

投诉不断: 车内异味重难清除

业内人士呼吁尽快出台车内污染强制标准

近年来, 车内刺激性异味问题频频引起社会关注。车质网发布的《车内空气质量问题分析报告》最新数据显示, 2010 年至 2019 年 8 月, 消费者对车内异味投诉已达 9300 次。而今年仅 1 月至 8 月, 相关投诉就达 1646 次, 预测全年投诉量将创历史新高。

“车内环境缺少相关管控标准, 法律依据缺失, 缺少监管, 导致车内空气质量问题日益加剧。”近日, 在中国法学会消法研究会主办、车质网协办的“推动车内污染强制标准出台座谈会”上, 车内环境相关标准起草参与者、环保专家、法律界人士、学者、资深汽车行业专家等对车内空气质量目前存在的问题达成共识。



汽车生产线资料图 (新华社)

车内异味遭投诉

随着现代化程度的迅速提高, 人们对车辆的依赖也日益明显。公安部发布的数据显示, 截至今年 6 月, 全国汽车保有量已达 2.5 亿辆。

除了家庭和工作场所, 车辆成为人们主要滞留的场所之一。另一方面, 为满足消费者对汽车舒适性的要求, 生产企业不断改进汽车内饰结构设计, 使用更多的新技术、新材料、新工艺, 尤其是非金属材料 and 黏合剂的大量应用, 导致车内污染物积聚, 危害人体健康。随着社会公众的环境意识和自我保护意识不断提高, 公众对与人体健康息息相关的车内空气质量有更高的期待和更

严格的要求, 车内环境问题近年来备受关注。

记者注意到, 《车内空气质量问题分析报告》数据显示, 车内异味已成为 2010 年至今年 8 月, 车质网十大汽车质量热点问题之一。消费者对车内空气质量问题的关注度逐渐上升, 投诉量也处于高速增长状态。2013 年, 消费者对车内空气质量的投诉仅为 178 次, 到了 2016 年投诉量飙升到 2153 次, 而今年 1 月至 8 月, 投诉量就已达 1646 次, 平均 206 次 / 月。

“消费者对车内环境的关切程度在今年会达到峰值。”车质网研究院总监张越预测。

紧凑型车中型车投诉多

在车内空气质量投诉品牌和车型方面, 合资品牌车内空气质量投诉最多, 占比 88.8%; 紧凑型车和中型车车内空气质量投诉最多, 占比 80.4%。美系、欧系、德系品牌车内空气质量投诉量较高。

“受生产环节的影响, 购车一年内出现车内空气质量问题投诉的比例为 68.4%, 其中购车一个月内就出现空气质量问题投诉的比例高达 33.8%。”张越认为, 车型问题集中是车内空气质量投诉的表征, 深层原因是企业设计和降低成本导致。

车内空气质量问题主要是车内污染源加上挥发性有机物超标。例如, 汽车内饰材料释放的有害物质, 包括烃类、醛类、酮类物质等, 由于车内空间

狭小、密闭性好, 车内空气与驾乘人员直接接触, 车内空气污染对驾乘人员的健康有重大影响。

“关于车内空气污染的问题, 以前出过一个推荐性标准, 但是没有强制性标准, 这样就导致消费者在遇到问题出现纠纷后, 没有解决的依据。因为推荐标准是可以不执行的。”在国家室内车内环境及环保产品质量监督检验中心主任宋广生看来, 虽然部分业内人士在 2003 年就关注过车内空气质量, 但随着汽车市场前些年的井喷式发展, 制定车内空气质量相关标准的目的是从最初的防止汽车产品粗制滥造, 发展为满足消费者对汽车产品安全驾乘环境诉求的阶段。

空气检测争议多

“我们呼吁和期待尽早出台相关强制性国家标准, 切实加强对消费者的保护。”中国消费者协会法律与理论研究室主任陈剑说, 安全权是消费者的首要权利, 近年来, 消费者对车内空气质量问题日益关注, 有关消费纠纷比较突出。

陈剑建议, 从保障消费者的安全权出发, 与时俱进研究车用材料, 制定标准限值。从有利于消费维权出发, 完善在用车检测方法, 促进鉴定便捷化。从规范材料使用出发, 建立车用材料环保备案制度。希望企业在售车同时, 出具车内空气质量检测报告, 保障消费者的知情权、选择权。

