

四部委发出“淘汰令”引关注,专家算账——

淘汰超标电动自行车,谁买单? 若财政掏钱,江苏要拿出数百亿

国家四部委日前联合下文要求限期淘汰在用“超标”电动自行车,引起业内关注。不少家庭都有一辆甚至几辆电动自行车,“淘汰令”下,电动自行车究竟是进还是退?淘汰“超标车”的钱又是谁来出?中国自行车协会助力车专业委员会主任陆金龙初步算了一下,若财政掏钱的话,江苏这个电动自行车消费大省,补偿加起来需要数百亿元。

——□快报记者 沈晓伟 鹿伟

▶“淘汰令”将给市场带来不小的影响 IC供图



调查 “国标”还是12年前颁布的

- 超标“有市场”,九成骑车人认为限速实在太慢
- “几乎没人买时速在20公里以下的电动自行车”

根据电动自行车“国标”——《电动自行车通用技术条件》规定,电动自行车的车速最高限定在时速20公里之内。这速度还比不上一辆快速前进的自行车。“国标”同时要求,整车重量不大于40公斤。

“国标”是由国家标准化委员会于1999年颁布实施的,已经过去12年。江苏省消费者协会、江苏省自行车电动自行车协

会曾在年初联合发起问卷调查,共计3626名消费者参与,调查发现,约有九成骑车人认为限速实在太慢,不得不“超速”。

有人提出,之所以过去会把电动自行车时速限制为15或20公里以下,主要是当时城市规模比较小,人们单位离家不太远,这点时速足够了。可如今城市越来越大,更多人居住到远离单位所在主城区的郊区,这种情况

下,过去的限速规定已脱离实际,应该根据实际修改。

按规定,电动自行车最高车速应不大于20km/h,整车质量(重量)应不大于40kg。然而,不少厂家早已对此视而不见,而是紧跟市场需求,直接以时速高为卖点。例如某品牌电动自行车的广告就写着“速度可达35公里/时”,这明显与国标规定的不能超过20公里/时不符。

“我们店里的电动自行车时

速差不多在35公里以上。”长乐路一家品牌电动自行车销售店的工作人员告诉记者,外形像自行车的电动自行车最高时速一般在35公里左右,而摩托车样子的电动自行车时速一般大于35公里,有的时速甚至能达到80公里,不同的时速能满足不同顾客的需求,但几乎没人买时速在20公里以下的电动自行车,我们店里也没有这样的电动自行车。”

算账

- 全国电动自行车达到1.2亿辆,南京的总量达到175万辆
- 淘汰“超标车”难度不小,谁买单是一大难题

若财政掏钱,江苏将花数百亿,南京将花17亿元

中国自行车协会助力车专业委员会主任陆金龙表示,近年来全国电动自行车产量逐年增加。到2010年,国内电动自行车总产量达到2965万辆,其中江苏就生产了783万辆,占大约26%的比重。而目前市场上被使用的电动自行车全国则达到1.2亿辆,粗略算下来每10个中国人就有一人拥有一辆电动自行车。而在江苏,

电动自行车的普及率更高,近10年来全省电动自行车销售数量为3000万辆,算下来每8个人就拥有3辆电动自行车。

面临限期淘汰,电动自行车该怎么处理呢?如果政府对现有车辆淘汰进行“买单”,大概要花多少钱?陆金龙对此进行了大致测算,现在江苏省电动自行车超过3千万辆,平均来算,一辆电动自行车售

价在2000元左右。如果政府要回购旧车,那假设按照正常售价的半价补偿,一辆车就要1000元。那全江苏的电动自行车补偿加起来就要数百亿元。这么庞大的一笔资金,财政能拿出来吗?如果财政拿不出这笔钱,那就意味着老百姓需要为这次“淘汰”掏腰包。

此外,在具体操作时,是“以旧换新”还是直接“现金回收”,

这都需要地方政府根据实际情况进行细化和制定,但目前还没有哪个省市率先出台相应的办法。

记者从南京交管部门获悉,南京目前电动自行车总量约为175万辆,其中有125.6万辆电动自行车有牌照,没有登记号牌的电动自行车估计有50万辆。按照每车补贴1000元计算,加起来也超过17亿元。

各方声音

[市民]

“合格证”是不是摆设?

不少市民想不通,自行车购买时都是照着“合格证”买回来的,怎么到了手里就成了要被淘汰的“超标车”?如果政府相关部门这么“较真”,为什么一开始还允许这些车被交易,老百姓的用车权利谁来保障?

“既然有国家标准,为什么还有那么多超标电动自行车流向了市场?既然能在市场销售,就不应该拿消费者说事,我们也没得选呀。”市民陈先生质疑说,去买电动自行车时,销售人员都会出示质量检测合格证。他也十分看重这个“合格证”,因为这是国家为电动自行车出具的质量证明。“然而现在国家要求限期淘汰超标的电动自行车,那此前的合格证有什么用?”

