个成员国，由各成员国自行确定一个负责的政府主管机关，大部分国家都确定运输主管部门作为各自国家负责汽车产品型式核准的主管机关。

欧盟在开展汽车整车型式核准的同时，仍保留有汽车零部件的型式核准，与整车认证不同的是，欧盟各成员国可以根据汽车零部件产品本身所粘贴的认证核准标志，也可根据该产品的型式核准予以认可。

在欧盟的整车型式核准制度中，整车的型式核准在其中起着非常重要的作用，企业生产的某一车型获得核准后，欧盟各国的车辆注册机关可根据型式核准结果

对车辆进行注册登记，没有获得型式核准的车辆无法进入欧盟市场。

欧盟对于生产一致性的管理和控制，包括两部分内容，第一为型式核准时的审查，第二为核准后监督审查。这两部分的审查原则上要保证使核准机关对企业的生产一致性控制达到满意的程度。企业要确保向核准机关提供相关的资料（如 ISO9000、TS16949 系列认证证书、质量控制文件等），在核准后的监督审查中，企业要能提供为保证生产一致性已做过的试验数据和检查记录等。在生产一致性审查中，现在已没有固定的频次规定，主管机关可以随时到企业进行现场检查，可以在企业随机抽取样车在厂家的试验室或技术服务机构进行验证试验，如果主管机关对企业的生产一致性控制不满意，将要求企业整改。

## 4.2 美国的移动源环境管理机制

### 4.2.1 市场准入

美国在对汽车产品和市场准入的管理及其相配套的技术法规上与其他国家和地区相比有其独特的特点。由汽车生产厂家对其进入市场的产品自行负责，即美国对汽车产品市场准入主要实施自我认证模式；美国政府对进入市场的汽车产品实施严格的后续监督和抽查工作，对不符合美国汽车技术法规或存在安全、环保缺陷的车辆实施严格的产品召回制度。

美国汽车产品认证分为安全认证和环保认证，分别由美国运输部国家公路交通安全管理局（DOT/NHTSA）和美国环境保护署（EPA）负责管理，美国的汽车安全认证常常称之为 DOT 认证，它是完全的企业自我认证模式，政府不对产品认证做出批准和任何认可；汽车环保认证目前已经成为形式上是由政府批准、实际操作中融入了大量自我认证要素的认证模式。

近年来 EPA 对汽车产品的认证建立了网络化的电子管理系统，美国政府对汽车产品的管理具有十分详尽而完备的法律为依据，对争端或违规行为常常诉诸法律程序来解决。

### 4.2.2 管理方式

美国《空气清洁法》授权给美国环保署（EPA）对新生产机动车进行监督检查和测试的权利，检验生产企业批量生产产品，以及最终产品是否符合法规。美国的监督管理以企业自检查为主，EPA 审核资料为辅。其中企业自检查包括“确认试验”、“生产线试验”和“在用机动车检测”。



EPA 有权对所有发动机和机动车生产企业进行选择性强制检查（Selective Enforcement Auditing, SEA），并通过检查来核查生产企业申报数据的可信性，检测程序是否符合法规要求等。

### 4.3 我国的移动源环境管理机制

我国对新生产机动车开展的环保管理，主要通过制订和实施国家机动车污染物排放标准，从设计、定型、批量生产、销售等环节加强环境监管，保证机动车能够稳定达到排放标准的要求。新生产机动车的环保管理是从源头预防和控制机动车污染物排放的重要手段。

#### 4.3.1 型式核准制度

机动车环保型式核准是按照国家机动车排放标准的要求，对机动车生产企业新设计、定型的机动车产品进行环境风险评估和排放达标能力考核的环保管理制度。企业按要求向政府主管部门提交新设计定型机动车的技术资料，经审核合格后，由政府主管部门发放环保型式核准证书并发布环保达标车型公告。

机动车环保型式核准是移动源源头监管的重要手段。机动车环保型式核准是国际通用的机动车污染源头管理制度。

自 2000 年以来，我国逐步建立了覆盖发动机和整车、国产和进口、道路和非道路、排气和噪声污染的全方位机动车环保型式核准制度。2002 年起，原环保总局率先利用网络开展环保型式核准审核，按月发布环保达标公告，向公众公开机动车环保达标信息。截止 2016 年 1 月，发布的机动车环保达标公告中共有 26 万个机动车型和发动机型通过环保型式核准。

