



特约刊出

专家解读黄绿标失效后,现有黄标车如何管

在用车仍要接受定期排放检验

未来应完善车辆数据库,并对机动车环保信息进行规范化联网

◆本报记者刘潇艺

环境保护部日前发布了《关于废止部分环保部门规章和规范性文件的规定》,根据《国务院办公厅关于做好行政法规部门规章和文件清理工作有关事项的通知》,决定对10件规章和121件规范性文件予以废止。其中就包括《关于印发〈机动车环保

检验合格标志管理规定〉的通知(2009年7月22日,环发[2009]87号)》(以下简称“87号文件”)。这同时意味着“黄绿标”不再使用。

87号文件为何被废止?黄绿标失效后,既有的黄标车如何管理?机动车排放管理如何进一步规范?针对这些问题,本报记者专访了环境保护部机动车环境管理专家。



? 为什么废止87号文件?今后,黄标车怎么定义?

答:2016年起施行的《大气污染防治法》(以下简称《大气法》)第五十二条规定,“机动车、非道路移动机械生产企业应当对新生产的机动车和非道路移动机械进行排放检验。经检验合格的,方可出厂销售”。

《大气法》第五十三条规定,“在用机动车应当按照国家或者地方的有关规定,由机动车排放检验机构定期对其进行排放检验。经检验合格的,方可上道路行驶。未经检验合格的,公安机关交通管理部门不得核发安全技术检验合格标志”。

87号文的废止,只是表示机动车排放污染达标在形式上不再以绿色和黄色环保标志标示。而是以其是否达标排放进行合格与否判断,合格的车辆则根据其生产时达到的相应国家排放标准定义是否为黄标车。

也就是说,未达到国一排放标准的汽油车(包括摩托车)和未达到国三标准的柴油车(包括低速货车及三轮汽车)仍然为黄标车,即使车辆不再领取或张贴黄色环保标志。各地将在车辆数据库中仍然对这部分车辆予以标注并进行重点管理。

? 黄绿标标识取消后,既有的黄标车以后如何管理?

答:国家《大气污染防治行动计划》提出“2017年底基本淘汰黄标车”,2016年《政府工作报告》也提出“淘汰黄标车和老旧车380万辆”,明确国家淘汰高排放车辆的要求。

即使在用车不再领取和张贴黄色环保标志(目前已约定俗成称为

“黄标车”),各地各部门仍将按照国家既定的工作部署,切实实施淘汰黄标车和老旧车各项政策措施。

有关管理部门也应加强监管能力建设,配备车辆信息前端采集设备,并完善车辆数据库,保障相关管理措施落实。

? 机动车环保标志取消后,在用车的定期排放检验结果是否还有效、有用?排放检验与安全技术检验怎样衔接?

答:取消机动车环保标志,并不表示在用车定期排放检验结果不再有效。

根据《大气法》第五十三条的相关规定,定期排放检验不合格的车辆依法不得上路行驶,上路行驶的将依据《大气法》第一百一十三条规定,由公安机关交通管理部门依法予以处罚。

按照相关规定,“机动车安全技术检验机构将排放检验合格报告拍照后,通过机动车安全技术检验监管系统上传公安交管部门,对未经

定期排放检验合格的机动车,不予出具安全技术检验合格证明。公安交管部门对无定期排放检验合格报告的机动车,不予核发安全技术检验合格标志”。

而根据《道路交通安全法》,无安全技术检验合格标志的车辆不得上路行驶。

据此形成法律闭环,未经定期排放检验合格的机动车不得上路行驶。

其中排放检验合格报告拍照随着技术手段升级可有不同形式,如电子报告、扫描报告等(依各地实际)。

? 对不同排放情况的上路行驶车辆怎样管理?

答:环保、公安交管部门将加强对货运车、公交车、出租车、长途客运车、旅游车等车辆的监督抽测工作,有效防治这部分行驶里程长、排放强度高车辆的污染排放,切实落实《大气法》有关规定。

上路行驶车辆排放情况分4种:一是定期排放检验合格且监督抽测合格,无法律责任。

二是定期排放检验合格但监督抽

测不合格,要按照有关规定,通知车主予以改正并复检,保障车辆排放稳定达标。

三是未进行定期排放检验(免检车辆除外)但监督抽测合格,则按法律要求进行定期排放检验及安全技术检验。

四是定期排放检验不合格且监督抽测不合格,则由公安交管部门依法从重处罚,并要求改正、复检。

? 下一步对机动车排放检验机构怎样规范管理?在检验数据联网方面有何进展?

