



店员向顾客(左)讲解新国标电动自行车性能。

见习记者 冯子芯
记者 杜春娜 济南报道

2025年12月1日,电动自行车强制性新国标(GB 17761—2024)全面落地实施,同时,旧版标准车辆全面禁止销售。新国标车新在哪儿?旧国标车何去何从?市场情况如何?记者进行了探访。

一些品牌门店 陆续推出新车型

“昨天就把旧国标车全都运走返厂了。”12月1日上午,济南市历下区东关大街某品牌电动自行车门店内,店员正在撤下“老国标倒计时”的海报和条幅,“昨天下午运来十几辆新国标车,今天还会陆续到几批”。

“我们的旧国标车昨天下午就运走了,新车还没到。”在另一家电动自行车门店,店员介绍,该品牌的“新国标”电动自行车预计两日内到货,“想选购的话,还得再等等”。

与部分门店出现“空周期”不同,一些品牌电动自行车门店已陈列出多款新车型。

“现在我们店里共有四款‘新国标’电动自行车,适合不同年龄段不同需求的消费者选购。”历下区东关大街某品牌电动自行车门店内,店员正在为几辆新车安装电池。

该门店负责人表示,相比两个月前,现在对“新国标”车辆,消费者接受度也在逐步提高。

今年38岁的芦苇(化名)是济南一家电动自行车门店的店长。12月1日上午,店内摆放的电动自行车均为“新国标”,“老车”已不见踪迹,芦苇正给新到的电动自行车装电池。

“11月30日,我们新到了12辆电动自行车,这已经是店里的第二批‘新国标’车了。”芦苇告诉记者,早在九月中旬,他们店就到了一批“新国标”电动自行车,“旧国标车已经全部发回公司了”。

芦苇从事电动自行车销售已有20多年,历经多次行业调整。“新规对电动自行车的车速、安全以及使用材质等进行了调整,而且有北斗定位功能,以后不怕车子丢了。”芦苇一边装着电池一边说。

新国标车全面铺开尚需时日

旧国标车已返厂,不少门店批量上“新”

对于“新车”日后是否会受到消费者喜欢,芦苇颇为淡定:“这是行业大趋势,顾客自己会做出选择。”

已上牌“旧国标车” 不会淘汰

“旧车还能骑吗?”市民张女士的电动自行车已购买两年多,“旧国标车”全面停售让她心生疑问。一电动自行车门店店员表示,根据现行政策,有牌照的电动自行车都可以正常上路。

中国电子技术标准化研究院安全技术研究中心副主任何鹏林此前接受采访时表示,消费者已购买且上牌的“旧国标”电动自行车可继续骑,不会被强制淘汰;不过,为了保障安全,建议定期对车辆安全状况进行评估。

此外,针对不少消费者担心的“旧车维修难、配件断供”问题,各大企业均已出台保障措施,承诺“旧国标”车辆的维修服务和零部件供应至少持续5年。

新国标产品 全面铺开还需时间

针对当前市场情况,记者采访了新日电动自行车济南总代理王广河。王广河介绍,目前济南市场上3C证书失效车型,也就是“旧国标”电动自行车,已全面下架,“各个店面正在逐步陈列符合新国标的产品,全面铺开还需要时间。”

“电动自行车市场正在大洗牌。”王广河称,目前众多品牌都已推出不同款式的“新国标”电动自行车,谁能抢先拥有最强的市场竞争尚未可知。

“未来市场前景怎么样,还需要持续观望。”王广河表示,“新国标”电动自行车销量正在稳步上涨,新产品被市场完全认可需要一个过程,“预计需要半年时间”。

对于市场上出现的销售“带牌二手车”这一情况,王广河表示,二手电动自行车只能折价出售,难以保值,“溢价销售几乎不可能”。

此外,王广河透露,目前咨询电动摩托车的消费者数量呈上涨趋势,电摩销量可能迎来增长,“但电摩需要考取驾照、购买保险,使用要求比较高。”

□延伸
调查

果然財經
GUO RAN
FINANCE

12月1日,被称为“史上最严”的电动自行车新国标正式落地,济南市场呈现“冷热不均”的分化态势:部分门店因旧国标车提前处理、新国标车尚未到货陷入“无车可卖”;少数门店虽上架新款,但可选性低。消费者普遍对于新车“价高、速慢、款式少”存顾虑。新政引发的连锁反应,也让“电动自行车还香吗”成为热议话题。

“最严”新规引发市场连锁反应 电动自行车还香吗

记者 孙佳琪 魏银科 济南报道

“0公里二手车” 存量少且挂牌难

“我们想办法提前给这些车上牌,到时候再以二手车的方式卖给顾客。”11月底,记者采访时,某品牌电动自行车店的店员告诉记者。那么,现在店里还有在售的旧国标车吗?记者以消费者身份再次探访了该店。

“旧国标车都处理完了,现在没有了。”店长告诉记者。记者表示之前听说部分店铺有提前挂牌的“0公里二手车”,“咱们这里有吗?”记者再次询问。“我自己倒是买了一辆,全新的没有挂牌。”对方表示,店铺库存都处理得差不多了,“剩下一两辆就自己买下来了,不知道还能不能挂牌。”

在这家店里,只上了一种款式的新国标电动车,价格2699元,比同款旧国标车型贵了600元。“新国标车都是铝合金材质的,还加了北斗定位功能,毕竟成本在那里摆着,肯定要涨价。”

