

一位业内人士向本报爆料:近郊有许多超标车销售点,并逐渐向市区蔓延——

# 超标电动自行车是怎样上路的?



■ 在青浦浦仓路上的一家商店门前,停放着大量待售的超标电动自行车



■ 超标电动自行车被运往市区销售

本报记者 潘高峰 窦晓冬 撰文 张龙 摄影

超标电动自行车,也就是人们常说的“轻摩化”“豪华型”电动自行车。一直以来,因其对交通秩序和交通安全的影响,被交警部门严令禁止。

去年4月和10月,本市连续两次大规模清理整治超标电动自行车,并制定了电动自行车源头管理机制。电动自行车的蓄电池核定电压不得大于36伏、最高车速每小时

20公里、整车重量不大于40公斤、具有良好脚踏骑行功能等,不符合这些标准的电动自行车一律不准在道路上行驶,车管部门不予上牌。

“依晓得现在上海马路上跑的超标电动自行车有多少吗?少讲也有30万辆!”一位电动自行车业内人士向记者透露了这个惊人的数字。为何在整治和禁令之后,上海街头的超标电动自行车反而恶性反弹?是什么人在继续销售?为何违反标准却能上牌上路?职能部门为何不干预?昨天,记者带着疑问对此作了一番探访。

## “我的店就开在交警队对面,怕什么?”

昨天下午,记者在业内人士的指点下,首先来到长宁区剑河路金钟路口一家名叫“小威”的电动自行车车行,只见门前摆放着十多辆电动自行车,一看就是超标车。“这车开得快吗?”记者与赤膊的老板攀谈起来。“当然快,最高时速50(每小时50公里)!”老板说他的车装的都是大电池,动力足跑得快,所以价格最便宜也要2680元。“这么贵的车,买回去能不能上牌?”记者问。“没问题,我们买车上牌一条龙服务,给你的价格是包括上牌费用的。”老板从抽屉里拿出一叠牌照,“你看,这都是之前买车的客人的,我们上的是江苏通州的牌照,你只要把身份证号码和地址报给我,最多一个星期就帮你搞定。”“上了外地牌照,会不会被警察抓?”记者有些犹豫,老板拉着记者往马路对面一指:“你看,我对门就是交警队,如果有问题我敢开吗?”记者一看,果然斜对面正是长宁交警支队非机动车管理所。老板又打起了保票:“你放心吧,如果因为牌照被扣了车,算我的,我赔给你。”

## 超标车热卖奥秘:包上外地牌照

记者随后驱车来到青浦区盈港路,这里的超标电动自行车销售更加猖獗。果然,记者刚刚来到盈港路浦仓路口就“见了世面”——这里简直就是一个超标电动自行车超级市场,从170多号到250多号,整条街

的一侧开的全是电动自行车行,各色豪华、超标电动自行车摆满了人行道,至少有数百辆。走进路口第一家店,正巧有两个顾客在选购电动自行车。一个女顾客选购了一辆明显超标的电动自行车,在街头试骑了一圈回到店面,说是速度似乎慢了些,店主马上解释,仪表盘上的速度指示是有意调慢的,为了避免麻烦,“实际上最高能开到每小时45到50公里。”记者发现,所有的电动自行车品牌都没见过,便提出如果买了杂牌车,质量没有保证,店主立刻拍胸脯:“这些车都是上海产的,大多产自青浦华新镇,品质绝对没问题。我们的车卖得很好的,速度快、样子好、价格又不高,你上哪买去?”记者在随后的闲聊中了解到,这些车热卖的另一个重要原因就是,店家会帮买车人搞定牌照,当然,都是外地牌照,大部分是江苏牌,少数是山东的牌照。

## 正规生产销售商:冲击实在太大了

“这些违规销售超标电动自行车的摊点,对于我们正规合法经营的厂商,冲击实在太大了!”昨天,上海某知名电动自行车生产厂商负责人大倒苦水。这位负责人向记者透露了一组数据:去年7月全面整治之前,本市电动自行车每月上牌总数在5万辆以上。整治之后,从10月份开始,上牌总量下降到3.5万辆左右,到今年4月,每月上牌数仅2万辆左右。但与此同时,市场上电动车的销售总数却在逐月增长,很显然,每个月3万多辆的市场份额,已被上外地牌的违规超标车所占据。按照去年10月到今年8月共10个月来算,也就是有30多万辆超标电动自行车挂着外地牌开上了上海街头。“去年7月1日之前,上海没有一辆挂外地牌照的电动自行车,可一年多来,却有超过30万辆挂外地牌照而且超标的电动自行车驶上街头。是什么原因造成这样的后果?有关部门应该反省。”上海市电动自行