答:《大气法》第五十四条规定,“机动车排放检验机构应当依法通过计量认证,使用经依法检定合格的机动车排放检验设备,按照国务院环境保护主管部门制定的规范,对机动车进行排放检验,并与环境保护主管部门联网,实现检验数据实时共享。机动车排放检验机构及其负责人对检验数据的真实性和准确性负责。环境保护主管部门和认证认可监督管理委员会应当对机动车排放检验机构的排放检验情况进行监督检查”。

相关文件还对上述规定进行了细化,包括:强化新生产机动车排放检验机构监督管理,推进在用排放检验机构规范化联网,加强排放检验机构监督管理,强化排放检验机构主体责任,加强检验数据统计分析,严格执行政府部门不准经办检验机构等企业的规定。

《大气法》取消省级环保部门委托

职责,但强化检验机构法律主体责任及管理部门的事中事后监管,环境保护和认证认可监督管理委员会,将按照职责分工依法加强对机动车排放检验机构的监督检查,全力推进机动车排放检验机构规范化检验行为。

同时,机动车排放检验机构应当按照《大气法》及相关规定要求,与当地城市环保部门联网,实现检验数据的实时上传;地级以上城市环保部门要高度重视联网工作,确保项目资金落实,进一步完善机动车环保信息网络监管平台和数据库,为排放检验机构联网提供服务,对在用车排放检验实施监控。

环境保护部将于近期印发“机动车环保信息联网技术规范”,统一机动车环保信息标准,为京津冀及周边地区、长三角、珠三角等重点区域,率先实现国家、省、市三级联网以及实现全国联网奠定基础。

河北加气设施建设提速

鼓励多元投资,简化审批手续

本报记者周迎久 通讯员张铭贤报道 河北省日前下发《关于推进燃气汽车加气设施建设的通知》(以下简称《通知》)。通知要求,各地要将燃气汽车加气设施建设纳入“十三五”燃气发展规划,相关部门要通过鼓励投资多元化、创新发展模式、简化审批手续等措施,加快推进燃气汽车加气设施建设。

《通知》还要求,要统筹气源供应和市场需求,构建区域性加气网络,明确新建燃气汽车加气设施的位置、数量、规模,合理安排建设时序,并统筹考虑现有加油站增设加气设施的发展模式,促进燃气汽车加气设施建设。

各地燃气管理部门要采取灵活务实的措施,协调有关部门支持加气站项目建设。鼓励加气站建设投资多元化,鼓励民间资本与燃气气源充足、保障供应能力强、经营管理经验丰富的企业合作,投资建设燃气汽车加气站。同时,应加快审批进度,促进燃气汽车加气站快速建设。



“2016年绿色可持续消费宣传周之绿色出行活动”日前在北京市新能源汽车展示体验基地举行。主办方组织了多场各品牌新能源汽车试乘试驾活动,旨在让消费者了解新能源汽车节能减排理念,倡导市民绿色出行。

本报记者邓佳文/摄

车主遭遇车内异味侵害

甲醛、TVOC等超标,消费者维权艰难

编者按

开上新车后不久,发觉车内有严重的异味;车里坐久了,莫名其妙地流泪、头晕、喉咙痛……不少车主被这些问题困扰,车内空气质量问题逐渐成为消费者关注和投诉的热点。

小编在中国汽车消费网上看到,许多车主在投诉自家车内的“迷之异味”。从被车主称为“移动马桶”、“移动毒气室”的福特蒙迪欧,到被称为“豪车中‘蒙迪欧’”的奥迪Q5,众多消费者面临着“车内异味严重却无力维权”的困境。

车内异味的普遍与严重、车主维权的艰难与漫长,从媒体公开报道的部分案例就可窥知一二。

◆ 新中华:行驶4年甲醛仍超标4倍多

2002年,家住江苏张家港的王先生买了一辆新中华轿车,但是没过多久,他明显感觉身体有些不适,经常浑身瘙痒,还特别容易感冒、头痛。2004年,浑身瘙痒已发展成牛皮癣。2006年年初,医生诊断,他的免疫系统已经遭到较大破坏,身体免疫力严重下降,而且患上了一种非传染性的肝病。