2016 年 1 月 1 日，新《大气污染防治法》实施后，取消了环保型式核准制度，不再进行审核、批准等行政审批。

#### 4.3.2 环保信息公开制度

为贯彻落实《大气污染防治法》第五十二条“机动车、非道路移动机械生产企业应当对新生产的机动车和非道路移动机械进行排放检验。经检验合格的，方可出厂销售。检验信息应当向社会公开。”和第五十五条第一款“机动车生产、进口企业应当向社会公布其生产、进口机动车车型的排放检验信息、污染控制技术信息和有关维修技术信息。”的要求，根据《关于开展机动车和非道路移动机械环保信息公开工作的公告》（国环规大气〔2016〕3 号），机动车和非道路移动

机械生产、进口企业应当向社会公开其生产、进口机动车和非道路移动机械的环保信息。企业应依据国家有关排放标准的规定进行型式检验，并向社会公开其排放检验信息和污染控制技术信息。自 2017 年 1 月 1 日起，机动车生产、进口企业应将新生产、进口机动车的环保信息，按照规定的时间和方式予以公开；2017 年 7 月 1 日起，非道路移动机械生产、进口企业应将新生产、进口非道路移动机械的环保信息，按照规定的时间和方式予以公开。

各省级生态环境主管部门建立机动车和非道路移动机械检验信息核查机制，通过现场检查、抽样检查等方式，加强对机动车和非道路移动机械环保信息公开工作的监督管理，督促机动车、非道路移动机械生产、进口企业按要求进行信息公开。

机动车和非道路移动机械环保信息公开内容包括机动车和非道路移动机械相关企业的基本信息；机动车和非道路移动机械污染控制技术信息；机动车和非道路移动机械排放检验信息，指型式检验、生产一致性检验、在用符合性检验和下线检验信息等，包括检测结果、检验条件、仪器设备、检验机构信息等。

对未按照要求真实、准确、及时、完整公开机动车和非道路移动机械环保信息的，各省级环境保护主管部门应依照《大气污染防治法》对相关企业予以处罚，处罚结果要及时向社会公开，并同步上传至机动车环保信息公开平台。

## 5 标准主要技术内容

### 5.1 标准适用范围

本标准规定了机动车环保信息公开的内容、流程、检验技术要求，以及环保信息随车清单的样式和项目。

本标准适用于机动车生产、进口企业及检验机构开展机动车环保信息公开工作。

### 5.2 标准结构框架

本标准主要包含：前言，主要介绍了标准制订依据、目的，以及标准执行时间；适用范围，规定了本标准适用的车型类别、用途范围；规范性引用文件，列举了本标准引用的国内标准和法律；术语与定义，对于本标准中使用的专用术语进行了定义；一般要求，介绍了信息公开的基本要求，包括信息公开的主体、内容、时间、方式；信息公开流程及要求，分别规定了信息公开流程、账户、编号

编码规则、环保信息公开随车清单数据项（见附录 A）等内容，还规定了信息公开的变更、更正及撤销的要求（见附录 B），以及公开信息引用的基本要求；信息公开检验信息，规定了型式检验信息和下线检验信息的相关内容，包括信息公开的型式检验项目及要求的（见附录 C）、型式检验报告要求（见附录 D）、下线检验的依据及要求；污染控制技术信息，规定了信息公开的污染控制技术信息的内容及永久标识要求（见附录 E）；环保信息随车清单，规定了随车清单的内容、制作规格、打印及配发等要求（见附录 F）；其他要求，机动车信息公开的其他要求。

### **5.3 标准的主要内容**

#### **5.3.1 术语和定义**

标准中给出了机动车环保信息公开、机动车环保信息公开平台、环保信息随车清单、信息公开编号、重型车发动机及底盘环保信息入库、车辆识别代号、发动机顺序号、污染控制装置、永久标识等术语的定义。明确了在信息公开过程中所涉及的一些概念和名词所代表的含义和范围，便于企业更好地理解标准的相关内容。

#### **5.3.2 信息公开的一般要求**

给出了信息公开的一些基本要求，从四个方面内容规定了信息公开的一些基本情况，用来指导企业顺利的完成机动车环保信息公开工作。明确了进行机动车环保信息公开的主体以及责任；规定了机动车环保信息公开所包含的内容；分别给出生产和进口企业完成信息公开的时间节点以及完成信息公开的方式。

