

电动自行车限速限重引争议

商家对此多不赞同,市民呼吁出台具体办法

文/本报记者 张卫建 本报见习记者 王媛媛 片/本报记者 张卫建

“电动自行车的最高时速不大于20公里,整车重量不大于40公斤,电动机功率不大于240瓦。对于最高时速大于20公里、整车重量大于40公斤的电动车禁止上路。”日前,国家公安部、工业和信息化部、国家工商行政管理总局、国家质量监督检验检疫总局等四部委联合发文,要求整改当下电动自行车产业,限期淘汰在用“超标”车。

消息一出,在社会上引起较大反响,目前市场上的电动自行车性能、指标究竟如何?众商家对此有何反应?电动自行车真的存在那么多的安全隐患吗?带着这些疑问,记者近日进行了调查。



在黄河二路一家电动车店,一位市民在挑选电动车。

记者调查

十种品牌电动车,电机功率全超标

黄河二路渤海七路至渤海八路路段是滨州城区销售电动自行车门店最集中的区域,在不足500米长的马路两侧,汇集了20多家品牌电动自行车门店。

虽然不是周末电动车销售高

峰,但几乎每家门店都有前来挑选电动自行车的顾客。“这辆电动车能跑多快?”记者向一家品牌店店员询问。“跑个35迈(每小时35公里,行内用语,下同)不成问题。”店员回答。“这车有多重?功率多大?”记者继续

询问。“加上电池大约100斤吧,电机功率350瓦。”店员继续回答。“现在国家出台规定,不是限速20公里吗?”记者问。店员迟疑了一下,“20公里?那还不如直接骑自行车呢”

记者随后又走访了9家门店,

这些门店代理的都是国内比较知名的品牌,结果让人意外:十种品牌中只有两种能够达到最高时速20公里的标准,其余八家全部超标;而电机功率全部为350瓦,全部超标。

商家说法

顾客购买电动车,大多是图跑得快

记者走访了市区几大品牌电动自行车销售门店,发现在售电动自行车时速多在30公里至40公里之间,电池都是48伏,重量普遍在45公斤左右。有的大功率即时速大于等于40公里的电动自行车,外观与摩托车几乎没有区别。

在记者采访的十家门店中,有八家的最高时速能达35公里左右,“即使这样,大部分顾客还嫌跑得慢呢!”一位销售商告诉记者。

据一位经销商介绍,目前各

款式电动自行车所用电池绝大多数都是48V/10AH甚至64V/10AH等型号。使用上述型号电池的电动车,最高时速早已超过了20公里,是不折不扣的“超标车”。“可以这么说,没有速度,电动车就没有市场。”一名店主告诉记者,“顾客到店挑选电动车,首先问的是能跑多快?充一次电能跑多远?然后才问价格。要是全部最高时速限制在20公里,真的还不如好一点的自行车快呢。如果最高时速限制在20公里以内,顾

客可能就不会花2000多元钱来买电动车了。”记者向一位正在挑选电动车的情侣询问他们知不知道已经出台了电动车限速规定,他们称不知道,对于20公里的限速标准,他们说了一句:“不现实。”

一名有着11年销售经验的电动车店主告诉记者,滨州市场上的第一家电动车门店出现在1999年,“当时的电动自行车外观和自行车差不多了,只有两块电池,最远也就能跑个20多公里,但价格基本在3500元以上。这几年随

着技术的发展,电动自行车速度是越来越快,现在市面上随便挑出一辆电动车速度都在30迈以上,像摩托车样式的那种能跑到40到50迈,车重也在75公斤左右。”该店主告诉记者。

一家品牌电动自行车店的维修人员向记者透露,其实各家电动自行车出厂时电机上都有一个限速器,但在实际销售的时候,顾客都会要求将限速器拆除,而各商家为了生意考虑,都会同意顾客的要求。

业内观点

规定标准已过时,执行起来有难度

据了解,“体重40公斤,时速低于20公里”电动自行车国标出台时间是1999年,电动自行车若要符合“时速20公里、整车40公斤”的国标要求,就只能使用24V/10AH铅酸电池。但随着城镇化进程的加快,往返里程数只有10

公里的技术标准早已不符合消费者需要。十多年过去了,市场需求变了,生产参数变了,可电动自行车的国标却未曾修改。

从事电动车销售有五年时间的韩经理告诉记者,四部委出台限速规定的初衷是为了安全,减

少安全隐患,这是没什么问题的。但规定上的标准是在1999年制定的,已经不适合现在的实际情况。以前的电动自行车都是油刷电机,而现在的都换成了无刷电机,原来电池是24伏的,现在都成了48伏,标准该改变一下了。

如果说限速是出于安全考虑,韩经理称限制重量他就不明白了。“一般来说重量越大安全系数会更高,再者说,轻了后会不会有的企业出现偷工减料的情况呢?因此我感觉标准执行起来会有难度。”

市民呼吁

应出台具体办法,别让百姓受损失

四部委在今年3月18日出台的《关于加强电动自行车管理的通知》中指出,对目前在用的“超标”电动自行车,各地要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。要结合本

地实际,提请政府设定“超标”电动自行车的过渡期限,限期淘汰在用“超标”电动自行车。

对此,有市民提出疑问:“按照新规,家中的电动车怎么办?到哪里去换?商家会给换吗?折价太低怎么办?到时受损失的还不是我们

吗?”一商家也表达了同样的观点:“市民合法买了电动自行车,你还能强制人家不用吗?”一些市民认为应出台具体办法,保证市民在置换和报废时不受损失。

据有关统计数据显示,国内电动自行车保有量已超过

1.2亿辆,成为除自行车之外的数量最大的民生交通工具。一些市民就此提出质疑:在新国标尚未出台的情况下,有关部门规范电动自行车,最好能有具体的方法和措施,能保障消费者的权益。

相关链接

城区半数车祸由电动车引起

电动自行车有哪些安全隐患?电动自行车管理中存在哪些问题?记者对滨州市公安局交警支队相关工作人员进行了采访。

“闯红灯、逆向行驶、随意调头、横穿马路、停车越线、随意变道,是电动自行车最常出现的道路违法行为,由此引发的安全问题也是屡见不鲜。”滨州交警支队交管科王警官向记者列举了电动自行车的几大“罪状”。

“出现这些问题,原因主要还在于对电动自行车的管理存在难度。现在各部门还没有对电动车做出明显界定,是电动自行车、电动摩托车还是超标车,现在基本说不清,而这些又直接影响到道路交通违法行为的处理、交通事故认定、交通事故赔偿责任的认定、交通事故责任追究等很多方面。”王警官介绍。

据了解,现在路面上的电动自行车一般时速都在30公里以上,且电动车驾驶员一般都不佩戴安全头盔,加之电动自行车车身轻、灯光系统不完善、刹车性能等方面存在的问题,极易带来安全隐患。此外,由于长期缺乏监管,造成电动车驾驶员安全意识差,缺乏交通安全常识和交通法制观念,交通违法行为随意性较大,因此而导致的交通事故频发。

“滨州城区因为电动车引发的交通事故占到城区事故起数的50%以上,而事故的原因绝大多数都是因为电动车交通违法,而与他们发生事故的又多为汽车、摩托车等,因此受伤一方基本上都是电动车驾驶员。此外,由于电动车自身设计问题而在恶劣天气下发生的单方交通事故起数也不是个小数字。”东城区交警大队事故科李警官告诉记者。

本报记者 张卫建
本报通讯员 管林建 刘珍

电动车违法面面观



▲擅闯红灯



▲占用机动车道



▲交通事故频发