

“新国标”再修订,给车主、销售商、生产厂家带来哪些影响 电动自行车行业或将迎来“洗牌”

石晟绮 济南报道

9月19日,工业和信息化部公布《电动自行车安全技术规范(征求意见稿)》,与现行标准相比征求意见稿在提高防火阻燃性能、更好保障消费者骑行安全、防范非法改装行为等方面进行了改进和提升。本次征求意见稿发布后,济南电动自行车市场有何变化?车主、销售商、生产厂家有何看法?记者进行了探访。



济南一条街道上电动车经销店聚集。

文/片 史安琪 管悦 济南报道

重量和工艺有提升 价格不会有明显波动

相较于现行标准,本次征求意见稿在限制塑料件、防火阻燃、防篡改、北斗定位、企业质量等方面作了修订。“对电动自行车的质量要求更高了,它们的价格会不会上涨?”采访中,不少市民对此十分关注。

“虽然一方面生产成本有一定提高,但另一方面也会由于取消脚踏动力装置等节约相应零部件和材料费用。”济南市和平路一家电动自行车经销商陈明(化名)认为,电动自行车销售价格是由生产成本、物流成本、渠道费用、定价策略、供求关系等多种因素综合决定的,“新标准实施后电动自行车生产成本将基本保持稳定,终端市场价格不会明显波动。”

新国标对他们来说其实是件好事,重量提升后,车辆会更安全。

“之前55kg相对来说,有点轻。”山东德州一家专做电动车车架的商家表示,根据征求意见稿,车架质量不再受限于55kg,“能加固的地方尽量加固。生产成本可能会略微上涨,终端价格或会有所上涨。”

“以后可能只有轻便型电动自行车和电动摩托车两种型号的车了。”一名电动自行车专卖店老板李红(化名)表示,新标准实施后,电动自行车可能在技术层面对续航、时速等作出调整,现有的踏板式大容量电池类型的电动自行车或许会退出市场。

在陈明、李红等业内人士看来,“新国标”再次修改,对电动自行车行业可能也是一次“洗牌”的过程。“修订后的标准,对企业的生产研发能力提出了更高的要求。大的品牌只要及时调整生产工艺和装备,有品牌和市场占有率作支撑,销量影响不大。但有些规模较小的品牌如果不能满足生产要求,将面临被淘汰的风险。”陈明说。

“脚蹬子”不再强制安装 市民普遍觉得“接地气”

“‘脚蹬子’不再强制性安装了。”对于电动车“新国标”再修订一事,市民孙华(化名)颇为关注。现行《电动自行车安全技术规范》中规定,电动自行车必须具有“脚蹬子”骑行功能。“上牌时需要加脚蹬子,但其实它的用处并不大。”

近日,记者走访奥体中路、泺源大街等地的电动自行车存放点发现:“脚蹬子拆除现象十分普遍。”“购买车辆,完成登记挂牌

流程后,商家可以帮忙拆除脚蹬并提供橡胶堵头。”孙华说。

相对于“脚蹬子”,征求意见稿中的“放宽整车重量限值,将铅蓄电池车型的整车重量限值由55kg放宽至63kg”,更让市民、经销商觉得“接地气”。

在济南和平路一家电动车经销店店主陈明(化名)看来,“放宽重量限值”意味着消费者可以选择重量更足、容量更大的铅酸电池,整车续航性能大幅提升。在限速25km/h不变的前提下,电动自行车续航能力有望从40公里上升到70公里。

“一是为企业节约一些不必要的生产成本;二是给消费者提供更多个性化选择。”对于增后视镜、取消脚蹬、增加北斗定位、实时通信功能等功能,陈明认为,实用性颇足。

“不只是提高了安全性与实用性,更为行业的技术进步和创新提供了契机。”谈及征求意见稿相关内容,主攻固态电池及新能源领域的华中科技大学博士张涛说。

本次征求意见稿中提到,提高防火阻燃性能。完善电动自行车所用非金属材料阻燃要求和试验方法,限制塑料件使用比例;同时要求整车编码应采用耐高温永久性标识。

张涛认为,本次修订对电动自行车的非金属材料提出了更严格的阻燃要求,特别是限制了塑料件的使用比例。这一措施非常必要,当前电动自行车的电池系统(尤其是锂离子电池)的能量密度已达到200-300 Wh/kg,其热失控风险仍然存在。

每小时25公里限速保持不变 有助于减少交通事故

市民普遍关心的限速问题,此次征求意见稿并未作改变,依然坚持限速25km/h。

为了彻底堵住“解限速”的后门,确保电动机在输入电压达到最大时车速也无法超过25km/h,征求意见稿中增加了“双保险”——电动机额定转速下空载反电动势以及电感值差异系数等指标要求。

连日来,记者采访了20位电动自行车车主,15位车主解除了电动自行车限速。至于原因,有的是为了提高交通出行效率,有的则是出于外卖、快递等工作需要,而有的则是为了追求个性化体验。

