



# 一位北汽电动车主的烦恼：电池频故障、维权无依据

本报记者 徐昊 北京报道

随着新能源汽车在 2015 年的大力发展,纯电动车也开始慢慢进入普通百姓的生活中。然而电动汽车的大批量生产,也让更多质量、售后及使用方面的问题,暴露在阳光下。

## 消费者遭遇维权难

据《中国经营报》记者了解,王女士是在 2014 年 12 月,于北汽新能源车的北京五方桥 4S 店购买的 EV150 车型,但买了之后才发现,一年多时间里就出现了三次故障,其中有两次都是因为电池故障。

王女士描述道:“在购买了汽车 5 个月,出现了第一次故障,将车送至北京来广营 4S 店进行修理,对方说是因为我快充过一次电池引起的故障。后来他们帮我更换了电池芯,汽车才能继续使用。在出现了这次问题后,我就比较谨慎,只使用家用充电桩慢充。”

但在 2015 年 12 月底,汽车第二次出现故障,北汽新能源五方桥 4S 店的回答是:“系统需要升级。”

而令人意外的是,就在这次系统升级后的第 19 天,电池的故障再一次出现。“车子刚刚开出家门十分钟,正在行驶中就突然不动了,而且发出类似烧焦的气味。如果是在高速公路上突然行驶不了,正好后面又来一辆卡车刹车不及,后果简直不堪设想。所以我希望能够退换一辆新车。”王女士不得不再次将车送到五方桥 4S 店,并提出了自己的想法。

然而在与 4S 店的交涉中,王女士并没有得到满意的结果。五方桥 4S 店的售后经理刘建新表示:“王女士车辆故障并没有达到退换标准,只能维修,而且我也不能保证在短期之内车辆会不会再次出现故障。”随后,记者也与刘经理进行了沟通,对方仍表示退换标准都是由厂家规定的,他们只是照此行事。不过就在记者要求刘经理向消费者解释哪些情况可以退换新车时,他也未能明确答复。

## 法律滞后无明确依据

实际上,在 2013 年国家就出台了《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》(俗称“汽车三包”)。对于燃油汽车来说,发动机、变速器、电动机等核心部件,均属于汽车强制“三包”的范围内,而规定对于易损耗零部件的“三包”却留有余地,是非强制“三包”,这其中就包括了蓄电池。在此规定出台之时,纯电动汽车的发展和今天的状况不可同日而语,因此规定并未针对此做出进一步的说明。

记者在纯电动汽车的产品说明书上看到,动力电池及控制系统属于核心部件,核心部件还包括了驱动电机及控制系统、PEU 总成和整车控制器。然而产品说明书的“三包”条款中,只写到“购车发票开具之日起 60 日或 3000 公里之内,驱

## 电池技术成行业掣肘

近两年,新能源汽车的发展势头十分迅猛,特别在 2015 年上演了一场“大跃进”。数据显示,2015 年新能源汽车年销量在新增汽车销售中的占比首次突破 1%,截至 2015 年底,我国新能源汽车累计产销近 50 万辆,成为全球最大的新能源汽车市场。

而作为新能源汽车销售排名靠前的车企,北汽新能源全年销售 20129 辆,同比增长 3.6 倍,目标市场占有率有率扩大到 25.8%,继续蝉联国内纯电动汽车销量桂冠,并位居全球单品销量第四位。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树告诉记者,目前私人购置新能源汽车有明显兴起,尤其是纯电动汽车。在北京这样的一二线城市,

后及使用方面的问题,暴露在阳光下。

近日,北京的王女士在某汽车论坛上发帖,讲述了她购买了北汽电动车后的“血泪史”。在购车后的一年时间里,她的车出现了



无独有偶,邹女士同样在这家五方桥 4S 店购买另一款型号的北汽新能源汽车。1 月 23 日、24 日,北京遭遇了入冬以来最强的寒潮,就在 24 日下午,邹女士的汽车在不到一个小时里,可使用的里程从 50 公里急速下降到 3 公里,最终导致车辆无法行驶。而此时,距离邹女士提车还不到一个星期。

邹女士告诉记者:“其实之前我也曾了解过,如果电动车使用暖风,电量可能会流失得很快,因此在 1 月 23 日充满电后,我都没有使用过暖风。而后,我的汽车也只大约行驶了 50 公里,而这辆汽车充满电后的续航里程应该为 160 公里。”

了,修理和退换车辆的具体标准。比如,在“三包”有效期内,如果汽车修理时间累计超过 35 天,或者同一个产品质量问题引发的修理累计超过 5 次,消费者可以换车;发动机换两次仍不正常可退车;产品出现产品质量问题,消费者凭“三包”凭证由修理者免费修理,其中包括工时费和材料费。

