

《报废机动车拆解环境保护技术规范》

编制说明

中国环境科学研究院

固体废物污染控制技术研究所

目 录

一、任务来源.....	1
二、目的和意义	1
三、国内外标准法规现状	4
3.1 国内标准法规现状	4
3.2 国外标准法规现状	5
四、编制依据.....	7
五、编制原则.....	8
六、主要工作过程	8
七、内容结构.....	8
八、主要内容条文说明	9
九、编制单位和编制人员	19
9.1 编制单位	19
9.2 主要编写人员	19

一、任务来源

目前，我国的报废机动车拆解业已经形成了一定规模，全国现在年拆解报废机动车超过 100 万量，报废机动车拆解业成为我国经济建设中一支不可或缺的重要力量。但是现有报废机动车拆解企业大都属于劳动密集型企业，资金投入较少、技术装备落后、拆解手段原始，一方面拆解效率低，另一方面又不可避免地产生了新的污染。为减少报废机动车拆解过程中的环境污染，保护环境，促进资源的循环利用，国家环境保护总局下达了制定《报废机动车拆解环境保护技术规范》的任务，由中国环境科学研究院固体废物污染控制研究所负责编制该标准。

二、目的和意义

我国属于资源缺乏国家，以矿产资源为例，我国人均矿产储量潜在总值为 1.51 万美元，只有世界平均水平的 58%，排世界第 53 位，35 种重要矿产资源人均占有量只有世界人均占有量的 60%，其中铁矿只有世界人均占有量的 44%。因此，应大力提高资源和能源的利用率，尽量提高其循环使用率，促进经济和社会的可持续发展。

从资源与可持续发展的角度来看，报废机动车就如同一座座废钢铁等金属的宝库，是炼钢和有色金属冶炼工业的一个重要原材料来源。表 1 所示为日本废机动车的拆解材料构成数据。根据这一数据，我国废机动车每年所产生的废钢铁约在 100 万吨以上，用于钢铁再生相当于替代矿石 400 万吨。

表1 日本汽车材料构成

原 材 料		轿车的材料构成（拆解前）	
		(%)	(kg)
钢铁	生铁	7.5	90
	普通钢	47.9	570
	特殊钢	14.1	168
小 计		69.5	828
有色金属	铜	1.5	18
	铝	6.1	73
	铅	0.6	8
	锌	0.5	6
小 计		8.7	105
非金属	树脂类	8.5	102
	橡胶	3.2	38
	玻璃	3.1	37
	纤维	2.5	29
	其他	4.5	54
小 计		21.8	260
合 计		100	1,193

因此，各国都很重视对报废机动车的拆解工作，将废机动车的拆解再生纳入循环经济（循环型社会）的体系，作为“城市矿藏”加以重点“开采”。随着我国社会经济的迅速发展，以及国家对报废机动车的一系列优惠政策如汽车报废标准的调整，老旧汽车报废更新补贴资金的发放，对老旧汽车更新实行税前还贷、减半征收车辆购置税、保证燃油指标供应等的制定和实施，对促进汽车报废更新起到了重要作用。我国的报废机动车拆解工业正逐步发展起来，成为多种资源回收利用的重要渠道。

我国报废机动车拆解始于20世纪80年代，但拆解企业总体经营和技术水平较低，一般年拆解几十至几百辆，规模大的年拆解上千辆。由于资金和技术投入不大，这个行业的发展仍然较为落后：一方面，企业以手工劳动为主，大件废钢铁解体采用氧割和锤砸，废钢铁和金

