

告别近20年野蛮生长 “新国标”助高质量发展 电动自行车:姓“自”不姓“机”



经过近20年发展,特别是随着快递、外卖等行业兴起,电动自行车成为短途出行的重要交通工具。目前,中国电动自行车产业规模世界第一,年产3000万辆,社会保有量约2亿辆。很多电动自行车越来越大、越来越重、越来越快,已经严重威胁人们生命财产安全和道路交通安全。

1月16日,工业和信息化部、公安部、国家工商总局、国家质检总局(国家标准委)四部门联合发布《电动自行车安全技术规范》(下称“新国标”)国家标准报批稿,向社会公示30天,目前公示期即将结束。相较1999年的《电动自行车通用技术条件》,“新国标”对电动自行车各项技术指标进行了全面提升,被誉为电动自行车行业“史上最严‘新国标’”。

那么,“新国标”将对消费者、生产者、销售者及政府监管部门带来怎样影响?目前大量存在的“超标车”到底是姓“机(动车)”还是姓“自(行车)”?电动自行车行业未来如何实现高质量发展?记者采访了相关政府部门负责人、生产者、行业专家和消费者。

确保共同利益最大化

中国最早的电动自行车标准于1999年出台,名为《电动自行车通用技术条件》。中国电子技术标准化研究院标准管理与服务中心主任郝文建说,由于时代发展,标准严重滞后,使得近20年来电动自行车行业“肆意生长”。此次“新国标”出台,标志着《条件》正式进入历史,电动自行车行业迎来严格监管时代。

安全性、强制性和标准化,是“新国标”的三大特点。工业和信息化部消费品工业司司长高延敏具体将其总结为“二二一二”。第一个“二”是指堵住了两大漏洞:一是将现行标准部分条款强制修订为全文强制执行;二是针对现在电动自行车出厂以后出现的改装现象,增加了防篡改要求。第二个“二”是适当提高了两项指标:最高车速由20公里每小

时调整为25公里每小时;含电池在内的整车质量由40公斤调整为55公斤。第三个“一”是强调电动自行车必须具有脚踏骑行功能,这是将其纳入非机动车管理的前提。第四个“二”是增加了防火阻燃、淋水涉水等两项安全内容。此外,“新国标”还规定,电动自行车电机功率由240瓦特调整为400瓦特。

“新国标”带来的影响是明显的。对于消费者来说,电动自行车安全性更高了,同时对骑行者也提出了更高要求。“为了大家的共同安全,我完全赞成将电动自行车速度和重量降下来。”小孙说,他家到单位有12公里,骑自行车太累,买了一辆电动自行车。但现在一些骑行者,不仅在道路上车速极快,还和机动车、自行车抢行,甚至逆行,让他每次出

行都提心吊胆。

此前,通过网络学习破解知识,他将车改装为目前最高时速可达近50公里每小时,车重近60公斤,已不符合“新国标”要求。他表示,如果以后交管部门有要求,他会按照规定去上一个电动摩托车牌照。

高延敏表示,“新国标”实施后,对于消费者已经购买的不符合新标准的电动自行车,将由各省、自治区、直辖市政府根据有关法律和当地实际情况,制定妥善解决办法,通过自然报废、以旧换新、折价回购、发放报废补贴、纳入机动车管理等方式,在几年内逐步化解。

对于企业来说,改革“阵痛”在所难免。“‘新国标’对我们来说是一个重要消息。”浙江绿源电动车有限公司董事长倪捷在接受本报记者采访时表示,公司已

经开始认真研究“新国标”中的技术细则,力争在半年到1年的过渡期内,完成新产品研发、生产线调整和库存产品消化工作。

“这也为公司提供了新的发展方向。”倪捷表示,“新国标”实施后,公司将朝着两个方向转型升级。一是根据“新国标”改造现有生产线,设计、生产新的电动自行车产品;二是向主管部门申请电动摩托车项目核准,生产和销售电动摩托车或电动轻便摩托车产品。

专家表示,“新国标”实施后,不会过多增加企业生产成本和消费者使用成本。据测算,新标准实施后,每辆电动自行车生产成本将增加200元左右。同时,随着相关配套零部件厂家增多,采购成本下降、一次性投入逐渐摊薄等因素,企业成本会逐步降低,因此不会给消费者购买造成较大影响。