对于合格证的一纸“淘汰令”,不少消费者表示很无奈,同时一部分市民也打消了购买电动

自行车的想法,“再等等看吧,说不定哪天又出新规定了。”

江苏省质监局标准化管理处处长蒋顺祥表示,部分有合格证的电动自行车之所以后来变成“超标车”,很大程度上是因为车主对其进行了改装。有市民反映电动自行车改装很容易,只要去除相关的限速设备就可以提速。“这种设计严格意义上说是不允许的。”同时,他表示,有人存心改装,也是防不胜防的。

[专家]

向全社会征集“好点子”

陆金龙认为,这次“淘汰令”的涉及面实在太广了,制定政策一定要相当谨慎,但目前相关部门还没有找出一个合理的细化措施,既能淘汰现有不合规的电动自行车,又能保障老百姓的利益。

“不妨考虑广集民智,通过听证会、网络等方式,向全社会大规模地征集意见,找出更合理的方

法。”他觉得,电动自行车毕竟牵涉到的民众太多,光靠相关部门想办法难免力不从心。而借由这个方式,正好也可以让老百姓表达意见和想法,便于主管部门及时调整思路。

陆金龙表示,现在不光是消费者,厂家也比较困惑,“市场现有的电动自行车面临着这么多的问题,前景也不明朗。无论大厂小厂都很担心,大家都盼着国家赶快出台新的标准,这样就能直接按照新标准来生产。”他同时介绍,眼下马上进入一年一度的电动自行车销售旺季,新政对于市场将会产生何种影响,是否会影响效率,这些都将在未来一段时间内反映出来。

[部门]

“国标”已酝酿修订

江苏省质监局标准化管理处处长蒋顺祥表示,目前,国家标准化管理委员会正牵头多部门,计

划对原来的电动自行车标准进行调整。除了自行车行业协会外,国家发改委、公安部等部门也加入其中。不过,他没有认可调整是为了“提速”的说法,而是表示,修订的目的是为了维护消费者的人身安全。

他解释说,电动自行车的车速有些都快赶上摩托车了,可刹车系统却与自行车类似,是用橡胶摩擦控制的,如果车速过快,车子很容易“冲出”,将严重影响到安全。而摩托车的刹车系统就要安全得多,是采用机械刹车。修订新标准时,对电动自行车刹车系统的要求可能会进行调整。“这是为了骑车人和行人的双重安全考虑。”

对于标准调整的进程,他表示按照规定,一般是先立项、接着起草出草案,然后向社会征求意见。“现在只是立项阶段,草案还没有出来。”至于电动自行车的车速、车重等相关指标是否会放宽,他表示还没看到最后确定的内容,现在还不好说。

对话

最大程度考虑车主利益



夏学奎
民政部专家咨询委员会委员、
北京大学社会学系教授、博导

就相关话题,快报记者与学者夏学奎进行了对话。他认为,不能什么问题都一刀切,我们出台的法规应该更人性化。

现代快报:限期淘汰超标电动自行车令人关注,那么骑电动自行车到底该不该受到鼓励呢?

夏学奎:现在公共交通比较拥挤,乘车难还客观存在,而骑自行车又比较慢,人们出行都追求快节奏、高速度,如果加强监管,加强年检等工作,电动自行车还是可以成为一个相当不错的交通工具。而骑电动自行车也节省了公共交通资源。台湾这么发达,到处可见电动自行车,已经成了一大景观。关键是厂家还要提高电动自行车的安全性能。在鼓励电动自行车发展的同时,也应该出台相应的法规,电动自行车也应该属于机动车了,对其应有约束,不然也容易出事故。进行检查是对的,应全面查查电动自行车的安全性能,作相应的提醒。

现代快报:有的人认为对时速不该一刀切。

夏学奎:规定时速确实要看什么地区,城市交通相对拥挤,应该严格遵守有关时速的规定,如果在郊区人少的地方,确实没必要有这个限制。不能什么问题都一刀切,我们出台的法规应该更人性化。

现代快报:近年来,因为多地出台“禁电令”,或者各种标准的出台,电动自行车也成为人们关注的焦点,其中绕不过去的当然是有关利益各方的博弈,如,2009年,国家标准化管理委员会公布《电动摩托车和电动轻便摩托车安全要求》,引起巨大争议。深圳最近“禁止电动自行车上路”,争议也很大。

夏学奎:如果绝大部分都要淘汰,那么动辄上亿辆的规模,就会带来民生问题。利益平衡的问题很重要。我认为,不能在利益博弈中让电动自行车主受到损失,应该最大程度考虑电动自行车主的利益。有些地方出于各种考虑,包括节能减排的目的而出台相关的地方法规,这是可以理解的。但是应该具体问题具体分析。我觉得,在出台一些法规的时候,不妨举行听证会,听取民众意见和建议。就算是要禁止上路,也要讲清道理,并广为宣传。

现代快报:不过,不少电动自行车主总感觉,自己缺乏话语权,他们更抱怨一些规定的出台让自己措手不及。

夏学奎:应该善于倾听那些“躲在门后”的、缺乏话语权的人的声音。骑电动自行车的是一个相当大的群体,应该关照这一群体的利益,不能轻易说淘汰电动自行车。出台一项政策的时候,经常会出现两难的情况,不能以牺牲一部分人的利益为代价。快报记者 刘方志