属的回收采用人工拆卸、酸浸、火烧等，容易造成二次污染。另一方面，由于车辆拆解后的部件和材料分类回收困难，大多数企业没有对综合利用的部件和材料进行分类，导致资源的综合利用率较低。拆解企业主要靠出售废钢铁和金属获利，对环保方面的要求较低，对拆解场地几乎不作任何要求；对综合利用价值不高的废物料和部件，尤其是对危险废物如报废机动车中的蓄电池、空调器、废油等的处理随意性大，造成比较严重的环境污染。此外，报废机动车中残余的废油液如果没有得到及时的清理，废油液随意渗入地下，会污染土壤和地下水。此外，随着汽车中塑料用量的逐步增大（我国的平均含量约为汽车自重的 5-10%），带来了极其难处理的回收利用问题，其中最大的就是环境污染问题。报废机动车的塑料最理想的出路当然是回收、再利用，但由于很难在拆解企业内对其进行详细的分类，因此综合的难度很大。目前，国外仍主要是采用燃烧利用热能的方式来处理汽车废旧塑料件，并通过一定的清洁装置，将不能利用的废气和废渣进行清洁处理。我国目前主要还是采用燃烧的方式来简单处理汽车废旧塑料，因而造成较为严重的大气污染。

为加强报废机动车拆解企业在设计、建设和运行过程中的污染防治和环境保护管理，加强资源的充分回收，节约能源，促进循环经济的健康发展，国家环境保护总局科技标准司委托中国环境科学研究院固体废物污染控制技术研究所起草制定了《报废机动车拆解环境保护技术规范》。

三、国内外标准法规现状

3.1 国内标准法规现状

目前我国已有的关于报废机动车回收拆解的政策性文件主要包括国务院 2001 年公布的《中华人民共和国报废汽车回收管理办法》、商务部 2005 年公布的《汽车贸易政策》和国家发展改革委、科技部、环保总局 2006 年联合发布的《汽车产品回收利用技术政策》等。这些文件的主要目的是规范报废机动车回收拆解工作，建立汽车产品报废回收制度，禁止报废零部件及非法拼装车的倒卖行为上，其内容多是指导性的规定，对环保和资源循环利用也只是提出了一些概括性的要求。

《中华人民共和国报废汽车回收管理办法》第七条规定，“报废汽车回收企业除应当符合有关法律、行政法规规定的设立企业的条件外，还应符合国家标准规定的环境保护标准”；第十四条规定，“报废企业回收企业拆解报废汽车，应当遵守国家环境保护法律、法规，采取有效措施，防治污染”。但是，该办法规定的负责报废机动车回收监督管理的部门及其职责分工中，涵盖了经济贸易、公安、工商行政管理部门，并没有包括环境保护行政管理部门。

《汽车贸易政策》第六章“汽车报废与报废汽车回收”第三十五条规定，“报废汽车回收拆解企业拆解的报废汽车零部件及其它废弃物、有害物（如蓄电池、油液、有害金属等）的存放、转运、处理等必须符合《环境保护法》、《大气污染防治法》等法律、法规的要求，确保安全、无污染（或使污染降至最低）”。

《汽车产品回收利用技术政策》第一章“总则”第八条规定，“促进汽车废物的充分合理利用和无害化处理，降低直至消除废物的危害性”；第十条规定，“汽车生产、使用、报废各环节应注重对环境的保护，产生的废物的处理和处置要符合国家环境保护标准及相关政策法规要求，减少直至避免对人类生存环境造成损害”；在“第二章 汽车设计和生产”、“第三章 汽车装修、维修、保养”、“第四章 废旧汽车及其零部件进口”、“第五章 汽车回收及再生利用”、“第六章 促进措施”中分别从各环节提出了相应的要求，其中均涉及环境保护和资源节约。

我国的报废机动车回收拆解认定工作由国家经济贸易主管部门（原为国家经贸委，现为商务部）负责，以公告的形式公布企业名单。资质的认定则是依据《报废机动车回收管理办法》中的相关规定和原国家经贸委 2001 年制定并实施的《报废机动车回收企业总量控制方案》。认定的条件主要是企业规模方面的要求，而认定条件中的企业应“符合国家规定的环境保护标准”一项也由于至今我国还没有专门的关于报废机动车拆解的环境保护方面的标准而无法落到实处。因此对已经开展和即将开展报废机动车拆解业务的企业无法提出针对性的环境保护要求，制定专门的报废机动车拆解环境保护标准迫在眉睫。

