



限期淘汰超标电动自行车, 难!

——超标车超速行驶, 危害城市安全, 亟待整治

本报记者 曹刚 文 周馨 摄

生产企业认为, 超标也安全

如果把四部委等管理部门看作正方, 那么电动自行车生产企业和部分消费者就是反方。某电动车有限公司董事长倪捷近日接受中央电视台采访时称“要为消费者谋利益”, 因为“20公里是充满电的最高时速, 电快用完时只有14公里, 消费者就拿来退货。”言下之意, 消费者对速度有更高要求, 企业生产超标车, 是为了满足“上帝”。

反方另一个主要观点是: 没有证据表明, 电动车超标后, 安全状况变坏。倪捷举例说, 2004 年到 2009 年, 我国电动自行车保有量增加 8 倍, 事故致死人数则增加 6 倍, 说明相对事故率不升反降。他补充说: “电动车群体主要来自自行车群体, 电动车事故增多的同时, 自行车事故大量减少, 也是不争的事实。”

到底有多少超标车? 上海市自行车行业协会秘书长郭建荣介绍, 本市电动自行车保有量350万辆, 其中约150万辆超标, 这个比例在全国不算高。一些业内人士甚至判断, 全国90%以上的电动自行车超标。

各方分歧过大, 新国标难产

消费者有需求, 而且实际超标数量大——凭这些理由, 反方将矛头直指“标准”本身: “不是电动车超标, 而是电动车标准‘超标’。”倪捷所说的“标准”, 指 1999 年发布的国家标准《电动自行车通用技术条件》, 规定电动自行车的设计时速不应超过 20 公里, 整车重量不应大于 40 公斤。

倪捷认为, 标准长达 12 年没调整, 严重超龄。这个观点得到了行业协会的回应——《中国自行车协会负责人就热点问题答记者问》最近挂上了中国自行车协会网的首页。

文章称, 四部委文件对行业的压力很大。“现行标准经过 12 年发展, 已不符合实际。”协会负责人透露, 去年全国自行车标准化技术委员会和电动自行车分标委会 3 次开会, 分别征求各省市行业协会、生产企业、政府管理部门、各地消费者协会等方面意见。

如果直接调高国标, 那么部分超标车就能达标, 免于淘汰。生产企业、行业协会和部分消费者都有类似想法, 希望尽快制定新国标, 但讨论多年, 毫无进展。中国自行车协会负责人分析, 新国标难产, “源于管理部门、企业和消费者的意见分歧过大, 时速和重量仍然是最敏感的话题。”

时速超过15公里, 就违法了

3个多月前, 四部委等联合发文表态——沿用“99年国标”, 限期淘汰超标车。“通知”原文中提到: “大量‘超标’电动自行车上路行驶, 道路交通安全隐患突出……”由此可见, “安全”是管理部门首要关注的问题。

正方觉得, 时速 20 公里, 重量 40 公斤, 已达安全临界点, 不可突破; 反方则认为, 可适当放宽标准, 无碍道路交通安全。国标中最重要的两个要素“时速”和“重量”, 究竟

今年3月18日, 公安部、工业和信息化部、工商行政管理总局、质量监督检验检疫总局联合颁布《关于加强电动自行车管理的通知》, 要求各地限期淘汰超标车。“超标”指最高时速超20公里, 整车重量超40公斤。“20公里”和“40公斤”牵动全国1.2亿电动自行车消费者的神经。



一名骑电动自行车的市民今天上午在延安中路陕西北路口闯红灯



有非机动车道不走, 偏偏违规在机动车道上快速行驶

和“安全”是什么关系?

在正反双方的激辩中, 一个最基本的法律概念常被忽视。《中华人民共和国道路交通安全法》第五十八条规定: “电动自行车在非机动车道内行驶时, 最高时速不得超过 15 公里。”《道路交通安全法》2004 年 5 月 1 日施行, 2007 年和 2011 年修改过两次, 关于 15 公里时速的规定, 一直沿用至今。

换句话说, 如果时速开到 16 公里, 你就违法了。即便电动自行车的最高设计时速可达 20 公里, 但在实际行驶过程中, 15 公里是警戒线, 不得逾越, 这是法律规定。