“七八成消费者都要求提高车辆时速,而且大都要求加装电池。”东关大街附近的一家电动自行车销售店工作人员表示,只要顾客提出需求,商家大多都会满足,“从更改限速到升级电池电压、拆除脚踏,都可以。”

随后,记者又走访了周边几家电动自

行车销售店,商家们的回复与上述类似。为了销量,商家们把“解速”等当成了常规操作。改装后,大部分电动自行车时速可达40-50公里,远高于“车速不得超过25公里/小时”的现行国标。

“这样能有效杜绝电动车超速的行为”“限速的主要目的是保证交通安全,但不抢灯、不逆行、戴头盔等方式也很重要,而不是仅靠限速”“对未来销量有所担心”……采访中,市民、经销商对于“限速”有着不同的观点看法。

在张涛看来,将电动自行车的最高设计车速限制在25 km/h,可以有效降低行驶中的碰撞动能,减少交通事故。

“疏堵结合”治理违法行为 老旧电动自行车将逐步淘汰

目前国内电动自行车社会保有量已经超过3.5亿辆。在方便大家出行的同时,电动自行车起火、出现交通事故等安全问题也成了社会关注的焦点。

据国家消防救援局通报,全国电动自行车引发的火灾2021年是1.8万起,2023年迅速增加到2.5万起,年均增长约20%。

业内人士认为:征求意见稿中通过优化电动自行车防火阻燃、塑料重量占比等技术指标,降低火灾事故风险;减少非法篡改行为,减少超速引发的交通事故等措施,其根本目标还是通过提升电动自行车产品的安全水平,促进行业的规范化发展。

今年以来,全国各地纷纷启动了电动自行车安全隐患全链条整治行动。以济南市为例,今年以来,济南市开展电动自行车安全隐患全链条整治工作,多次组织电动自行车安全整治“双查”行动(“双休日查”和“夜查”)。

“有了完善的强制性国家标准体系作为支撑,同时持续加强安全隐患全链条整治行动,才能进一步促进行业高质量发展,更好地保障大众生命财产安全。”陈涛说。

新标准正式实施后,不符合新标准的在用电动自行车将如何处理?

对此,工业和信息化部有关负责人表示,新标准实施后,根据《中华人民共和国标准化法》第二十五条规定,不符合强制性标准的产品一律不得生产、销售或者提供。对于消费者已经购买的不符合新标准的电动自行车,将由各省、自治区、直辖市人民政府根据有关法律、法规,结合当地实际情况制定妥善的解决办法,鼓励通过以旧换新、折价回购、自然报废、发放报废补贴等方式,将现存的老旧电动自行车逐步淘汰。

7月2日,齐鲁晚报·齐鲁壹点报道了《喊了十年,济南“世界级线性公园”为何迟迟不动工》一文,对备受关注的“华山—白泉景观廊道”及“白泉湿地公园”两个项目多年未开工建设的情况做了探访调查。9月19日,有市民在社交平台上发布视频表示,位于济南历城区的白泉湿地公园迎来新进展,目前已全面开工建设。工程进展情况究竟如何?记者对此进行了探访。

9月22日,记者在济南历城区王舍人纸坊村看到:在“鲍山白泉便民取水点”附近,名为“白泉生态保护项目”的施工工地周围已立起围挡,挖掘机等大型设备正在进行作业。

现场公示信息显示:该处建筑面积约为14.8万平方米,工期为300日历天,建设单位为济南轨道交通集团资源开发有限公司,由中建八局第二建设有限公司进行施工。

今年3月20日,济南市发布了历城区02地块控制性详细规划(社会公示与征求意见)。历城区02地块位于济南市王舍人片区内,济南东站以东,基本位于白泉所在区域,规划用地性质为公园绿地。对比来看,白泉生态保护项目的施工位置与历城区02地块位置基本一致。

“该项目是以‘白泉生态保护’为名进行立项的,虽然与‘白泉湿地公园’项目位置基本相同,但目前仅属于前期施工阶段,这是一个单独的项目,还不能说是白泉湿地公园开始建设了。”白泉生态保护项目经理表示,由于该地块还涉及部分土地征收事项,目前能够进行施工的建筑面积在1万平方米左右,现阶段主要进行景观提升工作。“项目是从9月5日开始动工的,除了一些花草在冬季无法进行种植,其他建设工作在今年年底就能完成。”

此外,记者在王舍人片区看到,华山—白泉景观廊道项目目前仍未有开工的迹象。

今年6月中旬,济南市自然资源和规划局发布了华山—白泉景观廊道项目一、二、三期建设用地规划许可批前公示。6月底,项目二期建设用地张贴的通知显示,该地块正在进行菜地、烧烤大排档、板房等地上物清理工作,以便开展考古调查勘探、地质勘探及后续施工建设。完成考古勘探后,如果施工条件允许,华山—白泉景观廊道项目预计将于今年10月开工建设。

“8月份的时候,听说这里要进行施工,不过最近又没有任何消息了。”项目二期建设用地处一餐馆老板表示,到目前为止并未见有相关考古、地质勘测人员来过。

济南白泉湿地公园已开工建设?项目方:只是景观提升