

新规之下，“超标”电动自行车何去何从

□晨报记者 徐舒帆 秦颖

核心提示

6月1日,公安部等国家四部委下发《关于加强电动自行车管理的通知》,要求各地从生产、销售、道路安全等六个方面加强对电动自行车行业的管理和规范。通知要求各省依照现有规定限期淘汰时速达30公里以上的在用“超标”电动自行车,并按照现有标准整改电动自行车产业。这个消息,让“身份”原本就介于机动车与非机动车之间的电动自行车,再次成了社会关注的热点。

目前,我市上路的电动自行车所占比例越来越大,因为电动自行车而引发的交通事故屡见不鲜。距离此次出台新规约束“超标”车已有两个多月,它的具体效果如何?日前,记者就此进行了多方调查。

交管部门:电动自行车管理存在困局

据交管部门统计,目前我市有75%的居民拥有电动自行车,市民骑乘的电动自行车中,时速超过30公里的占绝大多数。按照《关于加强电动自行车管理的通知》规定,这些电动自行车的自重和车速明显超标。“电动自行车行业的快速发展和相关法规不完善,导致电动自行车管理出现了‘瓶颈’,从而出现管理困难的局面。”市公安局交巡警支队的警官李朝阳说,由此,给道路交通管理带来很大影响。

“按照国家规定,电动自行车的最高车速不能大于20km/h,整车质量(重量)不能大于40公斤,符合以上条件的才能称作电动自行车。然而厂商生产的大部分电动自行车时速都在30公里左右,自重也在40公斤以上。”李朝阳说,在实际操作中,这些“超标”的电动自行车存在安全隐患,“由于车速较快,使得骑车人操控难度加大。电动自行车还存在制动性能较差的先天性不足,使得一些驾驶员在遇到紧急情况时,难以在有效距离内将车速降下来,特别是遇到雨雪或其他恶劣天气的时候,更容易引发交通事故。”

此外,据交管部门反映,由于电动自行车在行驶过程中噪音小,加之部分电动自行车驾驶员超速行驶、拉很多货物时速度还很快,让其他交通参与者较难防备。“有些市民在夜间骑电动自行车时安全意识不足,不开车灯,不易引起其他车辆和行人注意,这是导致车辆事故的主要原因之一。”李朝阳说,据不完全统计,每天涉及电动自行车的交通事故占事故总数的50%以上。

“在我们执勤中,经常能发现电动自行车驾驶人交通安全意识淡薄,这就使得骑乘电动自行车逐渐成为城区交通事故主要诱因。”8月11日,一位正在执勤的交警告诉记者,“电动自行车相对灵巧、快捷,也正是因为这些特点,使得许多驾驶人骑乘电动自行车任意抢占机动车道行驶。同时,骑车人交通安全意识淡薄,随意调头、争道抢行、闯红灯等现象非常普遍,严重影响了道路交通的有序畅通,增加了不安全因素。”

这些存在于城市中的最高时速大于20公里、整车重量大于40公斤的“超标”电动自行车是城市交通安全隐患,而对于管理“超标”电动自行车,交管部门表示,存在一定难度。“因为电动自行车属于非机动车,车辆拥有者分布于社会各个层面,成分复杂。电动自行车也进入了中学,深受学生的喜爱。由于‘打击面’广,交警部门对‘超标’电动自行车很难逐个治理。”李朝阳说。同时,由于电动自行车驾驶人居住分散,不需要考取驾驶证,难以组织学习或集中培训教育,所以很多电动自行车驾驶人交通法规和安全意识淡薄。“他们认为电动自行车和非机动车一样,对一些违法行为在心理上存有无所谓想法。一旦造成事故,由于电动自行车没有牌照,65%以上肇事者会逃离现场,从而给交通事故处理部门办理案件带来了极大的困难。”

“毕竟非机动车和机动车管理有一定区别,目前交管部门对电动自行车通常是教育的多,处罚的少。”一位在九州路执勤的交警告诉记者。

针对我市电动自行车的现状,交管部门已经出动警力对我市各路段进行重点巡控,在违法现象比较突出的路段上重点整治“超标”车。在我市主干道加强交通安全宣传,提高电动自行车驾驶人的交通安全意识。

“治理超标车,最根本还是在生产销售的源头。完善有关法规、细化管理,同时,加强交通安全宣传,提高市民的交通安全意识,多管齐下,才能让‘超标’电动自行车得到规范治理。”李朝阳说。



新区市第一人民医院停车场,有不少是“超标”电动自行车。晨报记者 徐舒帆 摄

电动自行车商家:“超标”车居多 锂电车兴起

新区107国道贸易区附近是我市电动自行车销售较为集中的区域,这里聚集着几十家电动自行车销售商铺,其中,不乏国内一些知名品牌的销售门店。8月13日,记者以购买电动自行车为由,走访大部分销售门店,发现目前市场在售的电动自行车仍以“超标”车为主。

