

劣质电池如何流入市场？

——电动自行车安全隐患系列调查

目前,我国两轮电动自行车保有量至少有3.5亿辆。从送外卖到上下班、从购买买菜到接送孩子,电动自行车已成为很多人离不开的出行工具。然而,令人不安的是,电动自行车引发的火灾数量连年增长。2023年,国家消防救援局共接报电动自行车火灾2.1万起。

电动自行车频频起火背后,与电池质量缺陷、违规改装改造、停放和充电不规范等原因相关,加强电动自行车安全治理已成当务之急。围绕电动自行车安全隐患问题,记者深入多地调查,剖析症结所在、探寻治理方案。



2023年,国家消防救援局共接报电动自行车火灾2.1万起。数据显示,电池单体故障等问题是导致电动车电气火灾的重要原因。电动自行车电池为何故障频发?业内人士称,部分劣质电池从源头端带来安全隐患。“新华视点”记者走访多地整车厂家、电池厂家、经销商门店,调查劣质电池流入市场的隐秘路径。

电池故障屡屡引发火灾

业内人士表示,相当一部分火灾原因与电池故障相关。国家消防救援局数据显示,2022年接报的1.8万起电动自行车火灾中,接报居住场所内因蓄电池故障引发的火灾3242起。北京市消防救援总队通报显示,今年1月份,北京市发生电动自行车和电动三轮车火灾33起,从火灾原因看,电池故障30起,约占总数的91%。

国家市场监管总局发布的2022年电动自行车和电动自行车电池质量国家监督抽查情况显示,电动自行车电池抽查不合格率为22%。

近年来,锂电池替代铅酸电池成为大势所趋,而其中部分劣质锂电池流入电动自行车市场,从源头端带来安全隐患。

动力锂电池高新技术企业星恒电源股份有限公司董事长冯笑说,正规厂家的锂电池与车辆的电气系统适配性高,生产企业本身在技术、装备、工艺等层面有保障,产品会参照国家推荐标准及各地团体标准进行充分验证,达到相关规定对安全性能的要求,出现起火事故的风险概率较低。

“对全国多起电动自行车起火事故溯源发现,很多是改装使用小作坊生产的劣质锂电池所致。”江苏某地市场监管局工作人员说,日常监管中发现,一些不合规的杂牌厂、小作坊生产的电池质劣价低。近年来经严厉打击,仅该地已关闭约70家相关企业。

吉林大学汽车底盘集成与仿生全国重点实验室副教授李伟峰表示,如果电池制造现场管控不当,电池内部可能会混入杂质、金属颗粒物等异物,随着电池使用时间延长,异物易刺穿隔膜发生内短路,出现热失控引发火灾。劣质锂电池存在制造缺陷,用于电动自行车,隐藏较大安全隐患。

近年来,广东、江苏、浙江等地监管部门开展电动自行车电池产品质量安全专项整治行动,重点整治废旧电池组装以旧充新、无厂名厂址、无执行标准等问题。

部分废旧电池流入无资质小作坊

在网上输入“锂电池”的关键词,会弹出大量组装代加工广告。

“一人一天能组装4到10块,一块最低工费80块钱。”河南郑州一家生产电动自行车锂电池的工厂招商人员向记者推介,按不同级别收取数万元合作费后,到厂培训一天就能学会组装,在家中就能代加工锂电池。

担心记者学不会,招商人员还发来“锂电池组装教程”短视频。记者看到,一名操作人员先将电芯在支架上并联串联,再用点焊机在镍片设备上焊接,加装排线和保护板,用热缩膜密封后,一块锂电池就组装完成了。

“这些电芯不少来自电动汽车淘汰的锂电池,有的来自动力电池厂家的B级产品。”冯笑说。这类锂电池原料质量低劣、生产环境杂乱、组装工艺粗糙,产品一致性较差,缺乏权威机构出具的产品安全检验报告,多为三无产品。

中国自行车协会副理事长、江苏省自行车电动车协会名誉理事长陆金龙也表示,一些小作坊为节省成本,组装时在绝缘、防撞、防穿刺上偷工减料、把控不严,增加了锂电池的安全风险。

这类产品为何会有市场？

广西绿源电动车有限公司总经理方亚介绍,电动自行车的主要成本是锂电池、电机、车架。在中高端车型中,锂电池成本约占三分之一;在4000元以下的中低端车型中,锂电池成本约占一半。以48V24Ah的电池为例,品牌锂电池的售价达1000多元。

冯笑说,相较正规厂家出厂的合规锂电池,低劣锂电池价格仅为其二分之一甚至三分之一,主要用于电动自行车,常以超标大容量吸引有改装需求的消费者,在电商平台上销售。

记者调研了解到,由于动力电池回收体系尚不完善,部分废旧锂电池流入无资质的小作坊。

广东省市场监管局通报显示,2023年,广东有25家企业打着“梯次利用”的幌子,将废旧电池简单组装,变成“全新”的电动自行车电池。目前上述企业均已关闭或转产。

业内人士介绍,当前动力电池回收存在准入门槛低、中间环节多、溯源管理难等问题。厂家动力电池型号不一、产品迭代更新快,不同时期电池登记管理系统又互不匹配,导致生产者责任延伸制度难以落地。