3.2 国外标准法规现状

发达国家则在这方面做了比较细致的工作。

EU 的报废机动车回收指令 EU2000/53/EC 中概括性的提出了报废车辆拆解的相关环保要求，包括新型车使用环境负荷物质的规定，废车的拆解规定；再生利用率的规定；废车回收网络的规定等方面。要求加盟国必须保证防止报废车辆处理所造成的污染，对以下的处理设施应取得有关部门发放的许可证和登记证：蓄电池和液化气罐的拆卸；有爆炸危险的部件（如安全气囊）的拆卸或无害化；燃料、各种油类、冷却液、防冻剂及其它液体的取出和保管；含水银部件的拆卸。另外，为促进资源的再生利用，对以下部件应予拆卸：催化剂、玻璃；含铜、铝、镁的部件；电子器件及大件塑料部件和轮胎。

日本厚生省于 1995 年 6 月制订了《汽车、电器等在粉碎屑处理前进行有用物选出的指南》，明确了在破碎处理前应选出零部件的目录。日本通产省于 1997 年 5 月将现有的相关法令和指南中的有效部分整理为系统的政策文件《报废汽车再生利用规范》，规定了汽车的设计、制造、使用和拆解等各相关方的责任和义务。日本于 2002 年 7 月出台了新的《报废机汽车再生法》，规定拆解企业要首先将空调、蓄电池、废机油等对环境危害大的废物予以拆解和收集，并根据环保要求，采取措施分别进行妥善处置。

德国汽车报废的法律依据是 1986 年修订发布的《废物限制和废弃物处理法》。1992 年德国通过的《限制报废车条例》中规定汽车制造商有义务回收报废车辆。1996 年生效的德国《循环经济和废物管理法》对报废汽车拆解材料的比例等作了具体的规定。如工作场地要有标识；废油应分类回收；应先拆除空调装置，等等。

四、编制依据

本标准在编写过程中，主要依据了《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》，《中华人民共和国清洁生产促进法》，《国务院关于加快发展循环经济的若干意见》(国家部委文件，国发[2005]22号)，《中华人民共和国报废机动车回收管理办法》(国务院令第307号)，《汽车贸易政策》(商务部令，2005年16号)，《汽车产品回收利用技术政策》(国家发展改革委、科技部、环保总局公告，2006年第6号)等指导性文件，及其它相关法律法规、环境管理和污染控制标准与相关文件。引用的规范性文件主要包括：

GB3095 环境空气质量标准

GB8978 污水综合排放标准

GB12348 工业企业厂界噪声标准

GB14554 恶臭污染物排放标准

GB16297 大气污染物综合排放标准

GB16487.13 进口可用作原料的固体废物环境保护控制标准-废
机动车压件

GB18484 危险废物焚烧污染控制标准

GB18598 危险废物填埋污染控制标准

GB18599 一般工业固体废物贮存、处置场污染控制标准

五、编制原则

本标准的编制遵循下列原则：

- 1、符合国家发展循环经济的政策和发展方向；
- 2、在确保环境安全的前提下提高报废机动车的资源综合利用价值；
- 3、符合国家现有相关政策和法规标准；
- 4、充分考虑我国国情，符合我国技术发展水平。

六、主要工作过程

编制工作承担单位在接受任务后，广泛收集、分析国内外现有相关标准和资料，深入国内外汽车拆解破碎现场进行实地调查，掌握了现有报废机动车拆解、破碎企业的生产工艺、环境保护及污染控制措施和所造成的环境污染与潜在的环境危害等实际情况。在参阅国内外现有标准和有关资料，并结合典型企业的调研结果，组织起草了《报废机动车拆解环境保护技术规范》。本标准起草过程中征求了有关专家的意见，经过反复修改和完善，形成了《报废机动车拆解环境保护技术规范》的征求意见稿。

