

19年前旧规将废除,新国标明年4月实施 电动自行车将驶向何方?

记者 马剑敏 实习生 徐瑶璐

今年5月,国家市场监督管理总局、国家标准化管理委员会对外发布新修订的《电动自行车安全技术规范》。新国标将于2019年4月15日起正式实施,2018年5月15日至2019年4月14日为过渡期。

我市在2013年成功禁摩限电后,电动车作为非常方便的交通工具,成为很多市民的出行选择。同时,随着快递、外卖业的快速发展,电动自行车得到了极大增长。目前,各类超标电动自行车在马路上“横行”,存在一定安全隐患,成为城市交通治理的难题。随着新国标的出台,如何规范管理电动自行车,将考验着城市交通管理者的智慧。

● 规范管理势在必行

“逆行、闯红灯、抢道,几乎是家常便饭!”说起电动车,邵阳学院附属二院王海波给出了这样的印象。很多市民对电动车驾驶员的这种“任性”违规现象印象深刻。特别是一些电动车在红旗路、城北路、东风路等单行区域肆意逆行,甚至有直闯红灯行为,不仅是对本人极不负责,也给其他人的安全造成了严重威胁。王海波认为,不管是电动摩托车还是电动自行车,都要严格遵守交通规则。

市政协委员欧阳恩球在调研中发现,当前电动摩托车管理存在多项无序状况,他认为,需进一步加强规范。因此,在年初召开的市政协十二届二次会议期间,欧阳恩球向大会提交了《关于进一步规范我市电动摩托车管理的建议》的提案。在提案中,他列举了电动车管理方面的主要问题,包括不挂牌,不登记备案,防护设施不全,容易被盗,事故逃逸增加案件的侦破难度等。欧阳恩球认为,车主未购买保险,一旦发生重大交通事故,事故的损害赔偿将成为一个难题。欧阳恩球同时指出,大部分车实际可行驶的最高速度大大超出国家规定的非机动车车速,且购车后车主非法改装问题严重(加装遮阳伞等),驾驶人因无需考取驾驶资格,大多没有接受过正规的交通法律法规及安全教育培训,看不懂或无视交通标志、标线,交通安全意识非常薄弱,且呈现“老龄、低龄化”趋势,经常图一时之便,出现肆意逆行、急停猛拐、闯红灯、乱变道、擅闯禁行区域,并与机动车争抢道、与自行车争道、与人争道,交通安全、险象环生;违规载人载货等各种交通违法违章陋习,扰乱了正常交通秩序,降低了道路通行能力,也将他人与自身置于危险之中。

因此,欧阳恩球建议:实施电动摩托车户籍化管理,逐车建立车辆档案,对符合“国标”的车辆核发统一牌照,对超标车辆坚决取缔,同时实施车辆年检制度和车辆使用定期年限限制性报废制度。要结合车辆年检,建立车辆使用的违法违章案件惩处制度和遵章守法者奖励制度(可免费年检和购买保险实施补贴)。建立电动摩托车驾驶资格认定制度,根据电动摩托车的特性,驾驶人必须参加道路安全知识学习考试,考试合格取得电动摩托车驾驶资格后方可上路,使车辆驾驶人在道路上有交通法律法规的约束意识。同时,还要加大宣传力度,多途径、多形式广泛宣传道路交通安全常识,有效提升市民文明交通素养,使每一个交通参与者既知法懂法,又能守法,做到交通行为依规合法。



一些电动车主任性闯红灯。
 马剑敏
 7月17日摄

● 破解难题需从源头抓起

去年7月开始,针对市城区摩托车、电动摩托车闯禁、飙车,电动自行车违法载人、非法出租、逆行、非法加装晴雨伞,不遵守交通信号通行等有死灰复燃的态势,市交警支队在城区开展了为期三个月的道路交通秩序集中整治行动。行动中,重点针对超标电动自行车、摩托车闯禁、摩托车飙车、电动自行车违法载人、非法出租、不按规定车道行驶、不按照信号灯规定通行(闯红灯)、逆向行驶、违法安装晴雨伞等严重交通违法行为。通过整治,一定程度上遏制了“限摩限电”区域内摩托车、电动车摩托车闯禁行为,电动自行车交通违法行为明显减少,涉及电动自行车道路交通事故大幅度降低。