回归本性强调安全性

长期以来,电动自行车在满足人们短途出行同时,也存在着发展不平衡不充分问题。

由于非法改装,很多电动自行车产品性能已接近机动车。工信部调查显示,实际使用中部分电动自行车最高车速超过40公里每小时,重量超过70公斤,超标车比例接近七成。记者在北京市多家电动自行车销售市场调查发现,很多电动自行车增加了车长,去掉了脚蹬子,改装了动力系统,摇身变成“小摩托”。一些销售者甚至暗示消费者可以从网上学习破解程序,快速实现车辆增速。

这种乱象带来的是安全事故频发和人员伤亡大幅上升。据统计,5年来,电动自行车肇事致人伤亡的事故起数、死亡人数年均分别上升8.6%和13.5%。

因此“新国标”正本清源,首先即明确规定,电动自行车指以车载蓄电池作为辅助能源,具有脚踏骑行能力,能实现电助力或电驱动功能的两轮自行车。这意味着目前的超标电动自行车、电动摩托车、电动三轮车都不再属于电动自行车。

“总的来说,电动自行车姓‘自’而不是姓‘机’。”清华大学交通研究所副所长杨新苗对本报记者表示,“新国标”明确要求电动自行车需要具备脚踏骑行功能,并对最高速度和整车重量做了调整,厘清了长期以来电动自行车到底是自行车还是机动车的问题,带动其回归自行车出行本质,也符合自行车交通服务城市的初心。

他分析说,电动自行车车重和速度

存在一定正比关系。车辆越重,高速行驶保持稳定的能力越强。55公斤重的电动自行车具备速度达到50公里每小时的能力。根据测算,电动自行车时速50公里时,出现事故时有80%的致死率。“如何让55公斤的电动自行车不开到50公里时速,需要骑行者自律和监管者他律同时发挥作用。”

同时,电动自行车安全性能低、非法改装现象也加剧了火灾发生。郝文建表示,经过对这些事故原因的调查分析发现,目前绝大多数电动自行车产品车身材料基本不具备防火阻燃要求,一旦发生短路等电气故障,30秒内即会出现明火,着火后3分钟火焰温度可上升至1200摄氏度,并迅速引燃周围可燃物。

为此,公安部今年1月下发《关于规范电动车停放充电加强火灾防范的通告》,明确严禁在建筑内的共用走道、楼梯间、安全出口处等公共区域停放电动车或为电动车充电。《通告》中,电动自行车、电动摩托车和电动三轮车都被纳入监管范围。此次“新国标”也在增加车辆材料防火性能、阻燃性能要求外,在说明书中增加了关于电动自行车的使用安全提示。

在杨新苗看来,从城市管理者 and 交通管理部门角度看,从根本上解决电动自行车目前存在的各种问题,推动电动自行车“自行车化”而非“摩托车化”是更好的发展方向。他认为,杭州、上海、北京等城市,可通过设置和完善更高的地方标准,采用更为接近自行车的电动自行车产品,提升城市品质,降低管理成本和事故出现风险。

引领绿色出行新时代

近年来,各地开始积极探索通过地方立法规范加强电动自行车管理。例如,上海、江苏等地实施目录公告管理,对电动自行车进行注册登记上牌,并加强对驾驶人的教育管理;福建福州、泉州等地通过对超标电动自行车设置过渡期、以旧换新、折价回购等措施,逐步消化存量;广西南宁等地则强化了通行秩序整治。

“新国标”向社会公示以来,部分省市电动自行车行业协会积极筹备召开符合新标准的车型对接交流会,展示按照新标准指标制作的样车。

倪捷表示,绿源未来将把精力主要

放在这几个方面:一是加大锂电池研发和推广力度;二是增强电动自行车刹车制动性能等安全性指标;三是从技术上限制电动自行车车速,最大限度上做到防篡改。他同时建议对“新国标”相关条款进行科学修订。例如,适当提升最高电压,进一步综合考量防触电与防过热之间的关系;应对电动自行车具备脚踏骑行能力进行科学测试和鉴定,以切实降低骑行者安全隐患。

