这算滑行玩具，还是交通工具？风靡年轻人群体的电动平衡车穿梭街头却遇身份“尴尬”

平衡车：“代步神器”还是“夺命暗器”？

时下，电动平衡车由于其便捷性和环保性成了时尚酷炫的代步工具。它没有车把手，也没有座椅，只需一个人踩住车轮两旁的踏板，平衡后就可以前行，犹如《西游记》里哪吒踩的“风火轮”。

电动平衡车又叫体感车、智能平衡车、自平衡电动车，市场上主要有独轮和双轮两类。其主要是利用车体内部的陀螺仪和加速度传感器，来检测车体姿态的变化，然后驱动电机进行相应的调整，以保持系统的平衡。

然而，这种新出现的“代步神器”因为速度快，又存在不小的安全隐患，在上路时遭遇了身份危机——到底是滑行玩具还是交通工具呢？继上海交警部门首次明确其为“滑行工具”并且不具备上路权后，全国多地对此展开了整治，向电动平衡车说了“no”！

在乌镇举办的“互联网之光”博览会上，有厂商现场展示电动平衡车。（资料照片）
（新华社记者 **徐昱** 摄）

本报记者 **王晓峰**
通讯员 **董力军 王莎**

轻便快捷，“代步神器”广受青睐

前不久，有市民向记者反映，他深夜下班回家经过药行街一带，发现有人从车后备厢拿出一辆电动平衡车，骑上后就离开了。“不是一次两次，而是经常看到这样的情景，一问才知道是代驾司机。”

原来，随着代驾行业的兴起，越来越多的代驾司机加入到使用电动平衡车的行列之中。有位从事代驾工作多年的潘先生告诉记者，这是逼不得已的“选择”。他们这一行情况特殊，工作时段常在深夜，有些时候凌晨一两点还要送客人回家。把客人送到了，自己怎么回来就成了难题，尤其是地处偏僻地段时，打不到车，地铁、公交都停运了。这时体积小、能塞进汽车后备厢的电动平衡车无疑成了他们的“救星”。

“现在各种打车软件兴起，代驾行业也受到了一定的冲击。赚钱不易，所以有些兼职的代驾司机会选择电动平衡车代步。”潘先生说，他个人是反对使用电动平衡车的，因为目前国内平衡车缺乏统一的标准，存在不小的安全隐患，而且已出现过代驾司机摔伤的案例，但现实需求摆在那，不得不妥协。幸好，如今公共自行车、动感单车广泛投入使用，代驾司机可以选择其他的代步工具。

恍然间，大街小巷里出现不少踩着平衡车的人。这其中除了代驾司机这一特定行业外，上班族也占了很大一个比例。电动平衡车之所以会成为不少职场人的首选，是因为它小巧便捷，最远行程40公里，最高时速超过每小时20公里，解决了短途出行、收藏等问题。此外，孩子也是电动平衡车的主要使用群体，因为对于他们来说，这是一件新奇的玩具，和旱冰鞋一样，在玩耍的同时能锻炼身体的平衡性。

记者在几大主要网购平台上看到，电动平衡车卖得很好。独轮的、双轮的、带把手的、无把手的……各种不同价位、不同种类的电动平衡车应有尽有，价格在数百元至数千元之间，有的网店每月能卖出数千辆。

“卖家一直在强调‘代步上路’‘收藏方便’‘充电方便’等优势，想想也有道理，现在不少地方停车难而且停车费也贵，如果上班距离近买一辆也挺实惠的。”记者的一位朋友前不久就花了2000多元买了一辆电动平衡车，常用它来进行短途接驳以及玩耍。“不过这东西有点不安全，主要靠自己的重心控制前进和刹车。人多的时候使用要当心，我上次差点出事撞到人。”她说。

时速快制动距离长，安全隐患不小

电动平衡车，作为新时代的科技产品，优点自然不少，但缺陷也很致命。

据悉，电动平衡车是“舶来品”，早先进口价格动辄数万元。而截至去年，国内的生产商已激增至上万家，产品除了满足国内需求外，还大量出口国外，但质量和安全性能一直备受质疑。原因也很简单，一分钱一分货。不少山寨生产厂商采用劣质零部件，以次充好，降低成本，使得产品存在安全隐患，尤其是时速与制动这两项关键技术成为安全“痛点”。

