

何去何从？一场关于电动自行车的民生大考

近期关于电动自行车如何管理的争论因为“电摩新国标”出现了一个高峰，而广西壮族自治区和南宁市针对电动自行车的地方管理法规也相继出台：超标电动自行车禁止上路；2010 年 1 月 1 日起符合标准的电动自行车要纳入登记注册。电动自行车何去何从？南宁 40 多万辆此类车辆在新规出台背景下正面临一场民生大考。

两项地方新规指向电动自行车

2002 年 7 月，南宁市公安局曾发布《关于快速环道和快速环道以内道路交通管理通告》，其中第 14 条明确规定：“禁止电动自行车（助力车）在快速环道以内所有道路行驶。”然而近年来电动自行车在南宁的发展犹如星火燎原，期间还发生了多起市民状告交警部门行政处罚不当事件，南宁市所谓的“禁行”规定实际上成了一纸空文。

时至今日，随着电动自行车走进千家万户，南宁的电动自行车销售商已达 200 多家，竞争相当激烈。交通管理部门估计，目前南宁市电动自行车的保有量已经达到了 40 多万辆，其中九成均超过国家标准。电动自行车超标、无序上路带来了一系列严重的交通安全隐患：占道行驶、违法变更车道、逆向行驶、抢行、闯红灯等等，让管理部门越发感到“刹车”的迫切需要。此外由于目前对电动自行车尚未实行注册登记管理，加上其自身防盗功能差，电动自行车已经成为犯罪分子盗窃作案的重点目标。

从去年 4 月开始，南宁市发布《关于开展整治超标助力自行车专项行动的通告》，对超标电动自行车进行新一轮大规模整顿。根据国家标准，无论是电动自行车或者汽油机助力自行车，最高车速应不大于 20 公里/小时，整车质量（重量）应不大于 40 千克。并且，电动自行车的电动机额定连续输出功率应不大于 240 瓦；汽油机助力自行车规定的汽缸工作容积应不大于 30 毫升，还应具有良好的脚踏骑行功能。凡是超出了上述标准要求的各类助力自行车，都属于整治范围内的“超标助力自行车”，从 2009 年 5 月 1 日起禁止上路并接受限速、减重等整改。

去年 11 月 27 日，《广西壮族自治区道路交通安全条例》经自治区十一届人大常委会十一次会议表决通过，已于 2010 年 1 月



电动自行车在机动车道随意穿行



电动自行车生死劫

1 日正式施行。尽管这部《条例》允许电动自行车上路行驶，但前提是必须符合国家安全技术标准，并经公安机关交通管理部门注册登记。

没有管理的发展将不可持续

据了解，有关方面法律法规出台的主要依据，就是争议颇大的 1999 年出台的《电动自行车通用技术条件》。经过 10 多年的飞速发展，如今的电动自行车早已今非昔比，并屡屡突破标准。

南宁市有关部门在 2006 年曾组织过一次对该市 91 家电动自行车销售商家的调查，结果发现在售的 15 种厂牌型号的电动自行车没有一款完全符合《电动自行车通用技术条件》规定的标准，电动自行车“摩托化”的趋势非常明显。

南宁市中华路是电动自行车商家十分集中的地方，几十家店铺沿街分布，店中各式各样、不同品牌的车辆令人眼花缭乱。但记者采访发现，摆卖的绝大多数

自行车已属“超标”之列，普通电动自行车动辄重量在四五十公斤，而速度则可提高到 30 公里以上。

“如果按照新的国家标准，路上开的和店里摆的绝大部分都是超标电动自行车。”某品牌销售店负责人余静波介绍说，“铅酸电池越做越大，一般都在 15 公斤以上；限速的两根线一拔，速度马上可以提高到每小时 30 公里以上。”

对于南宁市新规定的出台，交警部门的解释是：超标电动自行车速度过快就难保安全，如果重量过大在车辆制动安全上也存在很大隐患。据统计，2007 年南宁

市涉及电动自行车的交通伤亡事故立案 115 起，死亡 28 人，受伤 119 人。去年 1 月至 9 月份，南宁市共立案电动自行车交通事故 118 起，死亡 25 人，受伤 139 人。另外，虽然电动自行车被盗事件越来越多，但由于缺乏登记管理绝大多数都无法破案，即使破了案也找不到失主。

南宁市民梁文静在上班途中就曾亲眼目睹惊魂时刻：穿行在汽车夹缝里的电动自行车被碰撞，甚至有一次一名骑车的女大学生被撞后当场死亡。“电动自行车窜来窜去让人厌烦。我们也不是说反对电动自行车，只是认为应该加强管理。”

据广西壮族自治区法制办费昌明介绍，允许符合标准的电动自行车上路，是因为它具有环保、节能、经济的优点，符合国家可持续发展战略和建设节约型社会的要求；通过登记，可以防止不符合国家标准的电动自行车上路行驶。民意调查也显示，90% 的群众赞同电动自行车上路，允许电动自行车上路也是立法“以人为本”的具体体现。

电动自行车管理须以民生为出发点

当前电动自行车成为让许多城市棘手的管理难题，日益增多的电动自行车对城市交通形成较大压力。虽然《广西壮族自治区道路交通安全条例》允许符合标准、经过注册登记的车辆上路行驶，地方法规似乎为电动自行车逐渐开了口子。对此，数量庞大的电动自行车一族虽感欣慰，但也不乏担忧。

由于目前绝大部分电动自行车均超标，广大市民普遍认为“一刀切”禁止上路牵涉面极大，严重影响市民生活。市民梁文静表示，仅按照 30 多万辆超标电动自行车粗略估算，南宁市这一轮整顿行动将牵涉到数十万个家庭的生活。她建议，相关部门应采取渐进的办法处理，既达到规范管理的效果，又能把对市民生活的影响降到最低。对此，记者从南宁市政府了解到，通过一边整改一边听取民声，南宁市不断完善整顿措施，提出将整改缓冲期

限延长到 2010 年 5 月底，即在此之前超标车辆允许继续上路，同时市财政为市民电动自行车整改费用提供财政补贴。

其次，尽管电动自行车大部分属于“超标”产品，但群众并不是“超标”的直接责任者，相关部门必须承担责任，应对超标电动自行车加强源头管理和长效管理。广西社科院社会学学者罗国荣认为，长期以来各部门对电动自行车生产、销售和使用等管理方面相互脱节，造成一方面颁布了相关标准，另一方面这一标准普遍得不到执行。致使众多厂家获得生产许可证，大量生产销售“不符合标准”但有产品合格证电动自行车。这种情况下相关部门不能以“加强管理”的名义，将市民合法购买的电动自行车宣布为“非法”，有关方面应对生产超标电动自行车的源头进行彻底整顿才是根本。

此外，一些市民也表达了对现行电动自行车的安全技术标准和新办法能否真正贯彻执行怀的怀疑。市民杨万正的观点很有代表性：“本来很多人买电动自行车就是为了更方便、更快捷，现在的标准时速才 20 公里，说实话骑自行车都可以超过这个速度，这个标准太落后了，应该尽快修改。”对于如何判断路上行驶的电动自行车是否超标，南宁市一交警解释，一般也只能通过运动的参照物来判断电动自行车速度；同时也有望借助质监部门提供的全市符合标准的电动自行车目录，必要时会根据目录来对照执法。但面对每天来往穿梭的自行车、摩托车流，在交警人手有限的情况下，这种办法的实际效果如何还有待观察。

(于兴旺)

深度报道