



中华人民共和国国家标准

GB 27630—201□

代替 GB/T 27630-2011

乘用车内空气质量评价指南

Guideline for air quality assessment of passenger car

(征求意见稿)

201□-□□-□□发布

201□-□□-□□实施

环 境 保 护 部 发 布
国家质量监督检验检疫总局

希科检测
www.cirs-ck.com
咨询热线：4006-721-723
邮箱：test@cirs-group.com

目 录

前 言.....	II
1 范围.....	1
2 规范性引用文件.....	1
3 术语和定义.....	1
4 车内空气质量要求.....	1
5 受检车辆的规定.....	2
6. 检验方法.....	2
7 信息公开.....	2
8 环保一致性检查.....	2
9 更改和扩展.....	2
10 标准实施日期.....	3

前 言

为贯彻《中华人民共和国环境保护法》，改善机动车乘员舱内环境空气质量，保障车内乘员健康，促进汽车工业技术进步，制定本标准。

本标准规定了乘用车内 8 种挥发性污染物的浓度限值，受检车辆的要求，检验方法，信息公开，环保一致性检查及更改和扩展。

本标准首次发布于 2011 年，本次为第一次修订。

本次修订的主要内容：

1. 增加了信息公开和环保一致性检查的相关内容；
2. 增加了环保一致性检查下线时间的规定；
3. 对原标准中的部分限值进行了修订；
4. 标准由推荐标准修订为强制标准。

本标准由环境保护部科技标准司组织制订。

本标准主要起草单位：中国兵器装备集团公司、北京理工大学、重庆长安汽车股份有限公司、北京劳动保护科学研究所、首都经济贸易大学、中国兵器工业标准化研究所等。

本标准环境保护部 201□年□□月□□日批准。

本标准自 201□年□□月□□日起实施。

本标准由环境保护部解释。

乘用车内空气质量评价指南

1 范围

本标准规定了 M1 类车车内苯、甲苯、二甲苯、乙苯、苯乙烯、甲醛、乙醛、丙烯醛等八种挥发性物质的浓度限值。

本标准适用新生产 M1 类车车内空气质量状况的评价。

2 规范性引用文件

本标准内容引用了下列文件中的条款，凡是不注日期的引用文件，其最新版本适用于本标准。

GB/T 15089 机动车辆及挂车分类

HJ/T 400 车内挥发性有机物和醛酮类物质采样测定方法

3 术语和定义

GB/T 15089 和 HJ/T 400 确立的以及下列术语和定义适用于本标准。

3.1 新生产车 new produced vehicle

汽车厂新生产下线合格车辆。

3.2 M1 类车 vehicle of category M1

至少有四个车轮，用于载客目的，包括驾驶员座位在内，座位数不超过九座的乘用车。

3.3 车内空气控制物质 vehicle indoor air quality control materials

按“HJ/T 400-2007 车内挥发性有机物和醛酮类物质采样测定方法”测量得到的苯、甲苯、二甲苯、乙苯、苯乙烯、甲醛、乙醛、丙烯醛等八种物质。

4 车内空气质量要求

车内空气质量应符合表 1 规定的浓度限值要求。

表1 车内空气污染物浓度限值

单位：mg/m³

序号	项目	限值
1	苯	0.06
2	甲苯	1.00
3	二甲苯	1.00
4	乙苯	1.00
5	苯乙烯	0.26
6	甲醛	0.10
7	乙醛	0.20
8	丙烯醛	0.05

5 受检车辆的规定

5.1 受检车辆为新下线后 28 天±5 天以内，且未经销售者或者使用者擅自改变车辆内饰的车辆。在接受检验前，不得进行影响车内空气质量的任何人为改造，除非这些改造措施是制造厂必须的生产过程，或者运输过程的一部分。

