

客人多店家忙,济南电动自行车以旧换新政策效应正显现

# 用旧电动车换了辆新的,市民省下760元

10月26日,济南全面启动电动自行车以旧换新活动。活动开展以来进展如何?活动补贴力度如何?又有何亮点?齐鲁晚报·齐鲁壹点记者做了探访。



不少消费者到店咨询电动自行车以旧换新活动。



文/片 李梦瑶 石晟绮  
江聆譔 济南报道

## 补贴、优惠能叠加 换辆新车最多可省近千元

10月29日中午,济南市市中区一家电动自行车销售门店,店长马杰正在指导顾客如何在“泉城购电动自行车以旧换新平台”里上传旧车相关信息。

市民张先生打算换掉自己骑了五六年的旧车。按照济南电动自行车以旧换新补贴政策,报废旧车有回收参考价,铅酸车型从150元到360元不等,小型锂电池车型为100元。张先生交上旧车拿到了260元,他选了一辆3499元的新车,又享受了立减500元的政府补贴,优惠与补贴合计760元。

“咨询的人非常多,我把政策文件都打印出来了,生怕给顾客讲不明白。”马杰说,这几天,他明显感到中午时段和晚上下班时间到店看车人数多了,每天都能接到几十个咨询以旧换新活动的电话。

济南高新区雅迪电动自行车某销售门店店员告诉记者,自10月29日以来,他们已经换购出4台电动自行车,随着补贴信息被更多人了解,预计本周末将迎来更大客流量。

记者探访了解到,不少电动自行车以旧换新指定门店提前做好准备了,如张贴补贴政策信息、回收价格表等;还有的品牌借助此次契机,在补贴基础上推出了自己的优惠。

新日电动自行车济南总代理王广河介绍,目前新日主推一款3299元的电动自行车,“这辆车能便宜950元,这950元包括三部分——厂家补贴300元;政府对车价20%的补贴,补贴上限为500元;铅酸电池电动自行车交旧价

格补贴150元”。

“其实,现在消费者对于智能化水平更高、续航里程更扎实、安全系数更高的电动自行车的换购需求是非常旺盛的。”济南高新区雅迪电动车某门店店长谭雪介绍,目前店内2000元—3500元价位的电动车销量最好,这个价位区间的电动自行车,参与政府以旧换新活动也最合算。

## 上下游联动开展 实现回收全流程闭环管理

记者了解到,消费者参与本次以旧换新,可以直接将旧车送到在平台预约的指定门店,并在门店直接换购新车,颇为方便。

门店回收的旧电动自行车怎么处理?谭雪介绍,每天晚上都会有专门的回收公司把旧车拉走。

事实上,在此次以旧换新补贴活动之前,济南市场上大部分电动自行车销售门店也都有自己的以旧换新活动,回收旧车可抵扣200元—500元。不过,大部分门店对这些旧车的处理方式,要么是进行二次销售,要么将电动车车架、电池售卖给回收废品的商贩,由此导致不少废旧电池流入小作坊,对环境造成污染。

“市场上现在还存在相当数量的旧国标电动自行车和‘白牌车’,部分车主还擅自改装电池。这些车都存在着极大的消防安全隐患。”王广河说。

“本次以旧换新活动的最大亮点是,这是一次电动自行车销售企业与生产企业、回收企业联合开展的以旧换新活动。”济南市商务局工作人员介绍,搭建的“泉城购电动自行车以旧换新平台”,可以实现全流程闭环管理的链条。

上述工作人员解释,每辆回收的旧电动自行车,其相关信息都要上传到平台,门店的旧车会由专业运输公司上门收取,再送到有资质的整车回收拆解企业进行处置,可以确保回收的旧车和电池不再流入二手市场和改装黑作坊。

## 指定门店现有306家 想换锂电车建议“再等等”

据山东省市场监管局消息,山东现有电动自行车保有量4300余万辆,其中仅济南市就高达469.8万辆,占比接近10%。

近年来,我国电动两轮车市场保有量已达到较高水平,同时,替换需求空间较大也成为业内共识。8月30日,商务部等5部门发布《推动电动自行车以旧换新实施方案》,组织合规电动自行车生产企业的合格产品参加消费品以旧换新活动,这也是国家首次出台电动自行车以旧换新政策。