今年6月到今年底,市消防安全

委员会也在全市组织开展为期6个月的电动自行车消防安全综合治理。专项治理期间,执法部门全面排查电动自行车产品质量、维修改装和使用管理等方面存在的问题。严厉打击违法生产、销售假冒伪劣、不合格电动车及配件行为,大力规范维修改装、回收行为。力争通过建立全链条、全覆盖的“闭环式”监管机制,推动实现电动自行车使用管理明显规范,电动自行车事故的明显减少。

一些市民和政协委员也注意到电动自行车管理难这一情况,纷纷提出建议,为治理这一难题献计献策。

王海波认为,治理电动车,应该从源头抓起,生产、销售电动车必须符合国家标准,否则一律禁止进入市场。实行车牌登记管理就是规范电

动自行车上路的一个有效管理方式。对于电动自行车,则需办理驾照、给车上牌。同时,他还建议公安交警部门建立电动车管理系统,实名制购车,通过上牌办证对电动自行车进行规范化管理。

市政协委员何颜斌说,电动车超速、与机动车抢道、闯红灯、逆行等违规现象突出,撞人、剐蹭等事故也屡见不鲜,应该引起相关部门注意,加大治理力度,建议有关部门牵头进行综合治理,形成对电动自行车销售、使用和管理等各个环节的管理,做好政策真空期及新国标过渡期的综合管理,为将来电动车规范有序发展夯实基础。

何颜斌还建议,我市应该进一步改善城区的公交运营体系,让公共交通服务更加便捷舒适,进一步增强公交吸引力,从而减少市民对超标电动自行车的需求。

● 加强规范管理 确保行驶安全

市交警支队介绍,电动摩托车和电动自行车有着严格的界定。2013年9月始,市城区已限制摩托车、电动摩托车驶入。目前,市城区内只允许电动自行车行驶。

据了解,相比1999年颁布后执行至今的老国标,新标准全面提升了电动自行车的安全性能,并对车速限值、整车质量、脚踏骑行能力等主要技术指标做了较大调整,增加了防篡改、防火性能、阻燃性能、充电器保护等技术指标。根据新国标,电动车即符合车速小于或等于每小时25公里、整车质量小于或等于55公斤,且必须有骑行功能的脚踏,如果缺少以上任意一条的话,都将被视为不合格的电动车。

早在2014年7月1日始,为规范城区电动自行车管理,城区三个交警

大队就开展了为市城区户籍所在地居民免费办理电动自行车号牌工作,对电动自行车进行登记管理。但由于利益驱使,电动自行车上牌登记管理工作,均由电动自行车销售商全权办理,他们利用符合国标电动自行车办理牌照,再用于其他超标电动自行车销售使用,造成不少市民利益受损,严重扰乱电动自行车管理秩序。后经市公安局治安部门查实,依法行政拘留了一批电动自行车经销商。随后,城区各大队于2015年年初全面停止电动自行车的号牌办理。

面对电动自行车的管理难题,市交警支队在承办和答复提案时坦承,目前在电动自行车的管理上确实存在问题。比如说,国标滞后。现有的电动自行车认定标准滞后,相关技术参

数、考核数值难以满足市场发展需要。利益驱动。部分厂家、商家为追求利益最大化,以市场为导向,大力开发、生产、销售超标电动自行车,作为末端管理的公安交警部门直接面对各种矛盾、纠纷的集中爆发,日常管理难以见效。自2013年9月始,我市中心城区开始实行“限摩限电”工作,部分市民借助既环保又实惠的电动自行车出行,从而倒逼了电动自行车生产和销售行业的发展。末端管理的难度增加,公安交警部门日常交通秩序管理和维护本是一项巨大工程,人、车(机动车、非机动车)、路矛盾突出,路面管理压力大。针对市民的“为什么国家准生产、准销售,就是不准使用”质疑,交管部门做了解释工作。同时认为,规范管理超标电动自行车,应出台相应的车辆登记、年检、报废等系列配套措施。