



工业和信息化部等五部门组织修订的强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》将于今年9月1日实施。“新国标”落地在即，济南电动自行车市场近期销售情况如何？记者进行了探访。

电动自行车新国标
9月1日正式实施

商家忙着清库存 不少消费者持币观望

记者 石晟绮 见习记者 冯子芯 济南报道

部分门店停止进货，集中“清库存”

“‘新国标’设置了3个月的销售过渡期，到12月之前，店里旧款车型还可以正常购买。”7月22日上午，在济南市历下区的一家电动自行车专卖店，陈列着多款“旧国标”车型，该门店负责人表示，部分车型正在“限时特惠”。

据了解，强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》(GB17761-2024)将于2025年9月1日实施，所有生产的电动自行车必须符合新国标；2025年12月1日之后，所有销售的电动自行车必须符合新国标。

“在售的车型仍是按旧国标生产的，现在卖得最好的是这一款，续航达110公里。”该负责人指着店里一台黑灰配色的电动自行车说，“不过目前销售量有所下滑，之前旺季一个月能卖一百多辆，现在能卖60台就不错了。”

“7月至9月本该是销售旺季，但今年顾客明显变少了。”另一家电动自行车经销商表示，受“新国标”影响，不少消费者持观望态度。“不知道新、旧款具体差别有多大，等着过两个月，再决定是否购买。”市民陈女士说。

“过渡期结束前，店里现存车辆能否全部售出，我们也拿不准。”市中区一家电动自行车门店销售人员表示，门店已经停止大量进货，以清理库存为主。此外，记者在多个电商平台看到，雅迪、九号等商家下架了多款电动自行车，还有部分品牌仅支持“门店自提”。

“由于近期部分电动自行车型号需求旺盛，线上库存暂时无法满足订单时效要求。为避免耽误您的使用体验，暂不支持线上下单，建议您前往就近的线下门店购买。”雅迪淘宝官方旗舰店客服表示。

新国标“新”在哪？禁改装、严限速

据了解，新国标与旧版标准相比，新增了25km/h“超速断电”功能、“三重防篡改”设计、“北斗定位”功能，并在整车质量、电机功率、防火阻燃等方面做出更严格的规定。

通俗来讲，“新国标”下的电动自行车安全性得到极大提升，将无法进行“限速”“增容”等当前普遍存在的违规改装操作。

“‘新国标’车辆能否满足消费者真正需要，还是未知数。”一品牌电动自行车企业济南地区负责人表示，近几年电动自行车相关标准改动较多，“车企都比较谨慎，新国标正式实施前，厂家暂时不会大批量生产‘新国标’车辆”。

在销售端，电动自行车门店对于新车型也“知之甚少”。“符合新标准的电动自行车具体什么样子、价格如何，我们还不清楚。”新日电动自行车济南总代理王广河表示，电动自行车行业的库存压力主要集中在经销商端，“消费者对新产品的接受度，我们现在还很难判断，尤其是在外形和速度方面”。

新国标落地在即，旧车还能骑吗

“我现在骑的车以后会不会强制报废？”“现在买旧款车型，未来上路会不会挨罚？”“新国标”实施后，“旧车如何处理”成为消费者最为关注的问题。

根据《电动自行车安全技术规范》要求，消费者已经购买的、不符合新国标的电动自行车不会被强制淘汰，只要手续齐全、上好牌照就可以继续骑行。另外，有购买新车意愿的消费者，可根据济南市商务局发布的《济南市2025年电动自行车以旧换新补贴活动公告》，结合自身情况，借助政策加速更新换代。

新国标实施后，电动自行车未上牌或存在违规改装行为，可能会面临处罚。对此，王广河也建议，消费者优先购买安全性更高、实用性更好的新标准车辆，减少安全隐患。



部分车型正在“限时特惠”。

强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》已于2024年12月31日正式发布，将于2025年9月1日实施。

新标准强化非金属材料的防火阻燃性能要求

明确电动自行车使用塑料的总质量不应超过整车质量的5.5%

增加电动机低速运行转矩、空载反电动势、电感值差异系数的要求，减小车辆最大制动距离

新标准完善了电池组、控制器、限速器的防篡改要求

增加北斗定位、通信与动态安全监测功能

2025年12月1日之后，所有销售的电动自行车必须符合新国标。

新标准9月1日实施后有3个月的销售过渡期

□新闻观察

电动自行车如何行好安全路

全链条推动隐患治理，行业或迎“大洗牌”

新版强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》将于9月1日起实施。为推动技术规范落地实施，工业和信息化部等4部门日前联合印发《关于强化电动自行车强制性国家标准实施 加快新产品供应的意见》。当前我国电动自行车保有量约3.8亿辆。新国标将从哪些方面完善管理？如何保障电动自行车行好安全路？

多个环节同步推进 推动新版技术规范落地实施

近年来，电动自行车各类安全事故频发，需要各方协力筑牢全链条安全防线。

建立标准体系是强化电动自行车隐患治理的源头。去年底，新修订的技术规范发布：严格限制电动机最高转速等关键参数、不再强制安装脚踏骑行装置、放宽铅蓄电池车型重量限值……