#### **5.3.3 信息公开流程及要求**

##### **5.3.3.1 信息公开流程**

详细介绍了企业进行机动车环保信息公开的流程。机动车企业应严格按照环保信息公开平台账户注册、车型技术文件及参数备案、开展型式检验、型式检验报告备案、车型信息公开、下线检验并备案检验信息、配发随车清单并上传数据、量产车技术文件备案的顺序完成机动车环保信息公开。

##### **5.3.3.2 信息公开账户**

规定了信息公开主体应在机动车环保信息公开平台注册账户，以及对信息公开账户管理的基本要求。

### 5.3.3.3 信息公开编号编码规则

标准中对 29 位的信息公开编号的编制规则做了规定,包含了四个主要部分:车辆或发动机的类别;车辆的污染物排放阶段和噪声排放阶段;企业代码;车机型、配置的序列号。

### 5.3.3.4 信息公开的变更、更正及撤销

对企业信息公开内容发生变化,而导致的信息公开变更、更正或撤销的具体要求进行了规定,并在附录 B 中给出变更、更正及撤销分别需要提交的资料内容和要求。

企业在完成机动车的信息公开之后,由于正常的生产经营行为导致机动车公开的信息相关内容发生了变化,可以进行信息公开的变更;由于企业在信息公开过程中失误或其他原因造成了机动车信息公开内容的错误,企业应及时进行信息公开更正,从而避免因信息公开错误而造成对用户和企业的不良影响以及被追究相关法律责任;某些车型完成信息公开之后,未发生实际的生产、销售行为,企业出于自身管理需求,可以申请对已完成信息公开的车型或车辆进行撤销。

### 5.3.3.5 公开信息引用

由于存在部分企业需要引用其他企业信息公开参数或型式检验信息方能完成机动车环保信息公开的情况,因此要求企业应在取得被引用企业许可或授权后,方可引用其机动车(发动机)环保信息或入库备案信息,并且应确保污染控制装置信息与被引用车型一致并符合相应排放标准要求。不得超过被引用或授权的范围使用信息。被引用企业对所授权车型(车辆)的授权范围内的机动车环保达标负责。

## 5.3.4 信息公开检验信息

### 5.3.4.1 车(机)型型式检验信息

按照《大气污染防治法》的要求,机动车应该按照标准要求开展型式检验,并将排放检验信息公开。本标准中对信息公开型式检验的相关内容进行了规定。包括型式检验有关的车型参数、检验要求、检验项目、扩展要求和检验报告要求等内容。

企业按照排放标准开展型式检验时,需要在机动车环保信息公开平台备案相关的产品技术参数、文件等,其中部分涉及企业产品的技术机密和商业利益,因

此，这部分信息需征得企业同意方可公开。

本标准附录 C 中对型式检验项目给出了详细规定。分别列出各车类进行信息公开型式检验所依据标准和需要完成的检验项目内容。本标准对相关排放标准中型式检验的扩展判定给出了系统的规定。由于各个相关排放标准中给出的型式检验扩展判定条件内容详细程度各有不同，部分参数不够细化，导致企业在进行型式检验时难以判定。本标准在附录 C 中细化了各车类型式检验所适用的扩展判定条件，用于指导企业和检验机构更好地完成型式检验及环保信息公开工作。

本标准附录 D 对型式检验的检验报告的内容和格式做了详细的规定，包括车型的基准报告和扩展报告、发动机的源机报告和子机报告。

#### 5.3.4.2 机动车下线检验信息

明确了新生产机动车下线检验依据标准，规定了完成下线检验的时间节点，国产车为产品出厂前，进口车为产品入境前。

#### 5.3.5 污染控制技术信息

按照《大气污染防治法》的要求，机动车生产、进口企业应当向社会公布其生产、进口机动车车型的排放检验信息、污染控制技术信息和有关维修技术信息。本标准明确了污染控制技术信息的范围。

为规范机动车污染控制装置信息，便于车辆注册登记、年检及监督检查中配置查验工作开展以及社会公众了解车辆的污染控制装置，本标准对污染控制装置永久标识做出了详细规定，标准附录 F 给出了标识的内容和样式要求。

#### 5.3.6 环保信息随车清单

《关于开展机动车和非道路移动机械环保信息公开工作的公告》（国环规大气（2016）3号）中规定，机动车生产、进口企业应在产品出厂或货物入境前，以随车清单的方式公开主要环保信息。因此，在本标准中对环保信息随车清单的内容、模板、打印、电子信息上传、材质、配发等方面都给出了详细的规定。附录 F 规定了随车清单的技术要求及各车类随车清单模板样式，用于指导企业制作随车清单。

