

汽车尾气检测设备普遍不过关

在全社会治霾防污的共识下,本应成为监管要害环节的我国机动车尾气检测却乱象丛生,有业内人士甚至毫不客气地批评为“基本失控”。其中,不符标准不合规范导致的检测设备普遍不过关是重大“硬伤”。“机动车环保检

测的目的是找出高污染车,实现这一目标的前提是检测要规范、标准。但是遗憾的是,由于各方面监管不到位,再加上一些利益的驱使,使得检测设备本身就问题不少。”前环保部机动车排污监控中心研究员韩应健说。



山东省环检机构的检测设备中,除北京金星科技有限公司和佛山分析仪器有限公司外,其他厂商的检测

设备均为拼凑而成,比例高达95%。颜梓清表示,这种拼凑设备的问题在国内环检机构中“很普遍”。

“三不是红顶机构” 垄断计量认证市场

中关村空气污染防治联盟由机动车、工业、扬尘、生活污染防治四个领域的企业和专家组成。中关村空气污染防治联盟的调查发现,计量认证机构串通造假是环检设备普遍造假的症结所在,这些机构垄断市场,其认证造假衍生了机动车尾气检测生产设备、检测报告等一系列造假行为。颜梓清将这些计量认证机构称为“三不是红顶机构”。“它们不是政府机构,不是技术研究的专业机构,不是法人性质的承担行为责任的机构。但这些机构却可以参与政策的制定、技术的权威评审和市场的监管控制。”

颜梓清认为,要打破检测认证机构的垄断,应加快发展第三方检验检测认证服务,让不同所有制检验检测认证机构平等参与市场竞争。各环节的技术考核报告、检测报告都应向社会公开公示,接受社会监督,让尾气检测数据真实有效。

针对汽车尾气检测市场乱象,多位专家建议,要全面清查检测设备,计量和环保部门需委托专业技术机构对检测设备技术进行全面考评,对不符合国家标准和检测数据误差高于10%的设备要禁止其检测。同时,有关部门要将对环检机构的监管改为对检测数据质量的监管,生产检测设备需要取得《制造计量器具许可证》(CMC),确保检测设备质量;使用检测设备进行检测,需要取得实验室资质(CMA)以确保数据质量。

姚圣卓建议,全国重点地区应统一尾气检测方法,加快相关标准、法规、规程和技术要求的制定、补充和修订,研发尾气排放检测用和检定用新方法、新技术和新设备。

国家发改委等部门去年印发了《加强“车油路”统筹加快推进机动车污染综合防治方案的通知》,要求自2015年起开展环保检验机构专项整治,对所有检验机构进行全面核查,对弄虚作假、玩忽职守的机动车尾气检测机构,依法依规予以处罚,纳入黑名单管理,并向社会公布。

(据《经济参考报》)

硬件无门槛 软件多造假

记者在采访中了解到,检测机构“杂、乱、多”,检测设备不靠谱,检测程序不规范,导致目前在新车(销售前)和在用车(销售后)尾气检测两个环节存在大量造假行为。各地机动车检测方法和检测标准限值不统一,新车排放标准限值与在用排放标准最高相差20多倍。

早在2011年,环保部对全国近千家机动车环保检验机构开展检查,排查出各类违法违规和不规范检测问题200余项。环保部随后发文指出,“一些地区机动车环保定期检验工作暴露出检测程序不规范、检测设备可靠性差、从业人员技术水平低等问题,个别地区甚至出现玩忽职守、弄虚作假现象,严重影响了机动车污染防治政策措施的实施效果。”

现已退休的韩应健当年参与了这次检查,“当时的资料,我仍然保留着,有些问题至今仍然存在。”最突出的一个问题是,虽然机动车尾气检测设备有相关技术标准,但这些标准属于推荐标准,不具备

强制性,因而使得检测设备的市场准入形同虚设。

“如果不能强制执行,计量设备就没有准入门槛,相当于没有标准。”韩应健不无忧心地表示。“于是,市场大量出现不断压低设备售价,以最低价格争夺市场的情况。”

环检机构不仅在设备等硬件方面存在问题,还有更加恶劣的软件造假问题。由于检测控制软件由各个设备商自己开发,“设备商为了迎合检测机构招揽车主的需求,随意调试操作软件,标准该低就低,该高就高。”经过软件造假,车辆是否装有尾气净化的催化剂,检测数据都相差无几;行驶3万公里与行驶25万公里的车,检测结果也几乎相同。

“检测设备问题使得车辆检测结果‘打折’,很多高排放汽车因此侥幸通过检测。”韩应健称,“高排放汽车数量虽然是少数,但排放污染占的比例多,因此影响和拖累了空气改善。更为恶劣的是,对不合格的检测设备开绿灯,造成我国车辆尾气检测设备和检测数据陷入长期造假的恶性循环。”



国家标准非强制 关键指标不测试

精确的尾气检测设备是准确检测车辆排污量的重要技术措施,然而,国内缺少对机动车尾气检测设备的计量检定规定和手段,表面上尾气检测法规标准全、监管环节多,其实法规标准杂乱无章,尤其是没有强制执行的国家标准,无法形成有效监管。

据了解,国家对法定管理的计量器具实施制造许可证制加计量检定制度,我国的计量法要求尾气检测设备必须取得制造许可证。但法定的国家《计量器具目录》里并未包含尾气检测设备,仅包括检测设备的分析仪器。一些正规尾气检测设备企业认为“这是从生产源头就放弃了监管”。

而地方环保部门在对环检机构进行验收时,主要关注场地、人员、资质材料等问题,对设备考核的内容较少,无法对检测数据质量进行考核。北京建筑大学机电与车辆工程学院姚圣卓博士多年来一直从事机动车环保检测方法研究。他介绍说,目前,我国机动车尾气检测方法主要有4种,即双怠速法、稳态工况法、简易工况法和瞬态工况法,其中简易工况法最为先进。

姚圣卓博士告诉记者,目前,由于尾气检测设备的国家标准(GB18285-2005)《汽油车简易瞬态工况排放检测系统》和环保部颁发的(HJ/T290-2006)《汽油车简易瞬态工况法排气污染物测量设备技术要求》都非强制执行,各地质监局唯一委托的计量检定机构是当地的计量科学研究院,他们对检测设备的技术考核内容普遍脱离上述标准中的技术指标要求,甚至将“污染物排放质量‘毫克/秒’(mg/s)流量测试改为稀释氧浓度测试”,对变载荷加载滑行、响应时间、加载误差、一致性、压力、温度、流量重复性等关键性指标完全不测试,“这使得滥竽充数、假冒伪劣的尾气检测设备屡屡过关,得以顺利取得尾气检测《计量检定证书》”。

“全国使用简易工况法对在用车尾气排放进行检测的设备约有4000套以上,但90%是拼凑的假冒伪劣技术,检测数据误差高达30%以上。”国家机动车污染防治专业委员会副主任、中关村空气污染防治联盟理事会主席颜梓清表示,我国各地在机动车尾气检测方面普遍存在监管不力、检测机构作假作弊现象,使机动车尾气检测流于形式。

颜梓清向记者出示了一张关于2014年山东省183家检测机构647条检测线设备自查结果的表格。这份自查结果显示,山