王旭认为对于新能源汽车的电池,目前还缺少类似在国家层面上的统一标准。比如,电池出现了哪种问题,必须更换新的电池或者进行整车退换,都没有明确的规定。这就导致汽车厂商往往具有较大的自量权。记者询问了北汽新能源汽车上述负责人,他也表示关于退换车辆目前并没有一个统一的标准,只能根据损坏的具体情况来定夺。

远远落后于日本和韩国,“日本电池平均能量密度比中国平均水平要高出 30%~40%,充电次数也是中国的几倍。”目前,后者控制了全球 70% 的锂电池市场。

有关资料显示,尽管在国内有近 2000 家动力电池生产商,但能够进入整车厂供应链的只有比亚迪、力神、国轩、万向、比克等少数几家,而能够进入国际整车企业或合资企业新能源车供应链的则几乎没有。随着 LG 化学、三星 SDI、SK、波士顿等国际电池巨头在中国大规模量产,国内动力电池生产企业必然会受到较大冲击。

而在近期举办的“中国电动汽车百人会论坛”上,中国汽车工业协

三次故障,其中两次是因为电池问题。而且王女士车辆的情况,只能维修不能退换新车,这让王女士一筹莫展。

据悉,类似的案例在 2015 年其实存在很多,原因就在于新能源车

私人市场销售上演“大跃进”,而行业普遍存在的技术瓶颈、售后保障不足等问题仍然存在。而产业飞速发展的背后,反映出的也是消费者法律保障的缺失,以及产业整体技术发展落后等现象。

该负责人还表示,“如果消费者对检测结果有异议,可以到国内拥有汽车质量评定资质的机构进行检测,出具车辆质量检测报告,要求厂家依据三包条文手册解决问题。”

与此同时,记者还从刘经理那里得知,王女士第一次修理车辆,并不是在他们的店里进行的,而且他找不到第一次的维修记录。而记者再次向王女士求证,她表示前两次故障的修理,并没有人向她提供过车辆的检测报告,甚至没有任何维修凭证,她只有拖车记录才能证明自己的汽车确实出现过问题。

事实上,在此前国家对新能源汽车产业的持续政策扶持下,国内新能源汽车也取得了较快的发展。

在 2015 年,国内新能源汽车销量飙升 4 倍,新能源汽车的产销量分别达到 34 万辆和 33 万辆,同比分别增长 334% 和 343%。

此前如比亚迪等一部分新能源汽车生产企业,其部分混合动力车型如“秦”等以低于国内同类新能源车型较多的售价冲击市场,目的就是希望通过区域市场的私人购车需求的提升,来倒逼区域政府给予“秦”乃至比亚迪更多的政策支持。

但新能源汽车市场销量井喷的背后,一部分企业为了短期利益,甚至出现骗补的行为。同时,长期的政策补贴,并不利于新能源汽车产业的整体发展。财政补贴的退坡机制,也会加速新能源汽车企业在技术及成本等关键领域的能力提升。

# C10 | 进入“武佳碧时代”英菲尼迪国产扩张难题仍存 C11 | 二手车市场竞争加剧 电商平台或洗牌

## 车企支持对“骗补”出招：补贴退坡倒逼新能源车市进步

本报记者 余跃 广州报道

针对新能源汽车的补贴政策逐年减少,是财政部、科技部、工信部、发改委等相关部门的既定政策,而眼下国内新能源汽车企业补贴政策的过度依赖,使得中央正在提前实施补贴政策的退坡机制。

实际上,早在 2014 年前后,四部委就已经下发了《关于进一步做好新能源汽车推广应用工作的通知》,总体指导意见就是针对新能源汽车的财政补贴额度将逐年减少。而眼下部分新能源汽车企业追逐补贴,整体市场鱼龙混杂、泥沙俱下的情况,无疑也是促使中央加快政策调整的根本因素。

## 补贴政策收紧

日前,2016 年中国电动汽车百人会论坛在北京举行,出席本次论坛的相关各方,均达成了共识。在新能源汽车发展初期,中央既要维持以往的补贴政策,促进新能源汽车产业的发展。而与此同时,补贴政策仅是发挥杠杆作用,车企应逐步减少政策依赖。

此前媒体报道的国内部分车企利用数据造假骗取财政补贴的想象,成为此次论坛讨论的重点。“四部委已联合下发通知组织专项检查,对查实的骗补问题依法依规严肃处理,检查和处理结果向社会公开。”财政部部长楼继伟表示。

财政部出台的最新的政策变化是,2017~2018 年新能源汽车补贴标准较 2016 年下降 20%,2019~2020 年下降 40%,2020 年以后补贴政策退出。这也就意味着,接下来的几个年份中,国家对新能源汽车补贴的“闸门”逐步趋紧。