在某名牌电动自行车经销店门前,摆满了崭新的电动自行车,不时有顾客向店员询问电动自行车的细节问题,相比整车的重量和时速,购买者更关心其价格与电池耐用性。该店经营者程先生告诉记者,目前在售的电动自行车整车重量都在40公斤以上,“现在卖的电动自行车基本都是这样。”程先生说,这些车的最高速度可达30公里/小时。“目前对于电动自行车安全性的说法比较多,眼下这种‘老式’车的价格已经便宜不少,在2300元左右。顾客一般更看重车的价格。”

然而程先生表示,尽管买“超标”车的市民居多,但是也有部分人倾向选购轻便的锂电车,“现在电动自行车生产厂家也在调整产品种类,像最新的锂电车车身是由铝合金制造,整车才16公斤,轻便了许多,售价在3000元以上。”程先生说,一部分消费者考虑到电动自行车今后的发展趋势,怕以后“超标”车被强制淘汰,因此直接买锂电车,一步到位。

在另一家电动自行车销售处,销售人员告诉记者,目前这家店所经营的品牌电动自行车尚未生产新型锂电车,“现在大街上跑的都是这种用铅酸电池的电动自行车。”经营者范女士对记者说,而对于国家出台电动自行车新规,她认为,能够落实在地方仍需时日。“我们销售商

也希望厂家能够根据政策,调整生产销售策略,比如,把超标电动自行车通过以旧换新、折价回购等方式进行淘汰。这样让我们经销商和消费者都得到实惠。”

而永久、新大洲等老牌电动自行车的经营者,对于目前电动自行车的生产及销售趋势则非常了解。新大洲电动自行车经营者周女士告诉记者,她从事电动自行车销售已有8年,“老”车(指使用铅酸电池的电动自行车)最高车速较快,但是大家在骑得时候一定要注意安全,不管啥时候安全都是第一位的。”周女士说,而对电动自行车的政策和发展方向,她天天上网看。“网上啥都有,看看国家政策、市场需求。”

考虑到电动自行车未来发展,周女士在对锂电车的生产厂家考察了一年之后,现在也引进新品牌的锂电车销售,尽管价格高于“超标”车几百元,但是购买者不少。“锂电车的电池更耐用,电池重量才两公斤,很轻便。不过看网上说中国有1亿人在骑电动自行车,老款车不可能一下就消失,总要有一个过渡时期,就像原来的摩托车逐渐被电动自行车取代一样。”

当天,记者在走访中了解到,目前,我市电动自行车市场销售仍以使用铅酸电池的“超标”车为主,但是新型、轻便、最高车速为20公里/时的锂电电动自行车正在逐步扩大销售。目前,众多电动自行车生产厂商则根据市场需求,不断对新型的锂电车进行配件升级,以便消费者买到能够通用的零部件。而新规之下,对于购买了“超标”电动自行车的消费者和经销商来说,如何进行补贴、以旧换新,鼓励消费者逐步淘汰“超标”车,仍是一个问题。

消费者:关注“超标”车 更关注实用

无论在市区还是农村,电动自行车因其价格实惠、代步效率高,成为众人喜爱的交通工具,很多家庭中至少有一辆电动自行车。这次国家《关于加强电动自行车管理的通知》中,对于电动自行车重量与速度的限制,很受消费者的关注。

家住华夏小区的赵静每天要到5公里以外的公司上班,她说:“我家到工作单位有近5公里,每天靠电动自行车代步。电动自行车限重,我可以换锂电池自行车。但如果限速,我每天就得提前出门,这对我这样有老人和孩子需要照顾的人来说,确实有点不方便了。”赵静说,她目前骑乘的电动自行车时速是30公里,她每天赶时间骑车尽量最快速度。

“尽管大家很关注限重、限速问题,但是我觉得买电动自行车最关心的还是速度和充一次电后能跑多远。”家住鹤翔东区的刘丽娟说,“限重是好事,毕竟老款车都很沉重,不方便。但是限速之后,电动自行车跟自行车速度也差不了多少,那谁还愿意花几千元买个电动自行车,还不如骑自行车。”刘丽娟说,“不过我觉得,骑电动自行车的人确实更应该提高交通安全意识。”

也有市民认为应该淘汰“超标”车。家住福田一区的刘宝根说:“现在一些骑电动自行车的人车速太快,我们行人在路上经常被忽然蹿过去的电动自行车吓一跳,我希望能约束一下电动自行车的车速。同时也希望能有配套的补贴,淘汰‘超标’车时不让消费者受太大的损失。”

接受采访的市民中,大家普遍认为,不管骑乘何种电动自行车,最重要的仍然是安全。



市民在选购符合新规的锂电电动车。晨报记者 秦颖 摄