电池不超重, 也能满足需求

说完“时速”, 再看“重量”。超重车的问题几乎都出在电池上。市场在售电动自行车, 97.5%用

铅酸电池。同样续航能力的锂电池, 重量轻, 价格也贵, 短期难普及。

12 年前, 相对较轻的 24 伏铅酸电池是主流产品, 如今, 36 伏和 48 伏电池被广泛采用, 重量分别为 16 公斤和 20 公斤, 使整车很容易超过 40 公斤。事实上, 厂家为了追求长距离行驶而增加车重的做法值得商榷。

首先, 非机动车道上一旦发生事故, 车越重, 对行人安全威胁就越大。

其次, “99 年国标”规定, 电动自行车一次充电, 续行里程至少 25 公里。基本可满足大多数人每天上下班的需求。

另外, 即便半路没电了, 也不用担心回不了家。因为电动自行车的重要特征之一, 就是能当自行车骑。“99 年国标”表述为: “必须具有良好的脚踏骑行功能, 30 分钟的脚踏行驶距离应不小于 7 公里。”

3 个月过去了, 包括上海在内, 多数城市都没出台实施细则。电动自行车业内反对声此起彼伏: 超速、超重普遍存在, 旧国标应被淘汰, 来适应超标车……然而他们却忘了一条: 我国法律规定, 电动自行车在非机动车道行驶, 最高时速为 15 公里。如果超速行驶, 将危害城市公共安全。

【焦点链接】

非机动车辆不顾交通法规, 随意行驶, 给其他人带来多少麻烦和危险? 昨天下午5时许, 记者来到中山公园附近的长宁路、愚园路和定西路路口, 做了一次随机采访。

在愚园路定西路路口, 记者看到, 不少电动自行车、助动车等非机动车大多对前方的红灯熟视无睹, 对协管员制止的手势也不理不睬, 径直向前开去。一名40岁左右的妇女驾驶着电动自行车左顾右盼, 缓慢通过定西路后, 又向左侧大转而去。在长宁路定西路路口, 记者正巧看到一名执勤交警走向一辆在机动车道上行驶的电动车。交警敬礼后, 要求男子停车熄火, 拿出行驶证。

交警登记行驶证时, 这名男子大声“辩解”。

男子: “我犯什么错了?”

交警: “你是非机动车, 不能在机动车道上行驶。”

男子: “我不知道这是违章。”

交警: “下次就知道了, 你这违章行驶最高可罚20元, 这次罚你5元。”

交警告诉记者, 每天违章行驶的非机动车非常多, 但交警要处理的情况太多, 很难顾得过来。

35岁的杨女士说: “过马路时, 最怕的就是开得飞快的电动车。这种车大都不看红绿灯, 而且速度快、行动‘隐蔽’。”

驾驶员张先生说: “这种车哪里有空就往哪里钻, 机动车道上随便开, 速度又快, 看到了刹车都来不及。有一次, 我在老沪闵路百色路路口留心了一下, 几乎没有一辆非机动车在红灯亮起时, 能主动停下来。”

本报记者 姜燕

非机动车横冲直撞 行人司机提心吊胆

严禁超标车出厂、销售、上路, 违者重罚。

如此看来, 四部委要求限期淘汰超标车, 有理有据, 实际操作时却遇阻。“通知”说, “本着平稳过渡的原则, 通过以旧换新、折价回购、发放报废补贴等方式, 鼓励群众主动置换和报废。”

上海市自行车行业协会秘书长郭建荣坦言, 限期淘汰的操作性很低。“全国 1.2 亿辆电动自行车, 几千万辆超标, 数量实在太庞大。如果全部淘汰, 损失不能都推给消费者, 那么由谁埋单?” 郭建荣认为, 无论采取哪一种淘汰方式, 都涉及巨额补偿。“如果早些年出台严格管理规定, 把超标现象控制在起步阶段, 肯定更有效, 但现在……”

无论是制定新国标, 还是执行限期淘汰, 现状可能还要维持较长一段时间——激烈讨论, 却难有实质进展。

涉及巨额补偿, 淘汰操作难

电动自行车少占道路资源, 灵活便利, 价格低, 适合中低收入阶层, 大大改善了他们的出行质量。交通运输部科学研究院城市交通研究中心副主任吴洪洋分析, 这些都是其保有量猛增的重要原因, 也应是交通管理者制定政策时的重要考量因素。他认为, 电动自行车宜“引”不宜“禁”。技术层面, 企业应加强研发与设计, 让“超标改装”无从下手; 制度层面, 企业与政府应共建废旧电池强制回收制度; 管理层面, 政府应