七、内容结构

本标准主要包括以下内容：

- (1) 范围：本标准的适用范围。

- (2) 规范性引用文件：本标准中引用的标准、文件等。
- (3) 定义：本标准中关键词语的解释。
- (4) 报废机动车拆解、破碎基本要求：原则性规定。
- (5) 拆解、破碎企业建设环境保护要求。
- (6) 拆解、破碎企业运行环境保护要求。
- (7) 污染控制要求。
- (8) 进口废汽车压件拆解、破碎处理的特殊规定。
- (9) 规范监督实施。

八、主要内容条文说明

1、范围

本标准适用于报废机动车拆解和破碎过程的污染防治和环境保护管理。

国务院 2001 年 6 月 13 日通过的 307 号国务院令《中华人民共和国报废汽车回收管理办法》中第七条规定，“报废汽车回收企业除应当符合有关法律、行政法规规定的设立企业的条件外，还应当具备下列条件”，其中条件七为“符合国家规定的环境保护标准”。因此，本标准也将作为环境保护标准用于汽车拆解、破碎企业的资质申请和考核。

2、规范性引用文件

本部分为在报废机动车的拆解、破碎过程中为避免造成环境污染

所需要遵循的相关环境保护标准。

3、定义

本标准中“报废机动车”的定义基本参照《中华人民共和国报废汽车回收管理办法》中的定义并明确了主要的机动车类型，并根据实际情况将摩托车、电动车和工程车辆以及进口废汽车压件纳入管理范围。

由于废机动车拆解工艺的差别，特别是手工和机械拆解的技术要求不同，机械拆解需要破碎工序，因此可以将废机动车拆解分为拆解和破碎两个阶段，破碎可以在拆解工厂内完成，也可以作为独立企业存在。因此，为明确报废机动车的处理步骤，本标准分别定义了“拆解”和“破碎”，以便在提出共性要求之外，针对主要从事这两类操作的企业在建设和运行方面分别提出有针对性的要求。

4、报废机动车拆解、破碎的基本要求

本部分内容说明了报废机动车拆解、破碎过程必须遵循的基本原则。其主旨是保证报废机动车的拆解、破碎是以保护环境为前提的资源综合利用，同时保证产品的安全。

4.1 本条是对废机动车拆解、破碎过程环境保护的基本要求。

4.2 本条明确了废机动车拆解、破碎的主要目的，提出了拆解、破碎过程所要遵循的基本宗旨。

4.3 废机动车拆解后再生利用的主要途径包括零部件的再利用和拆解产物的材料循环和能量再生。在保证安全和质量的前提下，应该鼓

励废机动车零部件的再利用。但是为防止拼装汽车、走私汽车的出现，禁止将废机动车零部件用于汽车组装，只能用于汽车维修；禁止进口废汽车压件拆解零部件再利用，防止以废机动车的名义进口零部件组装汽车。

4.4 由于汽车发动机直接影响汽车的质量和安全性，而达到汽车的国家报废标准后将不能保证其安全性，因此达到国家报废标准后的废机动车拆解下来的发动机不得再利用。但是由于事故等原因没有达到报废期限的废机动车，如果发动机可以满足质量标准，仍然可以作为二手零部件继续使用。

4.5 废机动车拆解过程中危险废物是环境保护的重点管理对象。本条根据我国《固体废物污染环境防治法》（以下简称《固体法》）、《国家危险废物名录》以及根据国家十五科技攻关成果建立起来的危险废物鉴别技术体系，将废机动车拆解过程中所产生的各种废弃零部件进行识别，提出了废机动车拆解过程中将产生的危险废物清单。表 2 为废机动车中各种危险废物及其主要危险特性。

表 2 废机动车中危险废物的主要特性

废物名称	危险特性
废液化气罐	反应性、易燃性
废安全气囊	反应性
废蓄电池	毒性、腐蚀性
废尾气净化催化剂	毒性
废汽油、柴油、机油、润滑油、液压油	易燃性
废制动液、防冻剂、防暴剂	毒性
废空调制冷剂	毒性（温室效应气体）