就在今年8月份，北京市消协发布电动平衡车比较试验结果：在测试的20个样品中，除1个样品干态制动距离刚好为4米外，另外19个样品干态制动距离远大于4米，刹车距离最长的达到9.9米，骑行时风险较高，存在极大安全隐患。据了解，电动自行车车轮直径为35厘米至60厘米，而电动平衡车车轮直径约为20厘米。因此电动平衡车刹车时摩擦系数小，稳定性较差，制动距离较长。如果制动性能差，骑行时刹车不灵，在骑行中特别是高速行驶时极易发生交通事故，对使用者造成人身伤害。

北京市消协在测试中还发现不少其他安全问题。比如车速过高问题，20个样品中，16个样品行驶的最高车速超过每小时20公里。而根据相关标准的规定，电动自行车的最高车速也只能是每小时20公里，但试验中最快的电动平衡车的车速已达到每小时27公里。此外，蓄电池容量明示与实测差距较大、缺少说明书或说明书明示内容不全的问题也不少。

千万别小瞧这些细节，忽视它们所引发的后果不堪设想，代步“神器”会瞬间变成坑人“暗器”。据媒体报道，今年3月，一男子驾驶电动平衡车，在北京市大兴区一购物商城二层转弯时，失控撞破一家商户的玻璃门而当场昏迷；还有1月份备受关注的某品牌平衡车伤人案，车主如往常一样身体前倾加速上一缓坡，哪知平衡车突然失去动力，由于惯性，整个人往前飞了出去，导致右腿髌骨骨折。这还不是最可怕的，去年7月21日，上海长宁区郑某驾驶一辆电动平衡车在一处没有红绿灯的人行横道附近，因刹车不及撞倒行人，导致行人送医抢救无效死亡。当地法院最终宣判郑某过失致人死亡罪成立，判处其有期徒刑一年，缓刑一年。郑某还需承担民事责任，赔偿死者家属65万元。

“法院最后认为，平衡车等工具不属于非机动车，因此该案件不属于交通肇事范畴，最后认定为过失致人死亡这样一个刑法的罪名。”有法律界人士告诉记者，在我国的交通法规里，责任主体只有行人、非机动车、机动车三种，但电动平衡车到底属不属于非机动车此前还处于灰色状态。若是出现违法现象以及因此引发的人身损害事故，如何适用法律以及适用何种法律是存在争议的。这是因为到目前为止还未有国家相关标准作为参考。

整治难在于定性上，上海交警勇开先河

“最近这几年，各种奇形怪状的‘电动车’不断出现，除了电动平衡车外，还有外形像蜗牛的电动三轮车。”有一名基层交警告诉记者，这些“车”虽然够萌，明眼人一看就知道存在安全隐患，与传统的交通工具差异太大了。但执法起来难度不小，主要还在于定性以及处罚条款欠缺，因为这是一类新事物，《道路交通安全法》还没有详细的规定可供参考。所以，要进行整治，首先要确定这是玩具还是交通工具，假如是交通工具，还得接着再进行检测，是属于非机动车还是机动车范畴。

在这方面，上海交警部门走在了全国前列。今年8月份，上海交警发起整治行动，随后又宣布禁止电动平衡车上路，违者将被处以罚款：在机动车道使用的，将按上限处罚款50元；在非机动车道上使用，一律处罚款20元。其依据是电动平衡车既不属于机动车范畴，也不在几类非机动车的产品目录内，因此将其归纳在“玩具”或“运动器械”类别，和滑板、旱冰鞋等类似。而《道路交通安全法实施条例》规定，行人不得在道路上使用滑板、旱冰鞋等滑行工具。该条例中的“道路”包含了机动车道、非机动车道以及人行道。同时，《上海市非机动车管理办法》也规定，“电动平衡车”不具有路权，不得上路行驶。

不久，北京交管部门也宣布，电动平衡车禁止上路行驶，同时依据《北京市实施道路交通安全法办法》相关规定对违者处以10元罚款，并责令违法行为人立即改正，不得继续在道路上使用此类滑行工具。截至目前，除了北京、上海，深圳、厦门、武汉等多地均对电动平衡车的上路行为发起了整治行动。

有律师告诉记者，电动平衡车被定性为滑行工具，不能作为交通工具使用，不具有路权，只能在一些专用场地和封闭道路、封闭场所内进行娱乐性的活动。定性的明确，对于执法部门规范化管理具有重要意义。但需看到的是，现行的法律法规在具体的处罚条款上略有不足，大多靠地方性法规弥补。这就要求其他城市根据自身实际，制定相应的规范。