据了解, 虽然前环境保护部发布的《乘用车内空气质量评价指南》(GB/T 27630-2011) 实施后, 通过中消协的监测, 整车企业推出的产品有一定改善, 但效果有限。2017 年左右, 消费者对车内空气质量的关注再次出现高峰, 也说明消费者对这一隐患可能带来的对其安全权的侵犯, 越来越重视。

据中国法学会消法研究会会长河山介绍, 就汽车产品而

言, 在一些维权案例中, 就存在对其本身是奢侈品还是消费品的争议。在此情况下, 消费者遇到车内空气污染时的检测阻力就变得更大。他认为, 一旦消费者认为自身权益受到损害, 还是应该主张家用汽车也是消费品, 并用相关法律维护合法权益。

具体到鉴定和评价环节及标准, 陈剑坦陈, 目前有检测资质的机构并不多, 且检测费用高, 部分机构不对个人出具检测报告等, 这些都是消费者维权时的技术难点。而另一大影响维权的因素, 则是车内环境与消费者患病的关系如何证明。这就需要有关部门开展相关流行病学调查, 进行跟踪研究。

导致消费者维权或者是维权难的另一个重要因素是强制标准的缺失。据了解, 前环境保护部发布的《乘用车内空气质量评价指南》(GB/T 27630-2011) 和前国家环境保护总局发布的《HJT 400-2007 车内挥发性有机物和醛酮类物质采样测定方法》是评价车内空气质量的权威检测标准和方法。前者中规定了苯、甲

苯、二甲苯、乙苯、苯乙烯、甲醛、乙醛和丙烯醛 8 种检测物质及其限值。然而, 前者作为推荐标准, 并不能强制要求所有企业提供符合标准的汽车产品。

种种横亘在消费者和获得车内空气质量检测间的鸿沟, 导致目前消费者走诉讼程序维权时难以成功。“在我研究的十几个车内空气质量的司法案例中, 没有一个消费者打赢了官司。”北京盈科律师事务所律师蒋苏华直言, 这并不是说这类官司消费者打不赢, 但其中涉及的环节太多, 稍有疏忽, 一个环节出现差错就可能满盘皆输。

另外, 车内空气质量检测的另一个难点在于污染物来源的多样性。中国环境科学研究院研究员张金良认为, 车内空气污染源基本可以分为内饰和装饰两部分。而据张越介绍, 车内空气质量的直接污染源主要是汽车内部的仪表板总成、车门内饰板、地毯、顶棚、汽车线束、座椅总成等。除去消费者后装的饰品外, 污染源还可能来自汽车外部和汽车排放物质。

改善环境抓源头

中国汽车技术研究中心有限公司 C-ECAP 管理中心宣传主管姜君称, 项目组在对市场在售的 700 多款车型进行检测后发现, 能够达到《乘用车内空气质量评价指南》(GB/T 27630-2011) 中相关规定的车型占比基本为 50%, 整体行业水平仍有提升空间。

而现实是, 那些车内空气不达标的车型, 有些依然在市场上流通。高德地图的研究数据显示, 以北京为例, 每人每年在通勤拥堵上要花掉 174 个小时。抛开公共交通出行的占比,

可以肯定的是, 消费者停留在车内的时间, 以及停留在车内的消费者的人数, 都在逐年增加, 车内环境质量影响到的消费者的范围也在同步扩大。

那么, 如此被千呼万唤的强制标准, 目前的最新进展怎样?

据宋广生介绍, 前环境保护部于 2016 年出台的《乘用车内空气质量评价指南》(征求意见稿) 中, 有些指标更加严格, 也有放宽了限制。针对新能源汽车保有量的提升, 增加了电池辐射等方面的规定, 但升级

为强制标准并实施的时间表目前还未可知。

对此, 蒋苏华认为, 推荐标准和强制标准都可以作为法官判决的依据。这并不是说强制标准的出台不迫切, 但与出台的时间相比, 修改后标准的内容, 涉及数据的门槛更有意义。

对于整车厂家而言, 业内专家普遍认为, 改善车内空气质量应该从源头抓起, 这就需要企业在产品定义、产品设计、供应商选择、制造、运输、销售等各环节, 尊重消费者, 减少污染源。

(法制日报)