

新能源车年检新规发布 对车市影响几何

杨吟 佟海瑞 文

8月,关于新能源汽车的两个重磅新闻接踵而来。

一是市场面迎来历史性拐点。8月8日乘联会发布数据显示,新能源乘用车单月零售渗透率首次超过50%,汽车产业迎来大变局。仅时隔半个月,8月23日,用车市场再传劲爆消息,我国发布新能源汽车年检新标准,并将于明年3月1日开始正式实施,引发上千万新能源车车主和业界的密切关注。

年检新规 怎么检

据国家标准信息公共服务平台消息,国家标准《新能源汽车运行安全性能检验规程》已于8月23日发布。该规程标志着中国首个专门针对新能源汽车安全检测国家标准的诞生。

规程明确指出,动力蓄电池安全(充电)检

测和电气安全检测将成为必检项目,同时,驱动电机、电控系统以及用电安全等安全特性也将进行调整检测,适用于在用纯电动汽车、插电式混合动力(含增程式)汽车的运行安全性能检验。

随着新能源汽车市场的快速扩容以及新能源汽车事故频发,对于新能源汽车的运行安全性能进行检测已成为十分必要,需要通过强制手段进行干预,及时发现并消除电池、电气、电控系统等存在的安全隐患。

年检新规的发布,并不是一蹴而就。早在2022年12月,国家标准化管理委员会就下达了国家标准计划,要求制定《新能源汽车运行安全性能检验规程》,项目周期为12个月。去年6月,公安部起草了相关征求意见稿,提出改革车辆年检政策。

新规的发布迅速引发汽车检测行业的广泛关注。据“雪球”专栏文章预测,2024年至2027年新能源车检测设备市场空间4年平均约70亿元。若加上车辆检测站自身增长带来

的传统设备市场,年均市场空间将超过100亿元。新能源汽车检测新标准的实施有望带来超过230亿元的设备市场。

新规影响 或波及2000余万人

一石激起千层浪。

来自公安部的统计数据显示,截至2024年6月底,中国新能源汽车保有量已达2472万辆。车辆年检新规的发布,意味着将对这2400多万车主用车产生直接影响。

随着消息的快速发酵,网上关于年检新规的讨论热火朝天,诸多主播就此话题展开热议,有哗众取宠者甚至惊呼“新能源车的天要塌了”。

持正面观点的人认为,新能源车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。通过电池养护,有问题的电池更换,可以提高车辆的使用寿命和性能。

更多车主则是一堆问题急于寻找答案:是不是意味着从此新能源汽车的年检费用要提价?如果电池年检不达标,更换电池的巨额成本谁来承担,是消费者还是汽车厂家?如果检测不合格,是否意味着不能上路,这辆车是否等同于报废?检测合格的车发生自燃,责任怎么划分?

杭州市场 关注且观望

统计数据显示,截至去年底,浙江新能源汽车保有量达202.9万辆,仅次于广东居全国第二。

“杭州新能源车车主早已不是少数派,一年前就已经在购车人群中占大多数。”在杭州从事20多年汽车销售的金作飞表示,在南方和限牌城市,新能源乘用车销量远高于其他地区,目前,杭州单月零售渗透率其实已超60%,因而受到年检新规波及的人群基数庞大。

老吴常驻杭州西诚机动车检测站代办车辆年检,他说,这两天检查站都在讨论这一话题,但相关设备的采购尚未启动。专业代办车辆年检七八年,老吴见证了检测站的风云变化。“这些年车辆年检政策有过一些微调,比如

之前车龄6年期以上的车辆都要求上线检测,后来放宽到第7—9年三年检一次;原来车龄15年以上车辆要求半年检一次,现在也放宽为一年一次。”因此,这两年代办年检的业务量有所滑落。而现行的年检政策对于燃油车和新能源车一视同仁,甚至新能源车因为少检测一项尾气排放,年检收费略低20元,检测时间也相对少用20分钟左右。