江苏省市场监管局产品质量安全监督管理处四级调研员覃道刚也表示,电池产品质量监管难度大,特别是有无使用废旧电池等情况难以发现。

多方合力加强源头治理

清华大学车辆与运载学院副教授冯旭宁介绍,电动自行车锂电池目前缺乏强制性国家标准。“建议国家出台严格的强制性国家标准,让企业提升安全意识,从源头端管好电池出厂。”

广东省标准化研究院相关负责人表示,应建立并推行动力自行车产品质量标准规则,为电动自行车行业发展保驾护航。督促认证机构加强电动自行车3C认证获证后监督,完善监督规则,杜绝车辆销售过程中的篡改乱象。

陆金龙提出,建立健全科规规范的动力电池回收政策,应按照谁生产、谁负责的原则,完善电动自行车电池追溯体系,为车辆使用提供安全保障。

业内人士建议,推动建立电动自行车产品全链条、全生命周期管理体系。推进电动自行车赋码溯源管理,汇集产品认证、生产、销售、登记至回收等全流程信息,利用数字化平台实现多部门协同监管。

针对电动自行车起火爆炸事故频发,此前中消协专门发布警示,建议消费者每年到销售点或有资质的维修场所,对电动自行车的线路、电池等零部件进行检查、保养和维护,切忌擅自拆卸电气保护装置。

中消协、国家轻型电动车及电池产品质检中心也提醒广大消费者,切勿非法改装电动自行车。若电动自行车电池已过有效期或者在有效期内发生质量问题需要更换的,尽量更换同款电池产品,避免因电池不适配而引发事故。

据新华社

邯郸初中生遇害案：初步认定嫌疑人为预谋作案

记者从河北省邯郸市肥乡区公安分局了解到,经过侦查,初步认定邯郸初中生遇害案是一起有预谋的犯罪案件。目前尸检已结束,警方通过调研走访、审讯3名犯罪嫌疑人等已取得大量证据,一些情况仍在侦办中。

肥乡区公安分局政工监督室主任李亚峰说,经过侦查和技术部门勘验,被害人尸体掩埋地坑深56厘米,嫌疑人分两次在废弃大棚中进行了挖掘,第一次在案发前一天,即3月9日挖掘,案发当天,即3月10日又进行了挖掘。

3月17日,河北省邯郸市肥乡区委宣传部官方微信公众号“微观肥乡”发布通报称,2024年3月10日,邯郸市肥乡区初一学生王某某被杀害。3月11日,涉案犯罪嫌疑人被全部抓获,已依法采取刑事强制措施。

据新华社

乐施会指以色列“蓄意”阻碍人道物资进加沙

国际慈善团体乐施会17日发布一份报告,指认以色列“系统性且蓄意”阻碍人道主义援助物资进入巴勒斯坦加沙地带,违反国际人道主义法。

乐施会在报告中说,以色列不执行联合国国际法院今年1月要求推动人道援助物资进入加沙地带的裁决,没有履行作为占领方保护所占土地民众的法律责任。

就南非政府去年12月向国际法院起诉以色列在加沙地带进行种族灭绝,国际法院今年1月26日发布具有法律约束力的临时措施,要求以色列遵守联合国《防止及惩治灭绝种族罪公约》,防止在加沙地带发生针对巴勒斯坦人的种族灭绝行为。

在乐施会中东和北非事务主任萨利·阿比-哈利勒看来,国际法院出台临时措施后,加沙地带人道主义状况却更加恶化,以色列领导层非但没有改弦易辙,反而蓄意阻碍援助工作。“我们认为以色列没有尽其所能采取措施防止种族灭绝。”

乐施会在报告中指出,以方对援助物资的检查程序“效率低下到不合理的程度”,导致准备进入加沙地带的每辆援助卡车平均要排队等待20天。

按照报告的说法,今年2月,2874辆援助卡车进入加沙,平均每天99辆,比1月份日均减少44%,仅相当于本轮巴以冲突去年10月爆发前水平的20%。冲突爆发5个多月来,以色列允许总计15413辆次卡车进入加沙,而要满足加沙民众在围困下最低生活需求,需要9万辆卡车的援助物资。

报告说,以色列方面还武断地禁止“军民两用”物品进入加沙。这些可能用于军事用途的民用品包括手电筒、电池、水管甚至医疗物资。一辆卡车一旦被发现搭载某种“违禁品”,就得退出等待队列,卸载“违禁品”,重新排队20天。

以方所列禁止清单的品项“数目庞大,且不断变化”。报告举例说,乐施会某批援助物资中的储水袋和水质测试剂在没有任何理由情况下遭禁止,后来又获准入境。乐施会还说,以色列在没有给出理由的情况下,就拒绝满满一仓库的氧气罐、婴儿保育箱、饮用水和卫生设备等国际援助物资运入加沙,而仓库位置距离加沙仅40公里。

乐施会还谴责“针对援助人员、人道设施和援助车队”的攻击行动,以及以方限制援助人员前往某些地点,尤其是在加沙地带北部。

法新社报道,以色列政府多次为其政策辩护,反驳联合国以及一些国际援助团体指认以方繁琐检查程序阻碍食品及其他必要物资运入加沙地带的报告,还说联合国应该向加沙提供更多援助。

据新华社