

今后新能源汽车 将强制“车电一体”报废

4月1日,工信部、国家发改委、生态环境部等六部门联合发布的《新能源汽车废旧动力电池回收和综合利用管理暂行办法》开始施行。根据该办法,今后报废新能源汽车时必须“车电一体”,每块新能源汽车动力电池都将拥有数字身份证……退役电池该怎么处理?车主应注意什么?



■新能源车车主在给车充电。新华社记者 徐昱 摄

“换电池”是绕不开的话题

近年来我国新能源汽车产业发展快速,2025年新能源汽车产销量均超1600万辆,国内新车销量中新能源汽车占比超过一半。随着销售使用的新能源汽车动力电池容量衰减步入退役期,废旧动力电池产生量不断增长,我国即将进入动力电池规模化退役阶段。据测算,2030年当年的废旧动力电池产生量将超过100万吨。

对首批新能源汽车用户来说,“换电池”成了绕不开的话题。不少车主反映,车辆行驶七八年后,电池容量衰减至80%以下,续航大幅缩水,此时去4S店维修,得到的答复往往是“只能更换整包电池”,费用一般在10万元左右,甚至超过部分车型二手残值的一半。以某紧凑型纯电车型为例,2020年购车时整车价格12万元,2025年电池衰减至75%,4S店给出的整包更换报价为8.6万元,加上工时费后接近9万元,相当于再买多半辆车。

这种现象的背后是两大主要原因:一是技术垄断,车企掌握电池拆解、维修的核心参数与配件渠道,第三方维修机构无法获得合规技术支持,只能被动接受“只换不修”的方案;二是价格不透明,电池维修、更换的各项费用没有统一公示标准,4S店可随意加价,车主缺乏议价空间;三是回收体系不完善,旧电池残值无法合理兑现,进一步推高了更换成本。

在这一背景下,《管理办法》的出台恰逢其时,用法治手段加强动力电池回收利用管理,将有效规范各环节参与主体行为。

“车电一体”报废成硬性要求

《管理办法》坚持遵循“全渠道、全链条、全生命周期”管理的基本思路,三大核心条款直击行业痛点:

一是“车电一体”报废成硬性要求:明确规定报废新能源汽车时必须“车电一体”交售,动力电池缺失的将认定为“车辆缺失”,无法完成报废流程。这一制度从源头杜绝了“拆电池卖高价、弃车身留污染”的乱象,确保退役电池100%进入正规回收渠道。

二是动力电池赋“数字身份证”:要求每块电池从生产端就完成唯一编码,粘贴永久标识,建立覆盖“生产—销售—使用—维修—回收—再生”的全生命周期溯源平台。车主可通过平台查询电池状态,监管部门能实时追踪电池流向,彻底解决“电池去哪儿了”的监管难题。

三是违规成本大幅提升:对未履行回收责任、

伪造电池编码、非法拆解等行为,设定了警告、罚款等行政处罚,明确实施主体强化刚性约束。此前“正规军干不过小作坊”的关键——合规企业回收成本高、出价无优势的问题,将通过政策监管逐步扭转。

此外,《管理办法》还要求电池企业、车企在销售区域设立回收服务网点,公开回收流程和联系方式,在电池达到报废条件时主动提醒车主,形成“企业担责、车主配合、监管到位”的回收闭环。

退役电池该怎么处理

对于新能源车主而言,今后处理退役电池有以下三条明确路径。

一、车辆报废时同步交售电池:当车辆达到报废标准,需将车辆完整交售给正规报废机动车回收拆解企业,由企业统一拆解回收电池,车主无需单独处理,还能获得相应回收补贴。

二、质保期内更换电池:如果电池在8年/12万公里质保期内出现容量衰减(低于初始容量80%),可联系车企免费更换,旧电池由车企负责回收,纳入国家的回收体系。

三、梯次利用或再生回收:未达到报废标准但不适用于整车的电池,可通过车企或正规回收企业进行梯次利用,用于储能电站、电动工具等场景;完全报废的电池则进入再生工厂,通过物理拆解+湿法冶金技术提取金属原料,资源回收率可达99%以上。