王先生通过当地的室内环境检测中心,按照检测室内空气质量的国

家标准和程序,对其车辆进行检测,结果为车内甲醛超标4.4倍。

2008年7月,王先生来到沈阳市华晨金杯汽车有限公司讨说法,坚持认为自己的病是车内污染所致。但厂家一口咬定,他们生产的完全是合格产品,都是符合国家标准。2008年10月,王先生再次得到厂家的手机短信回复:不能给予赔偿;理由为车是合格产品,没有证据证明能够引起类似疾病。

◆ 新甲壳虫:车内甲醛、TVOC均超标

江西上饶的张女士于2007年6月购买了一辆进口敞篷新甲壳虫小轿车。自使用之日起,车辆就常常出现浓烈的刺鼻味,开车时间稍长,全身就会瘙痒难耐,头晕胸闷。

张女士多次找到经销商,尽管对方每次都采取了暴晒、透气等方法处理,但收效甚微。

2009年7月,张女士将车送往江西省环境检测中心站做有害气体检测,检测报告显示,“车内甲醛超标3

倍,TVOC(总挥发性有机化合物)超标两倍,其他项目符合标准”。随后张女士向江西省消费者协会投诉。

对此,经销商表示,所有车辆部件进口时都经过检测,确认质量合格后才出售给消费者。他们认为,张女士的检测报告本身没有问题,但其检测时所依据的标准却有问题。其依据的《室内环境空气质量监测技术规范》是否适用于汽车领域尚无定论,不能据此认定车内空气污染超标。

◆ 东风雪铁龙:车内甲醛严重超标

2010年3月初,北京的崔先生购买了一辆东风雪铁龙轿车,不久发现车内有强烈的异味。几个月后,异味不但没消除反而加重。崔先生额头、两侧头发不断脱落,并常头晕头痛、

血压偏高。同年7月,他委托相关机构检测,结果为“车内甲醛严重超标”。崔先生起诉要求汽车销售公司退车并返还车款,同时赔偿医疗费、检测费等,共12万余元。

◆ 奔驰C200:甲醛、TVOC总量超标

张家港的金先生2011年前后购买了一辆奔驰C200。此后,金先生经常出现咳嗽、头晕、乏力等不适症状。做了体检后,他被告知双肺出现了纹理增多的现象。为了弄清肺部出现的病变是否和自己的汽车有关,2012年8月,金先生自费委托检测公司进行了第三方检测。结果显示,金先生车内空气中甲醛含量和TVOC总量超标,均为国家颁布标准的3倍

左右。金先生根据此检测报告至奔驰公司讨说法,但对于这份第三方检测报告,奔驰公司不予认可。

金先生并非唯一一遇到此问题的奔驰车主。事实上,自2012年9月,奔驰车主们开始大规模向各地奔驰4S店反映,要求解决车内异味的问题。然而,他们却遇到了几乎相同的处理程序——暴晒通风、桑拿或光触媒除味,然而这些方法并未奏效。

◆ 三大豪车:车内阻尼板可能致癌

2013年3月央视《每周质量报告》报道称,奔驰、宝马和奥迪车内使用的阻尼材料污染车内空气,可能诱发癌症。据报道,为降低成本,奔驰、宝马和奥迪等6款国产豪车使用了致癌物质作为车身阻尼材料,经过专家和相关部门检测,奔驰C级、E级,宝马3系、5系,奥迪A6、Q5均含

有70号沥青成分。央视节目播出后,三家车企迅速做出反应为自己辩护,均表示将协同相关部门着手进行调查,以妥善解决问题。但三家车企不约而同地强调,目前在中国生产汽车使用的是进口阻尼部件,符合各自的全球质量标准。

这些案例只是冰山一角。在各大汽车论坛、投诉网站,甚至车主自发组织的QQ群内,对车内异味的投诉从未停止。从他们的经历可以看出,无论是与企业直接对话,还是通过法律途径,“没有相关标准”总能成为企业的挡箭牌。虽然在2012年,国家层面发布了一份乘用车车内空气质量评价指南,对车内常见有害物质提出了控制要求。但由于指南只是推荐性标准,不具备强制性,因此实施效果甚微,消费者对车内空气污染投诉依旧没有结果。车内异味来自哪儿?异味问题怎么解决?在“相关标准”空档期,消费者又该如何维权?本报将持续关注车内异味问题,推动汽车企业早日重视,拿出解决问题的诚意来。