

# 三电系统纳入年检利于新能源汽车发展

## 河北省机动车检测行业人士认为,新能源汽车年检新规利好车主

“将新能源汽车的这些项目纳入年检,相当于是对新能源汽车的安全隐患排查,对车主来说是利好,同时也是推动新能源车消费的关键环节。”日前,河北省机动车检测行业协会常务副会长单春朋接受记者采访,对正在征求意见的《新能源汽车运行安全性能检验规程》(以下简称《规程》)做出了这样的评价。

据悉,由公安部交通管理科学研究所牵头,联合中国汽车工程股份有限公司等多家单位起草的《规程》提到,将对新能源汽车动力电池安全、驱动电机安全、电控系统安全、电气安全等运行安全性能进行检验。



在石家庄一家机动车检测站内,一辆新能源汽车在接受年检。

□文/图 本报记者 王力

### 新能源汽车安全隐患备受关注

近来,我国新能源汽车产业“一路疾驰”。今年1月至7月,新能源汽车产销累计完成459.1万辆和452.6万辆,同比分别增长40%和41.7%。乘联会预测,2023年中国新能源乘用车销量为850万辆,狭义乘用车销量为2350万辆,年度新能源车渗透率有望达到36%。

随着新能源汽车保有量和车龄增长,新能源汽车在使用过程中暴露的问题引发社会关注。

今年5月9日,中国消费者协会发布的《2023年第一季度全国消协组织受理投诉情况分析——汽车投诉情况专题报告》显示,新能源汽车在发展过程中面临着技术和安全方面的问题。

主要包括电池故障等四大方面:

一是新能源汽车电池故障,如行驶中续驶里程突然断崖式下降或动力电池突发故障断电导致“趴窝”,车辆行驶、充电或静止过程中突发自燃等;二是未经消费者同意单方“锁电”,一些新能源汽车品牌为降低电池使用安全风险,在未告知消费者的情况下,通过远程升级系统对消费者车辆的充电功率、放电功率或电池容量进行限制,导致车辆充电速度下降、动力减弱、续驶里程缩短;三是智能辅助系统相关问题,如智能辅助驾驶系统失灵、中控黑屏死机、感应雷达和摄像头等传感器失效等;四是刹车失灵问题,有消费者反映部分品牌汽车存在刹车失灵问题,可能引发重大安全事故。

### 三电系统检测纳入机动车年检

据河北省机动车检测行业协会常务副会长单春朋介绍,目前新能源汽车与燃油车一样都需要年检。根据公安部(2022)295号关于印发《关于深化机动车检验制度改革优化车检服务工作的意见》的通知显示,自2022年10月1日起,非营运小型载客汽车(面包车除外)、摩托车自注册登记之日起第6年、第10年进行安全技术检验,在10年内每两年向公安机关申领检验标志;超过10年的,每年检验1次。车辆发生造成人员伤亡的交通事故或者非法改装被依法处罚的,仍按原规定周期检验。

目前新能源汽车年检项目除不检验排气污染物项目外,与传统燃油车检验项目一致,主要包括前照灯发光强度、制动性能和底盘部件、轮胎花纹深度、车身外观等。但对于电动汽车核心的三电系统(电池、电机和电控)并未涉及。

据了解,《规程》以《机动车安全技术检验项目和方法》(GB38900)为基础,检验范围包括新能源汽车动力电池、驱动电机、电控系统、电气安全运行安全性能的补充检验。另外,《规程》还对被检车辆、检验环境、设备、方法和结果等部分进行了说明。

单春朋强调说,纯电动汽车的安全技术性能检验检测已经完全不同传统意义上的车辆检验检测,主要是对车辆的电池、电机和电控系统的安全技术检验,检验其运行的可靠性和安全性,涉及大量的半导体验检测技术,电机检验方法和软件控制系统方面的测试技术、检验方法。这些与传统的汽车检验项目:灯光、制动、转向有着本质性的差异,是在车辆常规检验检测项目中新增的检验检测项目。

单春朋认为,《规程》将三电系统检测纳入机动车年检,对于消费者来说是有利的,毕竟车辆性能指标涉及到人命安全,及时发现隐患可以预防潜在事故的发生。

### 新能源汽车年检结果有三种

新能源汽车使用电池作为动力源,而电池是车辆的核心组件之一。通过年检可以确认电池状态,避免因电池损坏或故障导致的安全问题。同时,年检可以及时发现电池性能下降或容量衰减等问题,确保车辆性能维持在正常水平,通过过程中的电池养护、有问题的电池更换,提高车辆的使用寿命和性能。

