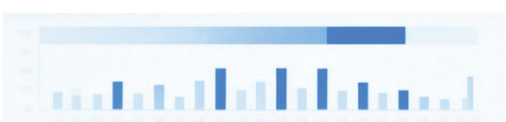


电动车禁止载小孩？超速会急刹？

官方回应电动自行车新国标热点话题

12月1日,新修订的强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》实施过渡期正式结束,符合新标准的电动自行车正在陆续投放市场。

“超速断电”会否影响交通安全、新标准是否要求安装金属鞍座、新标准实施会导致门店大面积关闭吗……针对上述社会关切,记者采访了该标准主要起草单位中国电子技术标准化研究院的专家。



问题 1

超速断电会导致急刹车吗

近期,部分网友认为新标准关于时速25公里“超速断电”的要求会导致高速行驶时出现急刹车、影响交通安全问题。

解释:“这是对标准条款的误解。”中国电子技术标准化研究院安全技术研究中心副主任何鹏林介绍,本次实施的新标准维持了2018版标准中有关电动自行车最高设计车速不得超过时速25公里的规定,增加了车速超过时速25公里时电动机应停止提供动力输出的要求,“这不会导致车辆正常行驶时突然刹车”。

何鹏林分析,因为受电动机的功率、转速等参数限制,电动自行车在平直的道路上依靠自身动力行驶时速度不会超过时速25公里;即使在连续下坡等特殊场景下车速能够短时超过时速25公里,此时电动机只是不再继续为车辆提供助力,但不会紧急制动,车辆将继续向前滑行,骑行人可通过操作刹车等方式控制车速;当车速下降到低于时速25公里后,电动机会再次恢复动力输出。

“这一条款是在前期大量实验数据的基础上科学制定的,能够有效确保行驶的流畅性和骑行人的安全。”何鹏林说。

问题 2

没设计后座是禁止载小孩吗

目前,部分新上市的电动自行车没有设计后座,是否因为新标准禁止电动自行车带小孩?

解释:何鹏林表示,新标准的指标与能否搭载儿童并无直接关联。按照道路交通安全法的有关规定,各省、自治区、直辖市人民政府根据当地实际情况制定非机动车载人的有关要求。目前,我国绝大部分省份均通过地方立法的形式明确了电动自行车不允许搭载成年人,但部分地区允许搭载一名儿童。

何鹏林进一步解释说,为防止电动自行车非法搭载成年人,2018年修订发布的《电动自行车安全技术规范》规定车辆鞍座长度不应大于350毫米,本次实施的新标准并未修改该指标。同时,新标准也充分考虑了搭载儿童的使用场景,有此种需求的消费者可通过在后衣架等位置安装儿童安全座椅的方式解决。

据悉,当前通过3C认证的大部分新标准车型均可以安装儿童安全座椅,此类产品已在各电动自行车门店大量上市销售。有部分车型由于产品定位或目标客户群体需求不同,未预留安装儿童安全座椅的空间。

问题 3

是否必须安装金属鞍座

近日,部分自媒体发布了符合新标准车辆安装金属材质鞍座的视频。新标准是否要求电动自行车安装金属鞍座?

解释:据悉,本次实施的新标准并未要求电动自行车安装金属鞍座。相关条款规定,弹性软垫材料(如座椅内填充发泡材料等)应符合GB 38262—2019中表2弹性软垫材料的燃烧特性要求。满足防火阻燃要求的发泡座椅即能够符合标准规定。

何鹏林解释说,制定此条款的目的是减少座椅的着火隐患,降低火灾发生时的危害程度。目前绝大多数通过了3C认证并上市销售的新标准车型均使用发泡材料座椅,能够达到防火阻燃要求,也保证了用户的骑行体验。

“网上流传的采用金属鞍座的电动自行车,只是极个别案例。此种产品不符合消费者使用需求,缺乏实用性,难以被市场接受,甚至不排除是部分自媒体为吸引流量炮制出的不实信息,请网民不要被此类消息误导。”何鹏林说。

问题 4

是否禁止安后视镜

新标准是否禁止电动自行车安装后视镜?

