



## 宣称 300 公里,只跑 130 多公里 有的车停放 3 天电量就耗尽

根据公安部的数据,2015 年,我国纯电动汽车保有量为 33.2 万辆,比 2014 年增长 3 倍多。与此同时,北京市消费者协会下属的消费者网数据显示,该网接到了全国各地电动汽车消费者的多起投诉。

这些投诉的主要问题包括:电池容量虚标、续航里程“虚高”、漏电、多次充不上电等。有消费者反映,汽车电路设计有问题,车停放 3 天就整车没电了。

消费者冯先生购买了一辆某品牌的纯电动汽车,厂家在广告中宣称续航里程可达 300 公里。3 月的一天,户外温度 3 摄氏度左右,北京的冯先生驱车从市区前往郊区游玩。在开暖风空调的情况下,这辆车耗尽了几乎所有电量,续航里程仅为 200 公里。在最后 30 公里,为了不让电池电量耗尽,只能以 50~60 公里的时速行驶。冯先生与其他车友交流发现,自己的遭遇并非偶然。

北京多位新能源车出租车司机告诉记者,某品牌的新能源车宣传称能跑 200 公里,

里,但冬天实际上也就能跑 120~140 公里,遇到堵车时耗电量还会猛增。每天拉活时都提心吊胆的,总担心半路没电了。

新能源汽车到底能跑多少公里?专业汽车网站汽车之家在今年冬天进行了评测。评测人员郑宇告诉记者,他们曾对 4 款新能源汽车进行了测试。充满电后,在全程开空调暖风的情况下,这 4 款车的实际续航里程均与厂家宣传的最大续航里程相差甚远,个别车型偏差超过 50%,号称续航 300 公里,但最后仅跑了 130 多公里。

浙江省消费者权益保护委员会汽车消费维权专业委员会委员汪英来介绍,目前,新能源纯电动汽车在冬季与其他季节巡航里程相差甚远。不少车在夏天能开到厂家宣称的公里数,但由于动力电池在冬天具有电量减小的特性,因此,消费者在实际使用当中很难达到工况续航里程、等速续航里程等测试数值。

释也很随意、模糊。

中国消费者协会律师团团长邱宝昌认为,车企不应该把理想化的续航里程数值向消费者推广,“根据《广告法》等法律,厂家不能把极端情况下得到的数字拿来误导消费者”。

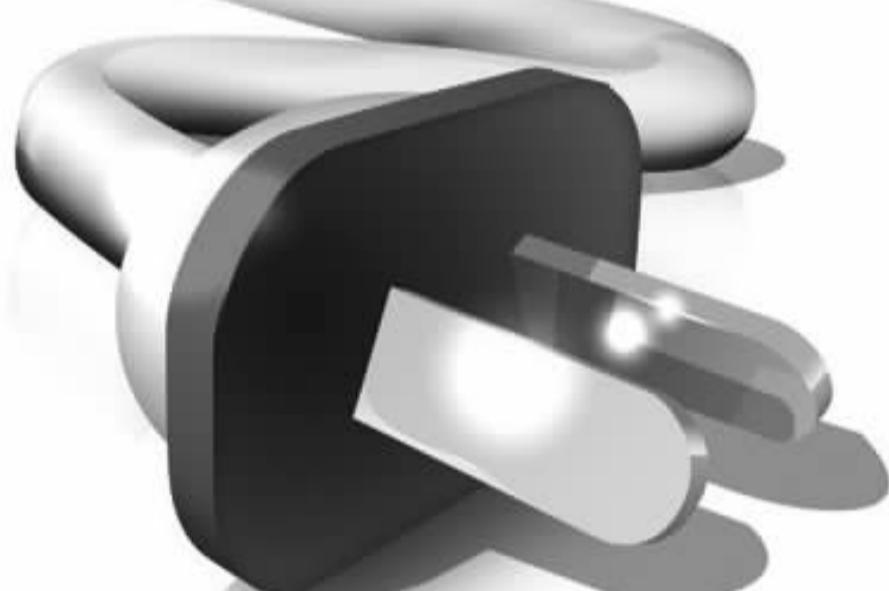
《广告法》规定,“广告不得含有虚假或者引人误解的内容,不得欺骗、误导消费者”。《消费者权益保护法》中也规定,经营者向消费者提供有关商品或者服务的质量、性能、用途、有效期限等信息时,应当真实、全面,不得作虚假或者引人误解的宣传。

中国标准化研究院副院长巫小波表示,企业应依法对其产品性能做明示和承诺,同时依照相关法律承担明示的责任。他说,新能源汽车发展很快,很多标准体系都需要完善,特别是涉及厂家标注续航里程和各种极端工况下实际续航里程之间误差认定的标准,目前还未出台。

# 号称续航 300 公里 仅跑了 100 多公里

——新能源车企夸大宣传乱象调查

近日,记者从消费者权益保护等机构了解到,涉及新能源汽车特别是纯电动汽车电池续航的投诉明显增多,主要包括电池容量虚标、续航里程达不到宣传里程等问题。消费者频频抱怨:“零下十几度不敢开暖风”、“续航里程随机变化”、“充满电不知道能开多少公里”……记者发现,有的新能源汽车号称续航 300 公里,但最后仅跑了 100 多公里。



## 车企夸大宣传成行业潜规则

北京理工大学教授、电动汽车国家工程实验室副主任林程说,目前,车企一般会公告纯电动汽车的工况续航里程,这是基于城市道路、市郊道路的综合考量以及等速续航里程的一种理想化工况,往往与实际情况有不小的差距。记者发现,不少车企在宣传中,都高调突出理论上能达到、但实际上很难实现的“续航里程最高值”。

例如,有些电动汽车在北京的广告中称,“续航里程 400 公里,能绕着五环跑四圈”、“300 公里续航能力”、“200~260 公里超长续航,远行无忧”,这些广告均没有说明车辆在不同季节的性能差异。

记者拨打过了几个电动汽车厂家的客服热线,工作人员均以介绍单一续航里程数字为主,个别的会将工况续航里程和等速续航里程做简单说明。在汽车经销商 4S 店内,夸大宣传的海报和标志随处可见。虽然销售人员一般会提到“冬季续航里程下降”、“很难跑到宣传里程”等情况,但对具体原因的解

## 夸大宣传或会增加安全隐患

“厂家夸大续航里程,有可能会令汽车在道路上突然电量耗尽引发失速,发生交通事故。”汪英来说。

虽然工信部在相关目录中给出了各个车型的续航里程数据,但这更多的是参考意义。记者发现,为了动态衡量续航里程,大多数新能源车的车主几乎都会根据温度、速度、车流量等因素计算续航里程。“买车后成了‘工程师’”,林程说,如果是新手司机,由于驾驶经验不足,对电动车了解不够,就有可能造成严重的安全隐患。

今年 2 月的国务院常务会议提出,对新能源汽车要完善准入标准,加强质量安全监管,强化生产企业对新能源汽车的安全监控、动态检查,建立惩罚性赔偿和市场退出等机制。

多位专家表示,车企应该从供给侧加大动力电池研发的力度,优化电动汽车的性能;相关政府部门应加强准入检测,防止以次充好或批量生产质量下降等问题出现;此外,相关部门应对新能源汽车广告宣传中存在的问题进行严肃治理。

(新华)