

电池不属于车主？车电分离背后的真相与警惕！“买车身送电池”

来源：陈育如 发布时间：2025-11-14 22:48:53

“全款买了车，却只有车壳是你的，电池还是厂家的！”——这样一则短视频在网络上迅速发酵，让不少新能源车主脊背发凉。视频中，车主愤怒地控诉自己明明全款购车，电池却被厂商远程锁定，车辆瞬间变成“铁疙瘩”。

这并非孤例。随着“车电分离”模式的推广，越来越多消费者开始质疑：我究竟买到了什么？电池是谁的？厂家有权远程锁电吗？



01 模式解析：什么是车电分离？

车电分离，简单说就是车身和电池分开销售或租赁。消费者购买车身，电池则通过租赁方式使用。



这种模式最早由蔚来汽车在2020年8月推出，命名为BaaS电池租用服务。



选择BaaS方案购车，车价可直降7万元，但需每月支付980元电池租用费加80元保险费，总计1060元。

继蔚来之后，小鹏、哪吒、智己等品牌也陆续推出了各自的“车电分离”方案，但具体模式各有不同。

02 方案对比：各家车企的电池玩法

目前市场上的车电方案主要分为两大类：

电池永久租赁型：以蔚来BaaS为代表，用户始终租赁电池，电池产权永远不属于车主。在蔚来的方案中，电池产权既不属于蔚来汽车，也不属于车主，而是归属于蔚来主导成立的电池资产管理公司。

分期购买型：以小鹏和智己为代表，实质是电池分期付款。用户支付完所有分期后，可获得电池所有权。

以小鹏为例，其电池租赁服务采用七年超长分期分摊电池成本，七年费用付完后，用户可获得电池所有权。智己LS7的电池分期方案也类似，完成60期分期信贷后，用户支付尾款即可获得完整的车电产权。

03 产权困境：电池到底是谁的？

这正是问题的核心。在电池永久租赁模式下，消费者永远无法拥有电池产权。

这意味着，即使你全款购买了车身，电池仍然不属于你。你只是电池的“租客”，而非“业主”。

更令人担忧的是，一些车企可能通过技术手段实现对电池的远程控制。一项2024年的专利显示，已有企业开发出“汽车智能锁电控制系统”，能够通过手机应用程序远程控制车辆的蓄电池断开供电输出。

虽然该专利声称目的是“保证车辆电池的用电安全”，但技术本身是一把双刃剑，既可用于保护电池，也可能成为厂商控制用户的手段。

04 风险警示：远程锁电的隐患

远程锁电功能潜藏着巨大风险。一旦厂商启动锁电程序，你的爱车可能瞬间瘫痪。

2025年11月1日起，《锂离子电池编码规则》正式实施，要求所有新生产的锂电池刻上唯一编码。这本是为了便于溯源和责任认定，但同时也强化了厂商对电池的管控能力。

结合远程锁电技术，厂商完全有能力对特定编码的电池进行远程控制，包括限制其使用。

05 消费提示：购车前的必读指南

面对复杂的车电分离方案，消费者应保持清醒：

仔细阅读合同条款：明确电池产权归属、使用权限和责任划分
了解远程控制条款：注意合同中是否包含厂商远程控制电池的条款
算清长期成本：以蔚来为例，使用超过5年后，支付的电池租金将超过购车时减掉的7万元
询问二手车处理：了解电池租赁方案下的二手车如何处理。例如，蔚来表示BaaS模式的二手车后续使用将继续租用电池，只需变更月租的支付人
一位资深业内人士坦言：“车电分离降低了购车门槛，但消费者必须明白自己选择了什么。是短期便利，还是长期所有权？”

随着新能源汽车普及，相关法规也在完善。2025年11月1日实施的《锂离子电池编码规

则》要求每块电池有“唯一身份证”，这既能追溯责任，也可能强化厂商对电池的管控。

技术进步应为消费者权益护航，而非制造新的枷锁。 在选择车电分离方案时，消费者应擦亮眼睛，权衡利弊，别让便捷性掩盖了所有权的丧失。

HTML版本：[电池不属于车主？车电分离背后的真相与警惕！“买车身送电池”](#)