机动车环保信息随车清单分为正反两面。正面为随车清单的基本信息，包括车辆的排放阶段、企业名称、信息公开编号及车辆识别代码等内容。背面为车辆的详细信息，包括企业对该车辆满足排放标准及排放阶段的声明、车辆基本信息、

环保检验信息、污染控制技术信息及车辆生产或进口企业信息等内容。

(1) 企业声明部分是机动车生产或进口企业对车辆环保信息公开的自主声明,包括了车辆所满足的排放标准和排放阶段等信息,是对车辆的排放状况的最基本表述。

(2) 车辆和发动机的基本信息部分包含了车辆及发动机型号、制造商名称、商标、生产厂地址等内容,是对车辆基本情况的概述。

(3) 检验信息是车辆的型式检验、下线检验信息,包括检验依据标准、检验机构和检验结论。这部分是按照《大气污染防治法》要求,对车辆的排放检验情况进行了公开。

(4) 污染控制技术信息是车辆所装配的污染控制装置的基本情况,包括装置的型号、生产企业等内容。这部分是按照《大气污染防治法》要求,对车辆的污染控制装置进行了公开。可以让公众了解车辆的详细情况、可以用于新车注册登记、在用车年检和机动车监督检查时查验车辆的污染控制装置。清单中列出了车辆与排放相关的主要污染控制装置,在信息公开污染控制装置查验中不能直接可见的部分污染控制装置未列入清单内容。

(5) 生产或进口企业信息,包括车辆生产或进口企业的法人、地址、联系电话和官方网址等内容。

### 5.3.7 其他要求

规定了环保信息公开的一些补充要求,包括重型车二类底盘信息入库要求、机动车上装用的第二台柴油机信息公开要求等内容。

为加强对改装车的监督管理,提出了重型改装车所采用的二类底盘应信息入库的要求。

## 6 实施本标准的效益分析

本标准的制订是贯彻落实《大气污染防治法》的要求和《关于开展机动车和非道路移动机械环保信息公开工作的公告》(国环规大气〔2016〕3号)的相关规定,细化了机动车环保信息公开的具体要求,为企业及新车检验机构规范开展机动车环保信息公开工作提供了依据,为各级生态环境主管部门开展机动车环保合规监督检查提供了保障。

### 6.1 明确环保信息公开的要求

本标准的制定细化、补充了《大气污染防治法》和《关于开展机动车和非道路移动机械环保信息公开工作的公告》（国环规大气〔2016〕3号）中未明确规定的內容，进一步明确了机动车生产、进口企业在开展机动车环保信息公开工作时需要注意的事项。

本标准的制定进一步明确了机动车环保信息公开应包含车辆和发动机的基本信息、污染控制技术信息、型式检验信息、下线检验信息、企业信息等内容；明确了机动车生产、进口企业公开排放检验信息和污染控制技术信息等相关內容的基本要求；明确了机动车生产、进口企业完成信息公开的时间节点以及完成信息公开的方式。

本标准的制定对信息公开的流程、变更更正、账户管理和随车清单模板等具体细节进行了规范，有针对性的解决了机动车环保信息公开实施中遇到的实际问题，提高了企业自主公开的准确性和时效性。

## **6.2 推进机动车环保合规管理**

本标准的制定对遏制移动源排放污染、打击机动车污染控制装置作假有直接的作用，有利于营造公平和公正的市场环境，有利于守法合规企业健康良性的发展。

本标准的制定可以有效指导机动车环保监管部门开展机动车环保合规监督检查工作并提供重要依据。

## **6.3 提升环保信息公开的影响**

本标准的制定贯彻落实了《大气污染防治法》中对信息公开的相关规定，将有效推动机动车环保信息公开制度的有效实施。机动车环保信息公开技术规范所明确的内容，对于鼓励企业承担社会责任、树立企业环保形象，也将产生积极的作用。

本标准的制定有助于推动公众参与对机动车生产、进口企业的监督，通过舆论的力量规范企业行为，切实保证了公众的知情权、参与权和监督权。有利于塑造责任环保、透明环保、阳光环保的管理理念。对于落实科学发展观、深化政府行政改革，也具有领跑和示范的积极作用。