标准实施是一项系统工程，意见部署多个环节同步推进——

生产环节：帮助生产企业充分理解技术规范要求，加快新产品量产上市；指导企业合理安排生产节奏，及时消化不符合新标准的库存车辆。

检测认证环节：指导检测认证机构及时按照技术规范开展能力建设，强化检测认证与生产环节的衔接。

流通销售环节：充分发挥以旧换新政策效应，鼓励消费者淘汰更新不符合新标准的产品。

登记上牌环节：提出登记前严格审查发票、产品合格证等证明，杜绝为电动摩托车、电动轻便摩托车办理电动自行车牌证的现象。

目前电动自行车企业、销售门店、管理部门等正围绕新国标进行调整、适配，加快形成适应新国标要求的产业生态、监管模式。

做好新旧标准有效衔接 多家企业已获新版CCC证书

距离新国标实施还剩1个多月，如何做好政策衔接、实现新旧标准车辆平稳过渡？

新修订的技术规范设置了8个月的生产过渡期，9月1日正式实施后，还有3个月的销售过渡期。目前，雅迪、爱玛、台铃、绿源4家企业已获得14张新版标准的CCC证书。

雅迪科技集团轮值总裁周朝阳介绍，公司在塑件、线束、电池盒上，应用了等级更高的阻燃材料；全面升级智能科技，实现了无钥匙解锁、离车自动落锁等功能。

绿源电动车自6月起逐步推行新旧产线柔性并行策略，确保在9月1日前100%完成新国标产品的生产切换。“我们还推出以旧换新补贴、车辆租赁等多元化模式，加速旧标车淘汰进程，确保12月1日前实现旧标车合规清零。”绿源集团副总裁陈文胜说。

3.8亿辆旧车咋办？ 隐患治理仍需加力推进

我国电动自行车社会保有量高达3.8亿辆，

新国标实施后，庞大的老旧车辆群体该如何应对？工业和信息化部明确表示，将积极推进电动自行车老旧锂电池报废回收体系建设，为即将到来的新国标实施做好配套准备。

自去年8月起，在北京、上海、江苏、浙江等地试点锂电池健康评估及报废回收工作，今年3月更是在全国范围内全面铺开专项行动。据悉，检测回收站点布局将日趋科学合理，目前，各省已摸清老旧电动自行车保有量底数，山东、河南、江苏、四川等地保有量均超过3000万辆，另有14个省份超过1000万辆。

工信部相关负责人强调，下一步的关键在于精准定位超过5年的电动自行车及其使用者。今年，工信部已配合国务院安委会将老旧锂电池健康评估和报废回收，纳入各省安全生产考核巡查的重点指标。各地需“动真碰硬”，加大力度督促以旧换新，加快报废存在风险的老旧车辆及电池，切实消除安全隐患。

去年以来，全国电动自行车安全隐患全链条整治行动稳步推进，但行业发展还面临一些问题，需多方合力推动解决。

有序停放和充电，是电动自行车安全使用的重要一环。目前，全国住宅小区已建成投用充电端口3900余个，住宅小区总体配建比约为20%。

“一些地方充电设施缺口仍较大，部分用户没有养成安全停放充电的习惯。”国家消防救援局消防监督司一级指挥长孙毅军介绍。

最新印发的意见明确，加强电动自行车火灾及亡人交通事故全链条溯源调查工作，对于调查过程中发现的产品质量问题，依法依规严肃查处等。

此外，工业和信息化部实施电动自行车企业“白名单”制度，引导企业规范生产、规范经营。

铅酸电池正重新赢得市场信任

业内人士表示，监管部门发现多数安全事故由锂电池引发，铅酸电池自身爆燃风险极低，所以从2024年开始，政策就倾向于铅酸电池。目前，锂电池在电动自行车中的配套率已从15%跌至5%，只有一些高端车型还用锂电池。

成本和回收体系的差异，也让铅酸电池占据更多优势。有经销商算了一笔账：一组48V铅酸电池换购价300—400元，回收价能达到120元(每个电池30元)，消费者实际支出仅200多元；而锂电池换购价最低700—800元一组，回收价每组仅40多元。

铅酸电池的回收价格与铅价直接绑定，形成了稳定的产业链闭环，而锂电池回收体系尚未完善，材料提取难度大，回收价低迷。

新国标如同一场“大考”，正在重塑电动自行车行业的竞争格局，从电池生产到终端销售，企业的生存逻辑正在被改写。而近期国家大力倡导的“反内卷”，也将促使企业把研发实力作为突围的关键。

“虽然新国标把整车重量放宽至63千克，但就铅酸电池而言，保证续航里程的同时，也对轻量化提出了极高要求。”业内人士表示，这也促进了行业创新，未来几年会淘汰一批研发能力不足的企业。

据新华社、每日经济新闻、北京日报等