律师说，此前电动平衡车的“路权之争”陷入了一个“恶性循环”：执法是因为其不属于交通工具，同时缺乏行业标准导致质量参差不齐，存在安全隐患；安全隐患又导致事故频发，最终又回到了执法上。但这一切也说明了一个问题——行业标准缺失的可怕。

新事物出现，“规矩”还需与时俱进

多地对电动平衡车发布“禁令”，但在网络上也有不同的意见：“平衡车在一定程度上确实方便了短途出行，受益的是民众。不应该因为规则的不完善和质量的不过关就禁掉。显然政府该做的是规范行业制造水平，制定合理出行规则。”

对此，有专业人士表示，目前情况下交警部门的整治是有必要的，不是为了处罚，目的是为了让市民明白这类车不属于交通工具，不能上路行驶，而且一旦发生人身事故，保险理赔也将是一个大问题。

为了避免以后再出现类似难题，相关部门应尽快制定电动平衡车等新兴工具的国家标准，对此类工具的属性、车速、制动能力等作出明确规定，从生产、销售环节就开始加强监管。毕竟时代在进步，科技在发展，法律法规也需与时俱进，谁能保证未来电动平衡车不会成为新一代的出行工具？

目前，这一认识也在被各界逐步接受。据媒体报道：12月12日，首批电动平衡车国标《电动平衡车通用技术条件》和《电动平衡车安全要求及测试方法》正式开始起草，并将于一年后报批。这两项国家标准的出台将改变国内平衡车相关行业无质量和安全监督的状态，将对市场起到重要规范作用。

而在本月20日，阿里巴巴联合苏宁易购、品牌方以及中国电器科学研究院等国内权威第三方认证机构成立“新兴商品产业标准联盟”，率先推出“联盟级标准”，加强行业自律。其中因安全问题备受争议的电动平衡车在此项标准中就有涉及。

“这些都是好消息，但在问题未解决之前，我们还是希望市民不要将电动平衡车作为代步工具。如果已购买的话，可以到较为开阔的公园或者封闭区域内娱乐使用，避免发生意外。”交警说。

编辑点评

莫将人身安全当儿戏

车流滚滚的城市道路上，一名男子脚踩电动平衡车，手里夹着一根香烟，吞云吐雾潇洒前行；夜色笼罩的街头，几个代驾司机人手一辆电动平衡车，聚在一起等候客人。在我们这个城市，把电动平衡车当作交通代步工具的大有人在。

我国《道路交通安全法》明确规定，不管是机动车还是非机动车，都应当符合国家有关标准，经公安机关交通管理部门注册登记后方可上道路行驶。电动平衡车这种代步新宠，既不符合我国的机动车安全标准，也不在几类非机动车的产品目录内，不具备起码的“路权”。

事实上，电动平衡车这种“舶来品”，最早推出时的定位是一种玩具，而不是一种交通工具。它可以在景区或者小区等封闭的环境里娱乐休闲使用，却不能驶上街头。最大的安全隐患在于，电动平衡车没有制动系统，不能像其他交通工具那样遇到情况就可以刹车，如发生人身安全事故，责任也很难明确。

最近，各地对电动平衡车等代步新宠进行集中整治，明令禁止电动平衡车、滑板车等上路行驶，是出于对大众出行安全的考虑。因此，对于这种新兴事物，我们应该清楚其作为电动玩具的本质，不应擅自上路行驶，以免给自己、给他人的人身安全带来威胁。