财政部的思路是,提前发布针对政策是为了企业能形成合理预期。而接下来还要加强资金监管,坚决打击各类骗补和寻租。在楼继伟看来,造假骗补行为,不仅

## 倒逼市场转型

前述政策也是国家利用政策“调控”新能源汽车市场的手段之一。

有分析人士认为,逐步降低新能源汽车的补助标准,实际上是确定了新能源汽车补贴政策的退出机制。后续会持续出台的补贴政策不过是延长了新能源汽车补贴政策的“缓冲”时间,本质上新能源汽车的补贴仍将逐年减少至最终取消。

事实上,在此前国家对新能源汽车产业的持续政策扶持下,国内新能源汽车也取得了较快的发展。

在过去的四年间,国内新能源汽车保有量从不足千辆迅速上升至 2015 年的 40 万余辆。尤其是在当前传统汽车产业整体低迷情况下,新能源汽车市场逆势上扬,呈爆发式增长态势。据权威统计数据显示,2015 年,国内新能源汽车销量飙升 4 倍,新能源汽车的产销量分别达到 34 万辆和 33 万辆,同比分别增长 334% 和 343%。

此前如比亚迪等一部分新能源汽车生产企业,其部分混合动力车型如“秦”等以低于国内同类新能源车型较多的售价冲击市场,目的就是希望通过区域市场的私人购车需求的提升,来倒逼区域政府给予“秦”乃至比亚迪更多的政策支持。

但新能源汽车市场销量井喷的背后,一部分企业为了短期利益,甚至出现骗补的行为。同时,长期的政策补贴,并不利于新能源汽车产业的整体发展。财政补贴的退坡机制,也会加速新能源汽车企业在技术及成本等关键领域的能力提升。

能源汽车相关政策调整表达了支持态度。一方面,补贴政策退坡机制的加速启动,可以在短期内刺激消费者提前购买新能源汽车;另一方面,补贴收紧也有利于规范新能源汽车市场的有序发展,加速新能源汽车企业的优胜劣汰。

实际上,早在 2014 年前后,四部委就已经下发了《关于进一步做好新能源汽车推广应用工作的通知》,总体指导意见就是针对新能源汽车的财政补贴额度将逐年减少。而眼下部分新能源汽车企业追逐补贴,整体市场鱼龙混杂、泥沙俱下的情况,无疑也是促使中央加快政策调整的根本因素。

违反法律法规和有关财经纪律,也严重破坏了市场环境,必须通过建立失信企业黑名单制度,对各类骗补和寻租行为给予严厉打击。

实际上,“十二五”期间,四部委已经研究出多项政策措施,包括消费补贴、税收优惠、政府采购、技术研发、充电设施奖励、标准法规建设、体制机制创新等,政策涵盖研发、生产、消费、运行各环节,大力支持我国新能源汽车产业。

“消费补贴的政策初衷是培育初级市场,实践证明这项政策行之有效。”楼继伟表示,但长期执行消费补贴,企业容易患上政府政策“依赖症”,缺乏技术研发和产品升级的动力和压力;行业则容易出现低水平盲目扩张,形成新的产能过剩。因此需要调整补贴政策,建立遴选机制和淘汰机制。

调整的方向是,一方面,要提高补贴门槛,突出对优势企业的支持,达不到标准的企业不能获得补贴,从而遏制行业盲目扩张和无序发展;另一方面,实行补贴标准退坡,倒逼企业加快向市场求发展。

新的政策的实施,无疑会倒逼市场加速转型:单纯逐利的车企会改变套补、骗补的行为;长期发展新能源汽车的车企,会在产品竞争力上下更多的功夫;规范市场,对新能源汽车有突出贡献的车企和车型,会有相对公平的对待;减轻中央及地方的补贴资金压力。

“单纯靠补贴而不向生产企业提出责任要求,是目前电动车发展质量和效益不高的原因之一。”中国工程院院士杨裕生也认为,要把扶持政策转向核心技术和产品提升等方面。

据其预测,新能源汽车如果要实现 2020 年 500 万辆的目标,“十三五”期间中央政府补贴约为 3900 亿元。“现在有一些城市已经补贴不起了,政策应该加速退坡。”杨裕生说。如果补贴按照每年退坡 25% 测算,“十三五”期间中央政府的补贴仍需 1770 亿元。

有分析人士在对比发达国家的的新能源汽车扶持政策之后,也认为财政补贴的退坡机制,一方面可以规范市场,另一方面还能逐步减少地方保护对新能源汽车普及推广的干扰,补贴政策最终退出是一种必然,应该过渡到采取减税的扶持政策,不再由地方政府从新能源车企业收税再补贴给消费者。

“之前,政策制定的初衷是拉升新能源汽车的销量,产品只要卖出去就是成功。”清华大学汽车产业研究院院长赵福全说。改变车企短期套利心态的一个重要措施,就是加快补贴退坡。既要推进规模化进程,又要向无补贴过渡,如何找到平衡点,考验着政策制定者的智慧。