由于老板也做二手电动车生意,记者询问二手成交量是否会增多,他表示,“新国标落地,车速慢了,二手生意可能会变好。”

“速度快、电池大的踏板电动车,都属于电摩了,购买时需要登记驾照和车辆信息,想骑必须有驾照。未来对电摩、电轻摩的监管会更严格。”涿州某电动车店销售人员杨女士表示。

价格高了速度降了 目前可选款式不太好

走访过程中,记者在店里遇到了前来为家中长辈购车的济南市民孙女士。

孙女士告诉记者,她今年7月份买了一辆电动车,最近想给家里老人再置换一辆新的,赶在新规落地的当口,她发现按照新国标,自己买的这辆最高时速40公里的车,已经算是电摩标准了。“想给我母亲选购一台,今天来电动车市场逛了逛,发现可选的款式太少了,长辈骑速度慢一些的车倒是更安全。”孙女士表示。

价格高了,跑得慢了,可选款式也不多。新国标车刚上市,一圈逛下来,孙女士并没有碰到合适的车,她表示再等等,看看后续有没有新的车型推向市场。

孙女士的顾虑并不是个例,部分网友觉得新国标的确让电动车出行更安全,但是也有网友表示,买电动自行车的核心人群就是上班族和“宝妈”等需要接送孩子的群体,希望车能载人、好停放,骑车人还能顺便拐去菜市场买点菜。

在齐鲁壹点情报站相关话题下,速度是网友议论的焦点。情报员“在线翻译”表示:车速慢了,一旦超过25km/h还会自动锁车,这样在很大程度上可以降低由于速度过快引起的交通事故。不过,也有网友嫌车速太慢。

记者走访济南多家电动车行发现,新国标车型价格普遍比旧款高出600—1000元。“不是不想降价,是成本太高,实在降不下来。”一家车行的老板无奈表示,新国标要求的高阻燃材料、防篡改电机、加厚制动部件等,每一项都增加了生产成本。

有网友转而推荐电动三轮车:“跑得快、能遮风挡雨,还保暖,能坐三个人,价格才五六千”。但业内人士提醒,多数电动三轮车属于机动车范畴,上路需取得相应牌照与驾驶资质,盲目选购可能存在合规风险。

政策初衷与专家解读: 市场正在加速补位

那么,新国标对网友的疑问又有怎样的考量呢?

首先,新国标延续25km/h最高车速并增设“超速断动力”的要求,绝非限制通行效率,而是基于对于行驶安全的科学考量。数据显示,2024年全国电动自行车火灾事故中,82%源于改装电池;涉及电动自行车的交通事故中,超六成存在超速、改装配电系统等问题。

北京市中闻律师事务所律师李斌在接受媒体采访时表示,新国标通过设置“协同互认功能”构建安全闭环:电池组需与充电器匹配才能充电,与整车匹配方可骑行,在充放电全流程防止擅自更换超标电池、改装控制器等行为。为强化监管落地,标准还配套发布六大类防篡改检查指引,实现“生产端防篡改、监管端易检测”的双重目标。“这意味着违规改装不仅技术上难以实现,后续抽查中也极易被发现。”李斌强调。

关于后座和储物问题,记者查询发现,新国标并未禁止后座设置,而是通过整车质量管控引导合理载人,对于搭载12岁以下儿童的需求完全在政策允许范围内。目前一些热门合规车型已保留座下储物空间,部分品牌还推出可拓展挂扣、侧置储物袋等配件,有针对性解决储物痛点。

针对续航焦虑,新国标已作出针对性调整:铅酸蓄电池车型的整车质量上限从55kg提升至63kg,允许配备更大容量电池,续航能力较旧款提升15—20公里,目前多数合规车型的实验室续航已达50—90km,完全能满足城市日常通勤需求。

针对当前部分店铺车型选择偏少的问题,记者了解到,随着市场衔接逐步推进,各大品牌正加速新品布局,某些品牌推出的合规车型已精准覆盖载人、储物等核心需求,后续可选品类将持续丰富。值得注意的是,已上牌的旧国标车无需强制淘汰,相关企业已承诺提供至少5年的维修和零部件供应保障。

有关专家指出,新国标落地初期,供需衔接的阵痛在所难免,但作为关乎民生安全的重要政策,其核心是通过防篡改、防火阻燃、制动升级等刚性要求,筑牢3.8亿骑行者的安全底线。随着市场对政策的深度适配,兼具安全性能、实用功能与美观设计的车型将越来越多,终将实现“安全与便利”的长期共赢。

深耕书院育人 厚植思想引领 潍坊理工学院书院制下 思想政治教育创新实践

近日,潍坊理工学院书院制下思想政治教育创新实践系列活动在松林书院有序展开,以“浸润式育人”激活思政教育新动能。书院打破传统课堂边界,将思政元素嵌入书院生活社区与文化空间:通过“与优秀面对面”“心灵灯塔红色之旅”等形式,把思想引领融入日常交流、文化活动与实践体验;同时依托一站式学生社区,书院导师制,实现思政教育“一对一”精准引导,让理论学习更贴近学生成长需求。

系列活动开展以来,学生参与思政主题活动的积极性显著提升。接下来,潍坊理工松林书院将继续深耕书院育人沃土,拓展思政教育创新载体,让思想引领扎根学生成长各环节。