（王芳）

相关链接

各国对于电动平衡车上路的规定

美国：由于担心电动平衡车会撞伤行动不便的残疾人、老年人或儿童，美国部分城市至今都不允许平衡车上路。

英国：平衡车被法律定为动力车辆，目前只能在私人地界经许可后行驶。

瑞典：被分类为有动力机械车辆，又无法通过车辆的基本规格认证，平衡车被禁止在公共道路上行驶。

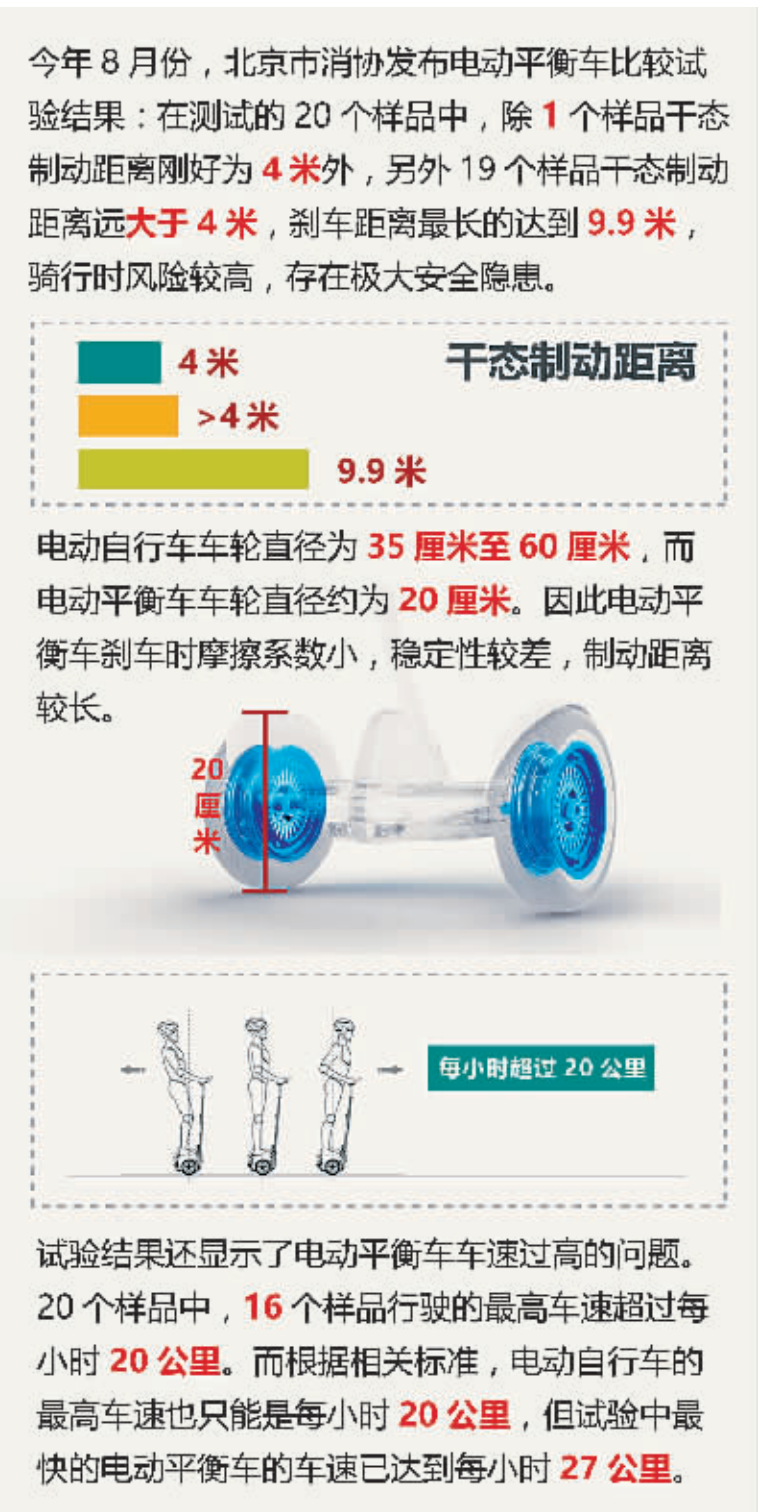
荷兰：除了少数心肺方面疾病的患者可以使用平衡车作为医疗性辅助器材之外，平衡车因为安全上的考量，并不被允许在公共道路上使用。

德国：一般而言，除非特别申请获得通过，否则平衡车只被允许用于部分私人拥有的土地或道路上，而无法进入公共道路，但在部分地区也有将平衡车视为电动轮椅类的设备，而允许行驶于脚踏车专用道或人行道。

日本：平衡车是被分类为有动力车辆，因此要求必须配备刹车、头灯、刹车灯、方向灯等辅助设备，车主也需缴税注册车牌并拥有驾驶执照。但由于在平衡车上加装这些设备有困难（尤其是刹车装置），实际上等于禁止了平衡车在公共道路上行驶。

（王芳 整理）

数 说



制图 **金雅男**