

■破解电动自行车乱象①

编者按

近年来,电动自行车引发的火灾急剧增加,给人民群众生命财产安全造成严重威胁。电动自行车在市民中保有量大,保障电动自行车安全至关重要。电动自行车为何频频引发火灾,其安全隐患到底有哪些?连日来,记者对电动自行车生产、销售、使用、停放、充电、管理等环节进行了全面采访调查,试图发现其中存在的问题,为下一步电动自行车安全隐患全链条整治提供借鉴。从今天起,我们将陆续刊发这组系列调查报道。

甬管开多快,时速表都超不过25公里

电动自行车改装成“公开的秘密”,已实施5年的新国标被无视



文/片 李梦瑶 石晟绮 济南报道

很少有人不解限速

市民陈静(化名)就是一名解除限速的电动自行车用户。她在今年3月份刚刚购买了一辆新的电动自行车,电池电压在48V,最高时速可以达到40公里/小时,“当时商家说可以解除限速,我肯定愿意,这能节省不少通勤时间呢。”

不过,陈静也对是否会被交警查处表示担忧,但商家告知,车子都是“符合标准”的,“车速虽达到40公里/小时,但仪表盘上只显示25公里/小时,怎么会被查呢?”

多日来,记者以消费者的身份,走访了济南市内阿玛尼、绿源、雅迪等多家电动车品牌专卖店,发现电动车最高车速在30公里-50公里/小时已是普遍现象。商家在推销时也毫不避讳,经常以“跑得快、电压高、续航远”为卖点。

解除限速的操作非常简单,完成挂牌后,只见商家轻车熟路地拿出一个解码器,插到电动车上的一个插孔里,不到半分钟,即解速成功。

“不必担心,你去任何店里看任意一款电瓶车,时速肯定都可以超过这个数,很少有市民要求不解限速的。”一销售商表示,这种情况在业内已司空见惯。

商家称“超标车”也能挂牌

当记者问是否还有速度更快、里程更长的电动车时,有商家给记者更隐晦地推荐起了装有60V甚至72V电池的电动车。

一电动车销售门店老板透露,虽然2019年出台了电动车新国标,但不少商家都继续卖着电压超过48V的“超标车”。“有的即使是装着60V的电池,我们也说是48V的,这是为了符合规定。如果标真实功率,就不能当电动车卖了,那就是电摩了。”

“根据你个人需求选择装4块电池或5块电池都可以,也就是选60V或72V电压的电动车。但随车的合格证是48V的,不影响挂绿牌。”另一销售门店店员也表示。

有业内人士透露,为了挂牌,电动车专卖店会先将违规超标新车进行换电池,恢复脚踏功能,封装好盖板等一系列操作后,改装为符合“国标”的样式,然后在电脑上填好产品参数,即可打印出合格证和盖有印章的“中国国家强制性产品认证证书”,消费者就可以据此去车管所办车牌,上牌后再返回店内恢复原样。

这番操作下来,实际卖到消费者手中的是60V、72V的超标车,却

据相关统计,电动自行车火灾事故频发,电气故障是最主要原因,占比高达78%,其中蓄电池热失控占比高达44%。而导致蓄电池热失控的主要原因之一就是非法改装问题突出。通过拆改限速、更换电池等手段提高速度和续航里程,是当前电动自行车问题整治的难点和痛点。

2019年实施的《电动自行车安全技术规范》规定,电动自行车最高设计车速不超过25km/h,装配完整的电动自行车的整车质量应当小于或等于55kg,蓄电池标称电压小于或等于48V。而记者调查发现,“新国标”已经实施五年之后,在一些地方的销售门店和维修点,改时速、改功率、改电压等电动自行车改装已成为“公开的秘密”。



一家门店内陈列的电动自行车,销售人员表示,该电动车可以装60V的电池。

证照齐全,顺利挂牌上路。

记者观察,目前济南路面上行驶的电动车,绝大多数都没有踏板,有一些电动车体积明显过于“庞大”,通过肉眼就能判断,速度已远远超过了“国标”。

普通维修点就能改装电池

除了新售出的电动车,市民手中的电动车电池也可以“加厚”,通过拆电池、并联电路等形式增加电池容量。

记者以电池老旧续航能力衰退为由,询问济南某修车铺是否能

将48V的电池改装成60V的电池时,店主表示只要车的电池仓够大,能放下就可以更换,不过需要在车里安装转换器。

同时店家表示,铅酸电池与锂电池的价格也有较大差异,60V的铅酸电池以旧换新更换普遍在350-700元不等,“锂电池一般就要2000元以上了,具体换哪种,还是看你平时用车的需求。”

在网络平台,也有个人作坊专门进行电动车电池改装,相关店铺的改装业务主要包含更换高功率电机、为前轮另外加装电机单独驱动,或是更换更高电压规格的电池

如60V、72V等几类。“可以在现有的基础上扩充一倍的容量。”听了记者的“改装”需求,店铺老板表示,可以在现有铅酸电池基础上,再定制一组锂电池,放到座厢里,能跑到120公里以上。