解释:何鹏林介绍,本次实施的新标准提到,鼓励电动自行车安装后视镜。同时明确在测量整车高度和宽度时无需将后视镜及连接杆的尺寸计算在内,为企业设计和安装后视镜留足了空间。有部分车型出于车辆外观等方面考虑未安装后视镜,消费者可根据日常出行需求自行选择相应的车型。

针对新标准实施会导致门店大面积关闭的担忧,据何鹏林观察,全国绝大部分电动自行车销售门店均正常营业,有现车供应,能够有效满足消费者的购车需求。仅有个别地区、少量门店出现暂停营业的现象,可能是经营策略调整导致,不会影响新产品的有序供应。

记者了解到,本次修订的新标准已于9月1日正式实施。9月1日以来,全国电动自行车生产企业均不再生产旧标准车辆,正全力开展新标准车辆设计生产。截至目前,全国已有30多个主流品牌企业的近600款车型通过了3C认证,产能逐步提升。

旧国标“零公里二手车”潜藏安全与法律风险

电动自行车新国标已实施,部分经销商将旧版标准车辆变为“零公里二手车”,潜藏怎样的安全和法律风险?

按照电动自行车强制性新国标《电动自行车安全技术规范》要求,12月1日起,所有销售的电动自行车产品均必须符合新版强制性国家标准,旧国标电动自行车全面禁售。但记者调查发现,新国标执行后,部分经销商将少量旧国标产品以“零公里二手车”的名义进行售卖。旧国标的电动自行车正打着“二手车”的旗号继续流通。“零公里二手车”潜藏怎样的安全和法律风险?

记者在多个社交平台上搜索看到,有部分出售二手电动自行车的账号,这两天发布了不少标注为“全新零公里二手车”的广告。记者致电多家品牌电动自行车线下门店,咨询能否购买旧国标电动自行车,有经销商告诉记者,店里还有少量全新的旧国标产品可以选购,均已提前上牌,只需过户就可以上路。

安徽合肥一家门店老板告诉记者,店里售卖的全是老国标的二手车。这位门店老板表示,不用担心老国标的二手车无法上路,过户只需提供身份证即可。这位门店老板还告诉记者,目前店里在售的旧国标电动车,虽然名义上是二手车,但实际上也都是没有上过路的新车,售价在1000多元到2000多元。

在调查采访中,有消费者对记者表示,新国标电动自行车与旧国标电动自行车外形款式相同,但是前者价格比后者高出1000元左右。

经销商华先生对记者表示,在旧国标电动车也可上路的情况下,选择购买旧国标二手车的顾客不在少数,因为更划算。

记者暗访发现,有多家品牌电动车经销商在售少量旧国标的二手车。某电动车经销商说,这些所谓的二手车,实际就是新车。

北京交通大学北京综合交通发展研究院教授郑翔认为,商家将未出售的全新旧国标车提前上牌,登记在个人名下,再以“二手车”名义过户给消费者的做法,是典型的规避监管行为。郑翔表示,旧标车通过灰色手段低价销售,与合法销售的新国标电动自行车形成不公平竞争,阻碍行业健康发展。部分商家利用规则漏洞进行灰色操作,扰乱市场秩序,变相延长旧标车生命周期,会阻碍新国标推广。

武汉大学法学院副教授彭超则表示,这属于恶意规避法律法规规定的违法行为,应依法追究法律责任,监管部门应依法处罚。彭超指出,新国标属于强制性实施的标准,而且也考虑到了旧国标存量电动自行车销售问题,额外给予2025年8月31日及之前按照旧标准生产的车辆3个月的销售过渡期。因此,过渡期期满之后,即从12月1日起,所有销售的电动自行车产品均必须符合新标准规定,变相交行为属于恶意规避法律法规规定的违法行为。

多位受访专家表示,如果类似规避行为在市场上形成一定规模,将削弱相关法规的严肃性。对消费者而言,也存在着权益无法保障的风险。若车辆发生安全事故,追溯生产商、销售商责任困难。

在郑翔看来,“零公里旧国标二手车”的灰色流通,折射出政策刚性执行与市场弹性需求之间的博弈。这种现象是政策更替期难以完全避免的阵痛,若仅靠禁售令而缺乏配套疏导,灰色市场可能长期存在。

彭超建议,对旧国标车的使用年限,根据安全标准和实际情况,确定使用期限,实行到期报废制度。郑翔也建议,建立电动自行车全生命周期追溯系统,对“零公里二手车”异常过户行为自动预警。考虑设置过渡期缓冲,对于存量旧标车,可推行“以旧换新”补贴或分阶段淘汰,减少市场反弹。

本版稿件据新华社、央视新闻

链接