5、拆解、破碎企业建设环境保护要求

本部分内容从报废机动车拆解、破碎企业建设所涉及的各个方面提出具体要求，使拆解、破碎企业的建设规范，设施完备。

5.1 选址要求：拆解、破碎企业在运行过程中对周围居民会产生噪声、油脂和粉尘烟气污染，因此选址时应避开城市居民区、商业区和其他敏感区，避免对人群造成健康威胁。如果原有拆解、破碎企业在这类区域内，应按照当地规划和环境保护主管部门的要求限期进行搬迁。

5.2 封闭要求：为防止不符合环境保护标准的废物进入拆解、破碎企业及发生废物的流失，特别是防止危险废物的流失，避免二次污染的发生，规定拆解、破碎企业应采用封闭措施。

5.3 地面硬化要求：为防止报废机动车在进入拆解、破碎企业或在企业内部的转移过程中发生废油、废液的泄漏，或是由于雨水、清洗水等的渗透造成土壤和地下水污染，拆解企业内部的道路应进行硬化处理并在运营期间进行维护确保地面无破损。

5.4 拆解企业的分区管理要求：为加强和便于拆解企业内部的环境管理和污染控制，应将拆解企业划分为包括管理区、未拆解的报废机动车的贮存区、拆解作业区、产品贮存区和污染控制区（包括不可回收利用的废物的贮存和处理区，下同）在内的若干不同功能区，对不同的功能区分别提出具有针对性的要求，并使不同污染特性的物质和材料分别在不同的区域内。

5.5 拆解企业的设计要求：为保证拆解企业不会过量拆解、要求其各

功能区的大小和分区适合企业的设计拆解能力；为便于区分和实际操作，要求各功能区有明确的界线和明显的标识；为保证在报废机动车的贮存、及拆解后的贮存过程中，各种液态物质能够得到收集和妥善处置，不会由于发生泄漏、溢出或渗透而对土壤和地下水造成污染，要求拆解企业除管理区之外的功能区应具有防渗地面和油水收集设施；为防止物质和材料由于风雨而发生散乱、流失，要求拆解作业区、产品贮存区和污染控制区应有防雨和防风设施。

5.6 破碎企业的分区管理要求：为加强和便于破碎企业内部的环境管理和污染控制，应将破碎企业划分为包括管理区、原料贮存区、破碎分选区、产品贮存区和污染控制区在内的若干不同功能区，对不同的功能区分别提出具有针对性的要求，并使不同类型的物质和材料分别处在不同的、明确的区域。

5.7 破碎企业的设计要求：为了保证破碎企业不会过量破碎，要求其各功能区的大小和分区应适合企业的设计破碎能力；为便于区分和实际操作，要求各功能区有明确的界线和明显的标识；为防止在报废机动车的破碎及后续的贮存过程中，各种残留的液态物质能够得到收集和妥善处置，不会由于发生泄漏、溢出或渗透而对土壤和地下水造成污染，不会由于风雨而发生物质和材料的散乱和流失，要求破碎企业除管理区之外的功能区应具有防渗地面和油水收集设施，并有防雨和防风设施。

5.8 污水排放要求：由于拆解、破碎企业收集的雨水、清洗水和产生的非生活废水中可能含有各种废油和废液，因此不得直接排放，应设

置专门的收集设施。

5.9 防火要求：由于拆解、破碎企业中有大量火灾隐患，为杜绝发生火灾并引发更为严重的环境污染后果，要求拆解、破碎企业应有符合要求的防火设施与疏散通道。

5.10 应急要求：为避免拆解、破碎企业在产生环境污染和发生环境污染事故时由于缺乏准备出现失误，要求企业有完备的污染防治机制和处理环境污染事故的应急预案制度。

6、拆解、破碎企业运行环境保护要求

本部分内容从报废机动车拆解、破碎企业运行过程中所涉及的各个方面出发，提出了具体的环境保护要求，主要包括拆解的步骤和拆解、破碎产生的和残余的各种物质的处置。

6.1 国家发改委、科技部和国家环保总局联合发布的 2006 年第 9 号公告《汽车产品回收利用技术政策》中第十三条规定，“汽车零部件配套企业需向汽车生产企业提供其供应配件的材料构成、结构设计或拆解指南、有害物含量及性质、废弃物处理方法等相关信息，以配合整车生产企业核算其产品的可回收利用率”；第十七条规定，“汽车生产企业要积极与下游企业合作，向回收拆解及破碎企业提供《汽车拆解指导手册》及相关技术信息，并提供相关的技术培训，共同促进报废汽车回收利用率的不断提高。”因此，拆解、破碎企业应向汽车生产企业要求获得《汽车拆解指导手册》及相关信息，作为确定技术路线的指导材料，并使之更具针对性。