5.2 受检车内不得临时安放影响检测结果的吸附或净化装置，除非这些装置是按照制造厂的制造要求所必须配置的装置。

5.3 车辆燃油箱中的燃料种类和燃料量按制造厂的规定添加。

5.4 本标准规定的车辆下线时间 28 天±5 天以内，是指车辆进行定型实验和环保一致性检查时间，下线时间超过 33 天的车辆更应该满足本标准规定的限值要求。主管部门在组织实施环保一致性检查实验时，可以不受上述时间上限规定的限制。

6. 检验方法

检验方法按“HJ/T 400-2007 车内挥发性有机物和醛酮类物质采样测定方法”的规定进行。

7 信息公开

汽车制造企业或者授权代理商应向环境保护主管部门上报备案，并按规定公开拟批量生产车型的室内空气质量信息，备案并公开的信息包括样车室内空气质量测量结果，主要内饰零部件配置等相关信息。

8 环保一致性检查

汽车制造企业应保证批量生产车辆的内饰零部件与备案信息一致，否则判定环保一致性检查不合格。

如果被抽查车辆的内饰零部件与备案信息相符,环境保护主管部门可以要求被抽查车辆进一步进行车内空气质量检查实验,并根据下列原则进行结果判定。

8.1 合格性判定

环境保护主管部门,或者授权机构可以在生产线末端,随机抽取一辆汽车进行车内空气质量检测。测量结果中,如果8种控制污染物均不大于表1规定的浓度限值,则判定环保一致性合格。

8.2 不合格性判定

如果抽检车辆的8种控制物质中,有一种或以上物质超出表1规定的浓度限值,则判定环保一致性检查不合格。

8.3 不合格性判定的追加实验判定

8.3.1 如果上述被抽查车辆的车内空气质量实验结果判定为不合格,汽车制造商有权向环境保护主管部门申请追加抽查三辆车进行实验,追加实验中,被抽查的车辆必须是与上述抽查车辆的车型及内饰属于同一系族的车辆,被抽查车辆须满足本文5.4规定的下线时间。

8.3.2 如果被抽查的三辆车均满足标准要求,则判定环保一致性检验合格。否则判断环保一致性检验不合格。

9 更改和扩展

9.1 车型的扩展

如果其它车型的内饰零部件与已经通过批准的车型相同,则批准可以扩展到相同的内饰系族,内饰系族的确定原则如下:

9.1.1 同一汽车制造厂生产的汽车,尽管排量可能不同,但其内部和外部尺寸可能是相同的,只要车辆内部结构尺寸和主要内饰零部件相同,就可以视为相同内饰系族。

9.1.2. 相同外型尺寸的车辆,两厢车和三厢车由于内部空间不同,不应被视为相同内饰系族。

9.2 对已通过批准车型车辆内饰零部件的更改,应在批量生产前,通知批准该车型的主管部门,主管部门可以做出如下决定:

——如果所做的内饰零部件的更改不会影响该车型的车内空气质量,则对该车型的批准依然适用于更改车型;

——如果所做的内饰零部件更改影响该车型的车内空气质量,则可以要求企业按照本标准的相关规定,提交更改车型的试验报告,以及车辆内饰零部件的相关信息资料。

9.3 为了减少企业的负担，汽车生产企业可以在其车型系族中，定义一个车内空气质量“最差”车型系族，该最差车型系族是各系族中车内空气最差的车型，并提交该最差车型系族的实验结果数据代表多个系族的车内空气质量，上述“最差”车型系族的定义由汽车生产企业和环境保护主管部门共同协商确定。

10 标准实施日期

10.1 备案和信息公开

自本标准发布之日起，即可依据本标准进行有关车内空气质量的备案和信息公开。

10.2 销售和登记注册

自2017年1月1日起，所有新定型销售车辆必须满足本标准要求。

本标准发布前已经定型车辆，自2018年7月1日起实施本标准要求。

10.3 环保一致性检查

对按本标准获得批准生产的乘用车，其生产一致性检查自批准之日起执行。