车主该注意三点

《管理办法》4月1日施行后,新能源汽车车主应注意以下两点:

1. 保留好电池相关凭证。购车合同、电池更换记录等都要妥善保存,这些将成为后续电池回收、二手车交易时的重要依据,也能帮助确认电池的合规性。

2. 选择正规渠道处理废旧电池。不要为了眼前的小利益,将废旧电池卖给个人或无资质商家,这样不仅可能违反规定,还会给自己带来安全隐患。车主可以通过车企官网查询就近的正规回收网点,享受合规回收服务。

3. 关注电池状态提醒。以后车企会通过车载系统或售后服务,在电池达到建议报废条件时及时告知车主,记得留意相关通知,及时处理废旧电池。

本报记者 王力 综合报道

北京启动 L2 至 L4 级 新能源汽车商业保险应用

新华社北京3月29日电(记者 陈旭)记者在29日召开的2026中关村论坛年会“重大成果专场发布会”上获悉,为回应公众对智能驾驶汽车出行保障的期待,北京在全国率先启动智能网联新能源汽车商业保险的开发应用工作,将在现有新能源车险基础上优化升级,实现L2至L4全级别智能网联新能源汽车的统一适配。

近年来,智能网联汽车产业发展迅速,智能驾驶等前沿技术广泛应用,改变了交通事故风险因素、场景及损失形态等,现有商业机动车辆保险已经不能准确适配智能网联汽车特有的使用场景和软硬件设备损失等情况。

为适应产业发展新需求和消费市场新期盼,北京金融监管局在金融监管总局的指导下,发挥北京(京津冀)国际科技创新中心优势,以先行先试的方式,在全国率先开发应用专属产品,支持智能驾驶等技术创新。

北京金融监管局相关负责人介绍,当前,中国保险行业协会正组织行业专业力量集中开发专属保险产品,将在现有新能源车险基础上优化升级,明晰概念定义、规范条款表述、扩充保障内容,统一适配L2至L4级别新能源汽车。

对于L2级别辅助驾驶车辆,稳妥开展先行先试,专属产品初期主要适用于新能源新车,将由北京保险行业协会分批次公布专属产品适用的汽车企业和特定车型。对于L3、L4级别自动驾驶车辆,在北京地区依法依规开展测试或取得正式上路资质的车辆,可适用专属产品。

车主课堂

怎么开车 才不易产生积碳

积碳是每辆燃油车都避不开的问题。积碳会严重影响发动机性能,导致动力下降、油耗增加、冷启动困难、怠速抖动、加剧磨损并造成排放超标等问题。那么我们平时开车能不能注意一下,让积碳产生的慢一点呢?

发动机的转速别太低

有很多司机开车的时候舍不得踩油门,或者一直使用ECO模式。这样车速也开不快,发动机转速总是保持很低。这种情况下发动机转速低,负载却不低,运转起来比较吃力,就会产生汽油燃烧不完全的情况,产生积碳。实际上,发动机最舒服的转速大约是在2000转左右,匀速转动,燃烧状况最好。

避免短途用车

经常短途用车是很容易产生积碳的,比如汽车刚启动就熄火,开几公里就停了。我们知道,发动机正常工作,需要水温达到90度左右,此时各个部件的配合间隙最佳,汽油雾化最好,燃烧也最好。

在水温低的时候,为了尽快热车以及保证发动机能正常运转不熄火,发动机的混合气一直是加浓状态的。如果开几公里就熄火停车,发动机一直处于混合气加浓的状态下运行,不仅油耗会大幅度增加,积碳也会大幅度增加。

避免长时间怠速

如果长时间等人发动机不熄火,汽车发动机一直怠速运行,空气进得慢,排得也慢,混合气混合不充分,就会出现燃烧不完全的现象。此时产生的碳颗粒排不出去,都积攒在气缸里,就很容易产生积碳。

尽量少走堵车路段

我们开车遇到堵车时也容易产生积碳。因为起步的时候,要踩油门,发动机在此时会多喷一些油,也就是混合气加浓,有助于顺利起步,也会造成燃烧不完全。如果经常遇到堵车路况,发动机燃烧不完全的时间就会变长,积碳就容易聚集。

本报记者 王力 整理