6.2 报废机动车可以以多种方式进行拆解和破碎，包括人工拆解、机械拆解、人工破碎、机械破碎等，因此企业在选择技术路线时应选择对环境污染程度最低的方式。

国外发达国家一般采用机械拆解和破碎的工艺，但是这一工艺路线往往会使大量的非金属废物无法利用，这些废物中含有大量塑料和橡胶；另外机械拆解会造成铜与钢铁金属的分离困难，降低废钢品质或者增加废钢成本。因此，在此前提下，应鼓励根据我国国情选择固体废物产生量少、资源回收利用率高的工艺，而不宜盲目追求拆解、破碎的高技术和高成本。

6.3 为防止报废机动车在贮存过程中由于发生翻转等事故而使危险废物或其他液态废物对操作人员和环境造成伤害，禁止拆解前的报废机动车侧放或倒放。

6.4 为防止在拆解、破碎过程中拆除下来的各类物质和破碎产生的各种物质和材料由于起风和降水等原因造成散落、遗洒、泄漏等，防止报废机动车及其拆解、破碎产物携带的尘污、油污被雨水冲刷造成环境污染，禁止露天拆解、破碎报废机动车。

6.5 为避免报废机动车中的各种废物尤其是危险废物在贮存和拆解过程中对操作人员和环境的潜在威胁，在报废机动车进入拆解企业后应首先拆除危险性最大的物质，因此规定了拆解顺序，要求企业严格按照规定的顺序对报废机动车进行拆解。拆解顺序是根据表 2 中所列出的各种部件和材料的危险特性的不同危害性确定的，同时参考了国外的相关规定。

6.6 为防止完成第 6.5 条拆解步骤的报废机动车在贮存过程中发生翻转等事故，规定了叠放的高度。具体数值参考了日本的《报废机动车拆解技术规范》中的相关规定。

6.7 完成第 6.5 条拆解步骤的报废机动车的其余部分应按照资源最大化原则进行拆解，尽可能提高资源的回收利用率。

6.8 在第 6.5 条拆解步骤完成之前，废机动车本身携带大量危险废物和有害成分，如果直接进行破碎或者直接进行熔炼，所产生的危害和环境污染将可能难以控制。因此，为降低环境风险，禁止在完成 6.5 条的拆解步骤之前对报废机动车进行破碎处理或直接熔炼。

6.9 根据我国《固体法》第四章“危险废物污染环境防治的特别规定”第五十七条规定，拆除下来的各种危险废物应由具有相应的危险废物经营许可证的单位处理处置。如果自行处置的话，拆解企业应申请相应的危险废物经营许可证并在申请获得批准后方可进行相关活动。但是符合相应产品标准可以回收利用的汽油、柴油可以直接利用，不属于危险废物管理，所以可以作为产品（商品）利用，而不用获得危险废物经营许可证。

6.10 根据我国《固体法》第四章“危险废物污染环境防治的特别规定”第五十八条规定，危险废物必须按照特性分类进行收集。由于废制冷剂主要为温室气体的特殊性质，强调在收集后应按照第 6.9 条规定进行处理，不得随意向大气排放。