目前,各地正在加快推进电动自行车以旧换新,已经有33个省级部门出台实施细则。截至10月16日,各地累计置换电动自行车12.52万辆,销售额达3.25亿元。

据统计,截至10月29日,参与济南市电动自行车以旧换新活动的销售门店总计306家,覆盖全市所有区县,市场主流品牌已基本参与。

济南市商务局工作人员提醒,消费者参与电动自行车以旧换新,一定要及时查看济南市商务局公布的指定门店名单,警惕有门店打着以旧换新的幌子,欺骗消费者。

此外,根据此次济南市电动自行车以旧换新补贴政策,考虑到近年来铅酸蓄电池在电动自行车电池中占比接近80%,且安全性较好、价格便宜,此次政策对于将老旧锂离子蓄电池电动自行车换购成铅酸蓄电池自行车的消费者,会适当加大补贴力度。

王广河提醒,由于锂电池电动车国家标准将于今年11月1日正式实施,如果消费者还是想换购锂离子蓄电池电动自行车,可在11月1日后换购。

“11月1日以后,购买电动车前一定要查看电动车的3C认证证书,查看证书上是否为更新后的车型,防止出现无法挂牌的情况。”王广河说。

“每次骑车从这走根本看不见路上有没有车,我都是停下来探头看好了再过斑马线。这些绿化植物能不能修剪得稍微矮点呀?”10月30日,在潍坊市新华路与福寿街路口的西南角,王先生指着非机动车道与机动车道之间的绿化带说道。

王先生上下班都要经过这个路口,因为非机动车道与机动车道之间的绿化带过高遮挡了视线,王先生对于道路安全隐患十分担忧。



文/片  
王钟玉 马小杰 潍坊报道

## 每天嘱咐孩子 观察好没车再通过

王先生家住潍坊市新华路与福寿街路口附近,每天上下班和日常出行几乎都要经过这个路口,平时出行除了开车也会骑电动车和自行车。

王先生反映,不但开汽车右转时看不见非机动车道上的电动车、自行车和行人,骑车在非机动车道行驶时也不见机动车道上右转的汽车。“我发现这个问题很久了,十分危险。”王先生说。

10月30日上午,记者来到新华路与福寿街路口探访,发现路口西南角的绿化带由高矮两部分组成,高处约有1.5米,低处约0.6米。

记者探访期间发现,不少非机动车驾驶员经过路口时都会先停车观察,确定机动车道没有右转车辆时再经过。其间,还有一位电动车驾驶员因没有提前观察路况所以急刹车。大部分机动车也选择在右转时观察非机动车道情况,以极低车速通过。

记者采访了几位过路的市民。刚从附近超市买菜出来的陈先生说:“我经常到这里来买菜,有一次过路口的时候有辆车经过,我没发现,车也没减速,把我吓了一跳,从那以后,我过路口都是推着车子。”

与王先生住同一个小区的

## 绿化带过高挡视线,市民担心行车存隐患

## 相关部门承诺:一周内整改

## 相关部门承诺 一周内整改完成

随后记者查询到,住房和城乡建设部于2023年9月22日发布的《城市道路绿化设计标准》,其中3.0.5提到,道路绿化不得影响通行安全,被人行横道或道路出入口断开的分车绿带,其端部绿化设计应满足停车视距要求,长度应根据道路设计速度确定,端部停车视距内不得种植影响驾驶员安全视线的植物。

此前,其他城市也有政协委员提出提案,建议“对于接近路口、道路转弯处、交通转盘的各路段,绿化带高度应不高于60公分,且不高于此高度绿化带的距离应以不短于150米为宜,以尽早让驾驶人员知晓前方路况”。

记者就此事致电潍坊市城市管理局园林绿化科,工作人员表示,此事已由潍坊市奎文区园林绿化中心具体负责,承诺在一周之内整改完成,具体修剪高度将在现场查看情况后决定。



记者骑电动车在非机动车道观察路况。