政府部门相关落实工作也在展开。工信部正在修订国家标准《电动摩托车与电动轻便摩托车安全要求》,符合该标准的可列为机动车。

公安部交通管理局副局长李江平表示,公安部将指导各地公安交通管理部门,继续加大对电动自行车闯红灯、逆向行驶、占用机动车道行驶、乱停乱放等违法行为的查处力度,切实维护好道路通行秩序。

国家工商总局消费者权益保护局副局长陈奕辉对本报记者表示,工商部门将重点做好三方面工作。一是指导各地工商、市场监管部门,强化流通领域电动自行车产品质量的监督检查和查处力度,监督相关经营单位落实好主体责任。二是加强部门间涉企信息归集共享,对违法车企实施联合惩戒。三是引

导经营者和消费者增强全民交通安全意识。

杨新苗则提倡全社会关注电踏车运用。他表示,电踏车保留了自行车骑行能力,同时用电力辅助骑行,在骑行过程中始终需要人力参与,车不踩不走,是欧美市场里人们短途出行的重要工具,而且很多产品由中国企业生产。

“在新时代,城市居民需要更省力方便的新型交通工具。‘新国标’如果能带动人们更新观念,摆脱对小汽车的依赖,促进更多新型绿色交通工具出现,那将善莫大焉。”杨新苗说。

据《人民日报海外版》



新国标是电动车的一次革命性规定

工信部、国家标准委16日将《电动自行车安全技术规范》国家标准报批稿向社会公示。新标准对车速、重量、外形、电池等关键指标严格规定,明确电动自行车主要用于“短途代步”功能,并要求全文强制执行。

电动自行车的普及,给老百姓的出行带来了极大的便利,现在几乎家家都有电动车,中国也从传统的“自行车上的国家”成为了“电动自行车上的国家”。从便利百姓出行、发展绿色交通等角度来看,这不是什么坏事,然而相比于传统的人力自行车,电动自行车因为重量更重、速度更快、体积更大,所以一旦发生交通事故,对各方所造成的伤害也就越大。据公安交通管理部门统计,近5年,全国共发生电动自行车肇事道路交通事故5.62万起,8431人死亡,直接财产损失1.11亿元。事故起数、死亡人数年均上升8.6%和13.5%。

应该说,这就是工信部、国家标准委出台《电动自行车安全技术规范》的根本原因所在。“新国标”最大的亮点,不仅仅是对车速、重量、外形、电池等关键指标做出了严格规定,而且首次明确电动自行车主要用于“短途代步”功能,并要求各地以及整个行业全文强制执行。对电动自行车“短途代步”功能的明确,也就意味着以往为了长途行驶而设计和制造的电动自行车,将不在允许之列。与此同时,“新国标”坚持全文强制,消除了“非否决项”留下的漏洞,不再给生产超过标准的电动自行车留下余地和空间。

电动车所带来的系列问题,并不是现在才有的,自1999年发布《电动自行车通用技术条件》作为行业标准以来,为了适应行业的发展、社会的需要,至今已经多次对标准进行修订,但都因为种种原因都没有到公示环节。从这个角度来说,“新国标”的出台,对整个电动自行车行业的发展,对百姓使用电动自行车所带来的影响,都是具有革命性的。

有了标准是好事,让标准得到严格的贯彻落实,才是根本。首先要从源头上,也就是从电动自行车的生产线上开始严格落实标准,让每一辆走下生产线的电动自行车都是符合“新国标”的。其次,由交警部门严查改装车,对改装电动自行车的车主和帮忙改装车辆的维修店实施“双罚制度”,遏制目前普遍存在的电动自行车改装乱象。现在很多人,尤其是年轻人,为了追求电动自行车跑得快、跑得远,私自找人对电动自行车进行改装,增加电池,调整车速等等,如果这一问题不能得到有效遏制,那么“新国标”的执行落实效果将大打折扣。

据南方网

修订标准中的电动车“硬指标”



2013年-2017年全国共发生电动自行车肇事致人伤亡情况



新京报制图/高俊夫