提到电池安全问题时,这位人士直接表明:“没有质保,正常使用肯定没有安全问题,和大厂的没有区别。”

对电动自行车长续航的需求非常突出的外卖和快递人员,则普遍选择另外一种方式对车辆进行改装——换电。

“我们每天骑行的公里数多,

且充电时间又长,所以现在大家基本是换电。”记者采访的多位外卖骑手均表示,目前外卖骑手基本选择在专门的换电租赁柜进行月租,一个月的租赁费在200-400元,各品牌租赁柜提供的均是60V的锂电池,而这些电池均在功率数额上属于不合规的超标电池。

“我们只要先拥有一辆装下60V电池的车架,然后就可以随时换60V的电池。”该外卖骑手表示,基本一块电池能跑100公里左右,最高车速可以达到60公里-70公里/小时。

电池改装为何普遍

据国家消防救援局统计,2021年以来,全国共接报电动自行车及建筑物内蓄电池故障引发的火灾6.97万起,死伤884人,直接经济损失超过7亿元。

“电动自行车火灾事故频发,电气故障是主要原因,占比高达78%。”国家消防救援局消防监督司二级指挥长高维娜在接受媒体采访时表示,其中蓄电池热失控占比高达44%。一是整车和电池产品本质安全不过关;二是非法改装问题突出;三是电动自行车进楼入户充电造成群死群伤事故。

一电动车维修点的老板表示,改装大功率电池,会造成原本的细电线要通过大电流,电路就会不稳定,极易出现短路,引发自燃。

既然如此危险,为什么改装车还是这么多?一位业内人士指出,主要是消费者有需求。这位人士表示,速度、骑乘体验和价格是消费者对电动自行车最直观的感受,现在换成速度最高只有25km/h的新国标电动车,满足不了他们的出行需求,从而催生了改装市场。

2022年5月1日实施的《山东省电动自行车管理办法》第三十二条规定,驾驶拼装、改装或者变造、伪造整车编码的电动自行车上道路行驶的,由公安机关交通管理部门处20元以上50元以下罚款;驾驶改装的电动自行车上道路行驶的,由公安机关交通管理部门给予口头警告,责令改正,拒不改正的,处20元罚款。

济南市公安交警部门工作人员表示,改装后的电动自行车如果出了事故,需要由司法鉴定机构做车辆鉴定。对于载重量、速度不符合电动自行车国家标准的车,将按照机动车进行处罚。

有专家指出,违规改装的电池流入市场,首先是犯错成本较小,对于行业主体的监管和处罚力度都还远远不够;其次,电动车超速屡禁不止,实际上反映的是许多市民的出行需求并没有得到满足。想要解决“速度”所带来的问题,不能仅仅从治理电动车企业单方面下手,城市管理者更应该找准城市居民出行中的痛点和难点,更好地满足当下越来越多样的需求。

相关链接

我省将严查电动自行车非法改装

日前,山东省市场监管局印发《山东省市场监管系统电动自行车安全隐患全链条整治专项行动方案》(以下简称《专项行动方案》),结合山东实际情况,系统梳理市场监管领域电动自行车安全隐患全链条整治的6个方面、17项重点,明确2024年开展集中整治、2025年巩固提升整治成效,建立完善长效安全机制,切实保障人民群众生命财产安全。

“我省现有电动自行车保有量4300余万辆,生产企业26家,3C证书362张,正常经营的销售单位7000余家。电动自行车保有量大、销售单位多,整治工作迫在眉睫、意义重大。”山东省市场监管局负责同志表示,“今年2月起,省市场监管局已部署开展电动自行车安全专项整治。”

《专项行动方案》从配合完善标准和认证体系,解决有关充电

费用及违规停放充电问题、服务蓄电池报废回收处理体系建设、着力解决非法改装屡禁不止问题、违法违规生产销售问题、溯源追责力度不够问题六大方面,细化了17项整治重点,向生产源头环节、流通销售环节等全链条发力。

着力完善标准和认证体系。目前,电动自行车、锂电池和充电器强制性国家标准正在修订完善当中。强制性标准发布实施后,我省将对锂电池、充电器实施强制性产品认证管理,指导企业严格按照强制性标准组织生产,持续加强对电动自行车强制性产品认证机构、检验检测机构的监督管理。

加大电动自行车质量安全监管力度。坚持“边摸排边检查”,深入排查辖区内电动自行车、锂电池、充电器生产销售企业,全面

摸清底数。对生产企业逐一严格审查生产资质,对销售企业重点检查是否建立进货查验、索证索票、建立台账等制度,督促提醒整车不得与蓄电池分开销售。

通过拆改限速、更换电池等手段,提高速度和续航里程,是当前电动自行车问题整治的难点和痛点。对此,我省将严查非法改装。一方面,线下管住经营网点和维修店铺,不得提供改装服务,依法从严整治擅自改装原厂电器配件、拆改限速、外设蓄电池托架、更换大容量蓄电池等违法违规行为;另一方面,线上管住电商平台,严禁发布“解互认协议”“解限速”“增容量”等信息,积极指导配送企业完善配送管理制度,加强对配送人员使用电动自行车的管理,强化安全教育培训。

(综合)