车协会有关人士说。“上海正规经营的企业,响应政府部门号召主动整治清理了超标车,但如今却面临巨大冲击,尤其是在郊区,销量下降,只有以前的50%。”电动自行车协会人士说,如今在青浦、奉贤、嘉定、宝山、南汇、松江等地都有大量集中的超标车销售点,市区的闸北、徐汇、普陀、虹口等区也出现了这样的销售点。消费者选择车辆时,往往盲目追求豪华、速度,对国家的规定不了解也不在乎,只要能上牌就付钱。

## 各地上牌标准不同,超标车钻了空子

违规超标不但有市场而且热卖,究其根本原因还是能够合法上外地牌照。那么,为何在上海不能上牌的超标车,却能在外地上牌呢?记者查阅了《中华人民共和国道路交通安全法》,其中明确规定该登记而未登记的非机动车无法上路,同时对非法上路的非机动车也制定了处罚标准,但是最重要的一点是:需要登记的非机动车种类,由各地政府自行制定。“这就意味着,各地都可以制定不同的登记、管理、上牌标准;不能在本地上牌,并不代表不能上牌。”交警部门有关人士告诉记者,按照这一条款,有的地区明确要求电动车必须上牌,也有的地区对上牌不作任何要求;即便同样要求上牌,各地标准也不尽相同,“有限速15公里小时的,也有20公里小时的,还有不作特别限制的。”不同的地方标准导致的后果是:超标电动车可以在各地标准衔接的空隙中生存。交警部门有关人士介绍,自2005年9月开始,交管部门就制定并公示了《上海市二轮非机动车产品上牌备案登记表》,并不定期更新;从去年10月起,甚至收回了曾经“下放”给部分电动车专卖店的“代上牌”权力,以遏制超标电动车上牌。这样一来,本地商家违规替超标车上牌的现象被杜绝了,但外地商家代办牌照的情况却依然存在。

评论 07082910301

## 【焦点关注】交警部门无奈 管理超标车缺乏法律依据

超标电动自行车如此泛滥,有关部门为何迟迟没有行动?“由于没有法律支撑,我们很难对上路的外地牌照超标电动车进行管理。”一位交警部门负责人告诉记者。尽管制定了严格的上牌审查标准,明确了超标电动车无法上牌,并明确规定了“无牌无证、假牌套牌”的超标电动车都将被依法处罚,但目前并没有明确的法律规定对“有牌上路的超标车”该如何管理,《道路交通安全法》中也没有针对超标电动车上路的处罚要求。办了张外地牌照,不是“未经登记”,不属“无牌无证”。无论是按照本市交管部门规定,还是《道路交通安全法》的条款,对挂外地牌照上路的超标电动车来说,管理上有盲区。“外地牌照车的牌照确实是按照当地合法程序获得的,没

有明文规定,我们不能因为它超标就禁止它上路。”对此,交警部门十分无奈。业内人士呼吁,要解决“外地牌照超标车管理难”的问题,关键在于要尽快制定与现有的“电动自行车上牌”标准相匹配的管理、执行标准,比如出台一个地方性法规,规定不分本地牌照还是外地牌照,只要是超标电动车,一律禁止上路;违规上路的就要受到相应处罚。此外,由于超标电动自行车的管理涉及到不同部门,质监部门只考察其质量是否符合国家标准、工商部门只要求其合法销售,而交警部门只负责路面查处交通违法行为。这也是导致市场上超标电动车泛滥却无人监管的一个原因,如果能够形成一个不同部门交叉、联动执法的机制,电动自行车的销售市场就会更规范。

## 【焦点链接】市电动自行车协会人士称 超标车危害交通秩序和安全

上海市电动自行车协会人士介绍,目前市面上违规销售的超标电动自行车,其主要构件不变,功率、车重却不断增大,这就使得在加速、高速以及路况不佳的情况下,极易出现刹车系统受损、车身断裂、主件失灵、失控翻车等事故,威胁骑车人的生命安全。“重量超标,刹车稳定性差,瞬时速度有可能比摩托车还快。”记者从交警部门了解到,由于在非机动车道内骑行,这样的超标电动车,对其他车辆行人也造成了安全隐患。由于超标电动车速度快、制动性能差,往往导致交通事故频发,去年上半年仅南汇区,与电动自行车相关的交通事故就有237起,正因为如此,本市交管

部门才要求上牌电动车“最高时速不超过20公里”。电动自行车上外地牌照,还有一个隐患就是,出了事故很难找到车主。因为许多超标电动车销售点是带牌销售,购买者不需要留下什么身份证明,一旦出现问题,通过车牌照几乎不可能找到车主的有效信息。

中房康健休闲广场  
餐饮、娱乐、休闲、购物  
招商电话: 54181616 54190669