针对新规,作为拥有特斯拉MODEL X第7年的老车主,廖先生对于电池年检通过情况表达担忧。他反映,新车使用一年后电池的衰减大约为5%—10%,接下来几乎每年以5%的比例衰减,目前的车辆满电状态下电池功效也仅70%,如果年检新规对于电池的标准严苛,估计自己需要换车计划提前。

情绪最为淡定的是换电车型的车主。蔚来ES7车主王先生表示,自己是换电用户,厂家承诺终身换电,因此对于电池费用方面没有太多担心,个人更倾向于支持新能源汽车的年检新规。但对于在质保期内检测出质量或安全隐患的,王先生更希望车企能站出来承担相应责任。哪怕超过质保期,车企也应该提供相应解决方案而不是由车主自行解决。

“欧美国家的汽车使用,大多没有年检这个环节。特别是新能源汽车的年检标准,我国必然是走在国际最前列,没有可参考样本。”金作飞说。作为业内专家,他有两点顾虑:一是车内电气系统相对封闭,能顺利开到检测站的车,究竟能否及时检出存在的安全隐患?二是检测站没有解决问题的专业性。考虑到当前的检测站也不是政府机构而是第三方公司,金作飞更倾向于建议把车辆年检功能下沉到符合条件的4S店,“这样可以大大提高发现问题、解决问题的能力”。

也有市场人士认为,一方面,新能源车与燃油车零售数据反差逆转,燃油车主“油电同权”的呼声日益高涨;另一方面,国家对于新能源汽车的补贴政策逐渐退潮,今年以来商业充电桩费用涨价明显,同时新能源车险费用居高不下,在这样的背景下再出新规,即使新规本身给车主带来的实际影响有限,但多重因素叠加,对用车成本更为敏感的新能源车主容易增添担忧,用车预期成本增加。这对于当下持续高热不退的新能源车市场,或许将是一脚刹车。



杭州优化小客车调控政策本周实施

杭文 木易 文

8月25日,杭州市交通运输局与杭州市公安局联合发布《关于发布优化我市小客车调控政策若干措施的公告》,进一步放宽杭州“限牌”政策,满足市民需求,提振消费信心。优化措施已于8月28日正式实施。

根据通告,“浙A牌照”申领取消了区域指标申请限制和车辆更新资格限制。也就是说,个人和单位申请区域指标不再受到资格条件及数量的限制;对于个人名下第二辆及以上的“浙A号牌”小客车或已达到报废标准的小客车,在完成相应的转让登记、迁出本市

的变更登记或注销登记后,车主也可申请更新指标。

新政还增设了“直系血亲”类其他指标。今后,市民若想将其名下的“浙A号牌”小客车转让给直系亲属,只需提供有效证明材料即可直接申领该类指标。但要注意的是,这类情况下,转让方在完成车辆转让后将无法再获得更新指标。

对于长期参与小客车增量指标摇号而未中的市民,新政放宽了申请条件,只要累计参加摇号达到48次及以上,并符合本市增量指标申请资格条件的个人,即可申请“久摇不中”类其他指标。

此外,杭州市还取消小客车增量指标竞价的1万元保留价,使得竞价机制更加灵活,但其他竞价规则仍维持不变。

8月28日是杭州优化小客车调控政策实施的第一天。一大早,很多杭州市民就开始申领车牌指标,不少“久摇不中”的杭州市民很快就申领到了指标,开始物色新车。

一些参与摇号次数在48次以下的市民,则把希望放在了下一个月的车牌竞价上。他们表示:“新政策实施后,取消了1万元的保留价,报价只要100元、100元往上加就行了,这意味着,最低只需要花100元,就能拿到一块浙A牌照。”

市场人士指出,过去,每个竞价指标保留价为1万元,最高限价为上一个月平均成交价的2倍。但自从市民可以通过“久摇不中”“多孩家庭”“人才专项”等途径取得小客车指标后,杭州每月参与竞价人数少于指标计划投放数,个人指标竞价已连续多月维持保留价1万元成交。取消1万元的保留价,既符合当前增量指标的实际价值,也能更真实反映实际供需关系。

今年是杭州实施小客车总量调控措施的第10年。调控政策在特定时期有效缓解了杭州交通拥堵,提高了市民出行效率。