

“沥青阻尼片致癌”风波尚未平息,某些品牌车型方向盘多环芳烃含量过高的报告又被曝出,汽车内饰污染对人体健康危害的问题正像雪球一样越滚越大。

日前,车问网发布了最新一组车内强致癌物——多环芳烃的境外检测报告。报告显示,按照德国GS有关多环芳烃的标准衡量,多款车型方向盘的多环芳烃含量超标,且超出比例普遍较高。

据了解,多环芳烃英文简称PAHs,是强致癌物质,可通过接触导致人体致癌。而车问网此次检测的方向盘样品,是从整车上拆除的旧件或从正规4S店购得的原厂配件。并且,为了避嫌,还特别选择了多家与国内汽车生产企业没有业务往来的香港相关机构进行检测,以确保权威性和公正度。

业内人士认为,随着国内车市的日益成熟,消费者对身体健康的关注度也在不断提高,车内空气质量无可避免地成为公众舆论的焦点。作为世界第一汽车产销大国,中国汽车业能否变危为机,倒逼车内空气质量强制标准出台,提升车内空气质量,将成为考验车企的良知和社会责任心的重要课题。

内饰多环芳烃含量高

车内环境质量 拷问车企责任心

车内污染问题频出

随着我国成为世界汽车消费第一大国,全球汽车巨头抢滩中国市场,车内饰污染严重超标的现象早已不是个案。作为每天都会密切接触的产品,车内污染严重威胁着车主及其家人的健康,但从一项项被曝出的消息可以看出,部分车企

在车辆内饰环保选材方面做得远远不够。车内空气污染问题的成因主要是车内饰材料释放的挥发有机物超标,通常这些超标的物质对于驾乘人员的健康有很大的影响,而这些污染源主要是在产品的生产制造过程中产生的。调查显示,不少品牌新车的车内污染

物含量较高,但在一段时间后会出现不同程度的下降,这也是为什么新车大多味儿比较大。多数卖家会说那是车内皮革的味道,所有车辆都有,开着车窗、车门放几天就好了。

事实上,车内产生异味的来源通常有几个方面,包括车身零部件中的有害物质没有得到充分释放,内饰的装饰材料中含有苯、甲醛、丙酮和二甲苯等。虽然一些车

辆使用一段时间后,随着有害物质的挥发车内异味会减少,但专家指出,这个过程车内驾乘人员的身体已经受到了侵害。

汽车业内资深专家苏晖表示,“车内空气污染发生在汽车的生产过程中,在车辆生产出来之后再治理的方式并不合适,且治理效果极其有限,不能从根本上解决问题。因此,汽车生产企业应对车内污染治理承担第一责任”。

相关标准缺失

据了解,车企在宣传时都会强调自家的产品安全环保,谈到内饰污染话题时,更是反复强调绝对不含多环芳烃。但从多个机构的检测结果来看,国产车辆方向盘的多环芳烃检出率接近100%,只是含量高低不同。

由于我国尚没有车辆内饰多环芳烃含量的相关标准,所以即便检测出来的数值超高,相关车企也不会受到任何处罚。

不过,车内空气污染问题已经开始引起业界及有关部门的重视。去年3月1日,《乘用车内空气质量评价指南》(以下简称《指南》)国家标准发布,这只是指导性的行业标准,并非强制性法规,不具有法律约束力,难以给汽车生产商形成足够的压力,但却表明车内污染问题已经受到越来越多人的关注。

车内空气质量和食品安全一样,与老百姓的生活息息相关。全国标准化技术委员会秘书长尹建军表示,《指南》只是一个推

荐性的标准,这类标准不具有强制性,任何单位均有权决定是否采用,违反这类标准不构成经济或法律方面的责任。

汽车分析师贾新光也认为,《指南》在一定程度上使消费者在车内污染的维权上有了依据,但因为不是强制性标准,所以还不能从实质上对车内的有害物质进行抑制。因此,在政府相关部门还没有出台强制性标准之前,汽车内饰污染的控制关口仍落在车企的采购标准上。

“欧美等国家在改善车内空气质量方面,

更加注重从源头把关,对内饰材料有严格的强制标准。”贾新光说,相关法规缺失使得车内空气质量控制难度大,相关部门应尽快出台强制认证标准,对那些不自觉的车企加强监管,确保消费者健康。

尹建军表示,虽非强制性标准,但作为推动汽车工业绿色低碳环保发展进步的规范性文件,《指南》具有一定的现实意义,国内汽车的使用环境和条件变化太大,很难有一个具有可比性的内外部检测环境,因此制定强制性标准难度较大。

品牌诚信将受考验

记者在采访中发现,虽然由于缺乏相关法规,对于车内污染严重的车辆和相关车企不能进行相应的处罚,但在一次次车内污染物超标数值被公布后,相关品牌的公众信誉度出现了不同程度的下降,消费者对于此类不负责任的车企也表现了极强的不满。

一项调查显示,在知晓某些车型内饰多环芳烃超标后,所有消费者均明确表示绝对

不会购买;而对于该品牌旗下其他污染物不超标的车型,60%的消费者也表示不再考虑;对于“该品牌产品质量提升,环保达标后是否会购买”的问题,五成消费者选择了“不确定”、两成消费者选择“绝对不考虑”、三成消费者选择“可能会买”,选择“一定会买”的消费者为零。

据了解,卖方市场带来的汽车产品长期供不应求,让部分汽车厂商轻而易举地在中国市场上攫取了巨额利润。中国消费者自我

权益维护意识薄弱由来已久,再兼之国内相关行业标准的缺失和监管制度的落后,一些车企为实现利益的最大化,带来国内市场的车型减配、降低品质和检测标准的事情就会时常发生,而选择价格便宜但质量无法保障的车内材料,已经成为公开的秘密。

虽然我国尚没有车辆内饰污染检测的强制标准,但无论是从消费者健康角度,还是从品牌形象方面考虑,车企都应该加强自律,做有社会责任心的企业公民。在尹建军看来,控

制车内污染应该从生产厂家入手,对进入车内的每一种材料都进行严格的质量控制。在国家层面,要及时出台相关的强制性法规,监督汽车生产企业必须严格履行企业社会责任,选择绿色健康的材料,认真对待车内空气质量问题。

“车内污染关系着车主及其家人的健康,但拷问的却是企业的诚信和良知,那些以损害消费者健康换取更多利益的品牌,早晚会被市场淘汰。”贾新光说。

相关链接——车企应该学会自律

GS认证是以德国产品安全法(SGS)为依据,按照欧盟统一标准EN或德国工业标准DIN进行检测的一种自愿性认证,是欧洲市场公认的德国安全认证标志。虽然GS是德国标准,但欧洲绝大多数国家都认同。

而且在满足GS认证的同时,产品也会满足欧共体的CE标志的要求。GS标志是被欧洲广大顾客接受的安全标志,通常GS认证的产品销售单价更高,但却更畅销。也就是说,通常GS认证不但可以提高销售额,而

且还能提高该产品在欧洲顾客心理上的市场定位。

多位专家认为,汽车车内空气污染的问题迟迟难以得到车企的重视,跟国内汽车消费文化还不成熟有很大关系。由于消费水平与发达国家相比仍有距离,所以国内消费者在购车时往往更重视产品的配置

和价格,而忽略车内空气质量这些细节。不少车企由于没有严格的法规约束,对此的重视度也就不高。即便消费者不重视,一个有长远发展目光的车企也应该自律,这样的车企才能获得尊重,赢得更多消费者的喜爱。

(北商)