6.11 由于废蓄电池中酸液的特殊性质，强调在收集后禁止直接将液体废物倾倒出来造成污染，并要求将其贮存在耐酸的容器或有耐酸地

面的专用区域内。

6.12 根据我国《固体法》第四章“危险废物污染环境防治的特别规定”第五十八条，规定拆解、破碎企业贮存危险废物不得超过一年。

根据我国《固体法》第四章“危险废物污染环境防治的特别规定”第五十二条规定，对危险废物的容器和包装物以及收集、贮存危险废物的设施、场所，必须设置危险废物识别标志。根据第五十八条规定，收集、贮存危险废物必须按照危险废物特性分类进行；禁止将危险废物混入非危险废物中贮存。

6.13 由于电子电器产品和部件中含有有毒有害物质如重金属和有机物等，因此对其处置单位应有一定的要求。

6.14 为防止拆解得到的可回收利用的部件和材料进入不具有相应物质再生利用资质的企业，难以保证操作的规范性而存在造成环境污染的可能性，要求可回收利用的部件和材料应送交具有相应物质再生利用资质的企业。

6.15 由于报废机动车中的废电线电缆、废轮胎及其他废物在焚烧的过程中会产生二恶英等有毒气体，因此禁止采用露天焚烧的方式处理报废机动车拆解、破碎过程中产生的废电线电缆、废轮胎和其他废物。

6.16 为防止废物混入可回收利用的部件、材料，由于流失而造成环境污染，要求不同类型的物质和材料应分别收集并设立明显标识。

6.17 为避免拆解得到的轮胎、塑料等由于贮存或管理不善发生火灾并引发更为严重的环境污染后果，要求这类物质的贮存区域应具有防火设施并尽量避免大量堆放。

6.18 由于拆解、破碎企业收集的雨水、清洗水和产生的非生活废水中可能含有各种废油和废液，任意排放会对水质造成不利影响，因此必须处置达标后方可排放。

6.19 为防止作业对环境造成噪声污染，应采取隔音措施，同时禁止夜间操作。

6.20 拆解、破碎企业应有日常监测方案，以保证环境保护措施落到实处；为保证报废机动车的来源和去向明确，以便于后期监管和问题追踪，拆解、破碎企业应建立经营情况记录制度。监测报告和经营情况记录应至少保存三年。

7、污染控制要求

本部分从污染控制方面入手，对报废机动车拆解、破碎企业提出了具体要求。明确固体废物的资源化不得破坏环境，即拆解、破碎过程中不得对土壤和地下水造成污染；对拆解、破碎企业的空气质量、可能产生的各种污染物包括废水、废气、恶臭污染物和噪声等的排放标准进行了明确的要求；还规定了拆解、破碎企业可能有的各类固体废物处置设施应满足的标准要求。

8、进口废汽车压件拆解、破碎处理的特殊规定

8.1 由于以进口废汽车压件为原料进行拆解、破碎的企业在污染防治和环境保护方面有一定的特殊性，本章内容针对该类企业提出了除上述几章的要求之外的特殊规定。

8.2 国家对于进口废汽车压件的拆解、破碎企业有一定的审批程序和加工利用的管理要求，从事这类业务的企业首先应该满足相关要求。

8.3 进口废汽车压件中可能会夹杂一些危险废物，或不能用作原料的固体废物如废纸、废橡胶、废塑料等，这些物质会对我国的环境造成污染，因此强调进口废汽车压件应符合 GB16487.13 的要求。

8.4 为规范和便于对进口废汽车压件的拆解、破碎企业的管理，要求这类活动应在专设的废弃机电产品集中拆解利用处置区内进行。

8.5 由于进口废汽车压件中拆卸下来的零部件如果用于汽车维修和组装，会造成走私和安全隐患，因此禁止其用于汽车的维修与组装。

8.6 由于废机动车压件的进口和质量监督工作所涉及的单位包括海关、进出口商品检验和环境保护等诸多部门，因此这类企业应受到当地上述各行政主管部门的监管。

9、规范监督实施

本标准的监督实施权限是设区的市级以上环境保护局。

九、编制单位和编制人员

9.1 编制单位

中国环境科学研究院固体废物污染控制技术研究所

9.2 主要编写人员

王琪，李丽，周炳炎，黄启飞，董路，朱雪梅，蔡木林，黄泽春