

車內空氣品質長期處於“三無”狀態

發佈日期：2017年6月2日 來源：湖南省消費者委員會

長期以來，我國車內空氣品質一直處在“無法規、無強制標準、無監管”的狀態，眾多車主對於新車內撲鼻的異味只能忍耐。

一項調查研究結果顯示，有93.4%的車主表示關注過車內空氣品質問題，而車內空氣品質也成為近年來消費者投訴的熱點問題之一。

前段時間，一位車主林先生告訴記者，由於車內氣味實在難以消除，車企對此也沒有有效的治理方案，他被迫賣掉了車子。“一台50萬左右的車，竟然用的是劣質的隔音棉，車內的甲醛含量也嚴重超標，太讓人失望了。”

另一位車主也說，他的車發現異味後，主動找到4S店要說法，雖然4S店將車內的隔音棉進行了更換，但還是存在臭味，不知道如何解決。

記者近日在走訪一些汽車4S店時發現，很多新車車內都存在嚴重的異味。實際上，賓士、寶馬、奧迪早在2013年就被曝出“瀝青阻尼片含有有害物質”，而國家質檢總局也曾要求這三家公司自查自糾，但之後沒了下文。

在消費者不斷投訴的壓力下，大眾汽車集團(中國)、一汽-大眾汽車有限公司、上汽大眾汽車有限公司宣佈，將聯合解決奧迪、大眾、斯柯達等品牌部分車輛可能因隔音材料引起的內部異味問題，並承認部分車輛所安裝的車內隔音材料，在某些情況下特別是在氣候炎熱的地區，可能會產生異味。

一些車主對此並不買帳，他們將這些問題向國家質檢總局缺陷產品管理中心進行了舉報，但沒得到正面回復。

據記者瞭解，車內空氣污染物的成分較為複雜，車內空氣中存在的揮發性有機物有幾百種之多，包括烴類、醛類、酮類物質等，其中苯、甲苯、二甲苯、乙苯、苯乙烯、甲醛、乙醛、丙烯醛等物質對人體的危害較為嚴重。而這些污染物主要來自五個方面：一、車內飾件中使用的黏合劑、塑膠製品、皮革等，含有甲醛、苯等污染物，是產生車內污染的重要來源；二、汽車在行駛過程中，發動機燃燒會產生一氧化碳和氮氧化物等有害氣體；三、在車內吸煙會大大增加揮發性有機物、一氧化碳等空氣污染物；四、若車用空調長時間不進行清洗護理，會滋生有害物質，導致車內空氣變差；五、車墊受潮產生的黴菌異味。

然而，車內空氣污染在我國並沒有受到足夠的重視，針對車內空氣污染也沒有比較完備的法規體系。截至目前，汽車行業實行的《乘用車內空氣品質評價指南》仍是2012年3月1日開始實施的政策，且只是一個推薦性標準，約束力不夠。

在業內人士和消費者的呼籲下，環保部2016年初發佈了備受關注的《乘用車內空氣品質評價指南》，向相關單位徵求意見。其中，明確了一大批有害物質的限量值標準，並提及此標準將於2017年1月1日開始實施。然而，上述指

南發佈之後，事情的進展便沒有了下文。

當記者向負責此項工作的環保部環境標準研究所相關負責人，核實標準的制定和實施進展情況時，被明確告知，由於相關方面對徵求意見稿還存在修改建議等原因，上述標準尚未制定完畢，實施時間依舊未知。

為此，北汽股份研究院車內空氣品質專家李俊賢建議，應儘快完善車內空氣品質國家強制標準。一些知名車企之所以在發達國家使用高分子樹脂材料和橡膠等材料製作阻尼片，而在我國卻敢於用瀝青來替代環保材料，正是利用了我國國家強制標準的缺失。

對此，在環保部 5 月 23 日舉行的例行發佈會上，記者瞭解到，“十三五”期間我國將抓緊出臺一批急需的環境品質標準和污染物排放標準，其中就包括乘用車內空氣品質評價指南。

除此之外，李俊賢說，針對一些車企存在的國內外有別、召回不及時、侵害消費者利益的行為，有關方面還需儘快完善汽車品質投訴舉報快速處理和回饋機制，定期對市場上新車的車內空氣品質進行抽檢、發佈，給予消費者系統、客觀的車內空氣品質資訊。

據瞭解，目前國內車企對新車的車內空氣品質檢測基本採用離線的實驗室分析方法，以抽檢的方式進行檢測。這套實驗室方法準確度雖高，卻不得不以“犧牲”其他特性為代價，比如操作過程複雜、檢測時間過長、抽檢可能造成“漏網之魚”等。