单春朋对记者说,根据《规程》新能源汽车年检结果没有合格或不合格之说,有三种情况:正常;异常,提示安全风险和相关维护建议;建议维护,提示安全风险和相关维护建议。

如果车辆在检测时出现问题该怎么办?据了解,目前不少厂家已将三电系统纳入终身质保。但值得注意的是,终身质保往往有很多限制条款,比如车辆所有权不得发生变更、需要按照用户手册到授权服务店进行保养、车辆在规定时间内不得超过一定公里数、不得使用非原厂配件、没有人为或意外事故等。如果出了质保期或者不符合相应的质保规定,车主就需要自行修理,以保证车辆和人身安全。

单春朋说,《规程》目前还在征求意见阶段,这意味着距离落地还有较长时间。从长期来看,《规程》实际上是对新能源车企提高产品质量的督促,也是更有利于消费者用车安全。

## 国产新能源车加速布局全球产业链

新华社北京8月29日电(记者 袁小康)《经济参考报》8月29日刊发文章《国产新能源车加速布局全球产业链》。文章称,比亚迪宣布全资投建的首个海外乘用车工厂预计2024年投入运营,同时还将在巴西等地建设工厂;东风表示旗下新能源品牌岚图将在芬兰等北欧市场投放,今年第四季度将开始交付;上汽通用五菱表示,未来将积极扩大在印尼投资,更深入参与印尼新能源汽车产业及生态建设……近期多个国内新能源车品牌加速布局海外,通过直接出口、海外建厂等多种方式扩大在全球市场的份额。

业内人士表示,国内新能源车产业在技术等多方面居于优势地位,加大出海力度一方面有助于产业进一步升级,另一方面可以促进当地技术进步,推动全球新能源车市场发展。

根据中国汽车工业协会数据,7月,我国新能源汽车出口10.1万辆,环比增长29.5%,同比增长87%;1-7月,新能源汽车出口63.6万辆,同比增长1.5倍。

东风公司宣布,今年第三季度旗下新能源品牌岚图将正式在芬兰等北欧市场投放,首批车辆将于第四季度开始交付。“未来,东风公司将锚定建立集品牌建设、整车

营销、供应链为一体并面向全球市场的汽车产业链,以国际化发展模式推进转型升级。”东风公司相关负责人说。

值得关注的是,除了进一步扩大直接出口,部分品牌还选择在海外建立产业链,推动当地新能源车产业发展。

据宇通客车相关负责人介绍,在新能源客车领域,宇通已在中东、拉美、东南亚、欧洲等10余个国家和地区形成批量销售,累计出口新能源客车超过3700台,并摘得2022年度欧洲纯电动客车的销量冠军。“宇通积极与当地开展产能及技术合作,在多个国家实现了客车散件当地组装和产能、技术合作。一方面,实现了优势产能走出去,完成了由产品出口到技术出口、标准输出,提升了中国优势产业的国际竞争力;另一方面,带动了一部分国家提升当地工业化水平,实现了‘一带一路’共商共建、合作共赢的倡导目标。”

“在海外市场,我们积极与当地优质的合作伙伴和经销商开展紧密的合作,同时还将在泰国、巴西建设自己的工厂,这为我们开拓并深耕本地市场提供了机遇。”比亚迪相关负责人告诉记者。

比亚迪相关负责人表示,比亚迪和巴西巴伊亚州政府将在该州卡马萨里市设立由三座工厂组成的大型生产

基地综合体,分别为一座主营电动客车和卡车底盘的生产工厂、一座新能源乘用车整车生产工厂,以及一座专门从事磷酸铁锂电池材料加工的工厂。

新势力方面,哪吒汽车相关负责人表示,不久前哪吒汽车与印尼合作伙伴签署合作备忘录,双方将携手合作,计划从2024年第二季度开始,实现哪吒汽车产品的本地化生产。

“我国近年来新能源车出口大幅度增长的核心原因还是中国新能源车产品竞争力有了大幅度提高,形成了完整先进的产业链,为品牌发力出海奠定了坚实的基础。”中汽协副总工程师许海东说。

中央财经大学国际经济与贸易学院院长张晓涛在接受记者采访时表示,国内新能源车移植海外市场,一方面有助于企业进一步开拓市场,另一方面,建厂等直接投资也将带动当地产业经济发展。

“新能源车作为链条较长的产业,在当地建立工厂有助于带动相关配套产业,不仅有助于推动产品本土化,促进当地新能源车市场的发展,还可以推动当地销售、生产、维修等产业链,提升当地产业技术水平,实现东道国经济的倍数增长。”张晓涛说。