



记者  
调查

记者暗访达州城品牌电动车市场

# 合规新国标电动车难觅

## 旧国标新车成『零公里二手车』

《电动自行车安全技术规范》(新国标)实施已满半年,今年央视“3·15”晚会曝光了电动自行车速度调整、号牌申领与车辆标准不匹配等相关乱象。为了解本地电动车市场情况,记者近日以消费者身份暗访达州中心城区雅迪、爱玛、雅玲等品牌电动车销售门店发现,合规新国标电动自行车难见踪影,各门店均在售电动摩托车或旧标准电动车,且商家普遍宣称非合规车能上绿牌,电摩标注绿牌适配参数销售、宣称可申领绿牌的情况依旧存在。

### 雅迪门店:无合规新国标车 可申领绿牌并调整车速

在某雅迪门店,记者咨询合规新国标电动自行车时,店员直言:“达州坡多、路况特殊,每小时25公里限速的新国标电动自行车动力不足,根本不适合本地使用,所以我们店和本地多数门店都没有销售合规的新国标电动自行车。”

随后,店员转而推荐一款标注“新国标”的车型,称其“能上本地

绿牌,售价3890元,续航60-80公里,爬凤凰山都没问题”。当记者质疑25公里/小时限速会影响车辆动力时,店员坦言:“仪表显示确实是25公里/小时,但实际能跑40公里/小时左右,我们帮你调好。”该车型原配72伏21安电池,还可“免费升级72伏22安电池,质保延至18个月”。记者现场看到,车辆调速无需

物理改动结构。

业内人士介绍,新国标对电动自行车控制器有严格的防篡改设计要求,旨在从技术层面杜绝非法提速行为。然而该门店所售车辆实为电动摩托车,其控制器并未纳入新国标电动自行车的防篡改监管体系,商家可通过技术手段轻易调整实际行驶速度,同时向消费者宣传可申领绿牌。

### 爱玛门店:主推网红电摩 旧标车提前申领绿牌

在某爱玛门店,记者发现店内无一款符合新国标的电动自行车,店员主推“网红露娜”电动摩托车,售价3998元。“这款车72伏、电机1000瓦,能跑四五十码,比新标车实用。”店员直言,车辆仪表盘虽标注25公里/小时,“实际速度我们帮你调好”。

记者明确询问该车型是否为可上绿牌的新国标电动自行车时,店员承认:“现在卖的都是旧标车和电摩,新国标电动自行车还没上架,不过我们都提前上好了绿牌,买了10分钟就能骑走。”店员还称,旧标车“卖一台少一台”,近期有不少市民到店选

购。

暗访过程中,一位到店市民因车辆“能跑四五十码”产生购买意向,该市民坦言“知道电动自行车限速25公里/小时,但有绿牌就不用担心路面检查”。

### 雅玲门店:旧标车以二手车名义销售 调整车速为常见操作

在某雅玲门店,店内同样未见到合规新国标电动自行车,店员直接推荐一款标注“二手”的电动车,标价4490元,称“车况新、提前上好绿牌,到手就能用”。记者现场观察发现,该车无任何使用痕迹,实为旧国标库

存车。

“这就是旧标车,新国标实施后这类车不能按新车销售,才挂了二手车的名义。”店员直言,该车续航60-80公里、实际行驶速度40-50公里/小时,“调整车速是常规操作,买了当

场就帮你弄好”。记者核实,该车型各项参数均超出新国标电动自行车标准,并非绿牌核发的适配车辆,商家向消费者宣传“提前上绿牌”的说法,与绿牌核发的相关标准存在出入。

### 超速电动车安全隐患突出 适用与安全如何平衡?

记者暗访发现,达州电动车销售市场呈现三方面明显特征:车型品类边界模糊,商家在销售过程中,向消费者统一宣传为“可上绿牌的电动车”;商家宣称都可申领绿牌,但门店所售的电动摩托车、旧标车均不满足绿牌核发条件;车辆实际车速与标注参数不一致,出现“仪表显示合规、实际行驶超标”的现象。

公安部道路交通安全研究中心相关数据显示,电动车行驶速度超出标准、车辆参数与国标要求不符,是城市道路交通事故的重要诱因。达州多山地坡路,车辆实际行驶速度偏高,易出现制动与车速不匹配的情况,相关安全隐患更为突出。

多位受访市民表示,并非不接受合规新国标电动自行车,而是本地市场内难以买到适配山地坡路的合规车型,才会被商家宣传的“高速度、能上牌”等信息吸引。

业内人士分析,当前达州电动车市场出现上述现象,根源主要集中在三方面:一是本地山地坡路的路况特点,让商家认为合规新国标电动自行车在本地的市场适配性较低,因此未

进行铺货,转而销售电动摩托车或旧标车以清理库存;二是消费者对电动车车型品类、号牌核发的相关法规认知不足,易被商家的销售宣传引导;三是绿牌核发管理与终端销售环节存在衔接差异,让商家向消费者宣传“非合规车可上绿牌”有了可操作空间。

针对暗访发现的问题,记者采访了达州公安交警直属二大队相关负责人。该负责人表示,根据现行国家标准,电动自行车需满足最高时速不超过25公里等多项要求,方可申领绿色非机动车号牌,而时速可达40至50公里的电动摩托车属于机动车范畴,应按规定申领蓝牌或黄牌,且驾驶者须具备相应准驾驾照。

该负责人坦言,实际管理工作中,合规车辆的生产标准由工信部门制定,市场销售环节由市场监管部门负责准入监管,车管所则依据国标对车辆进行注册登记,各部门职责划分清晰但在环节衔接上仍有优化空间,部分不合规车辆流入市场后,才在注册登记环节暴露出与国标不符的问题,部分商家以“能上绿牌”向消费者

进行宣传,也让基层的车辆登记与路面管理工作面临较大压力。

该负责人呼吁,相关部门需进一步加强源头监管,严格把控电动车的市场准入环节,从销售端做好车辆标准把关,减少非合规车辆流入市场的情况。

业内人士建议,想要改善当前电动车市场的现状,首先需厘清电动车的车型品类边界,让消费者清晰了解不同品类车辆的标准与号牌申领要求;其次需加强车辆登记上牌与市场宣传的规范管理,做好各监管部门的环节衔接;同时也应引导电动车生产企业结合达州山地坡路的路况特点,推出适配本地出行需求的合规新国标电动自行车,兼顾车辆的合规性与实用性。

针对此次暗访发现的达州电动车市场无合规新国标车、商家宣称非合规车可上绿牌、车辆实际车速与标注参数不一致等情况,记者已将相关问题反馈至达州市市场监管部门,后续将持续关注相关部门的市场规范与整治进展。

□记者 迟剑