

“疯狂电动车”改装乱象怎么破？

管理难亟待“一条龙”式监管

新修订的《电动自行车安全技术规范》（“新国标”）出台以来，不少城市针对超标电动车设置过渡期。然而记者调查发现，随着过渡期结束，仍有大量超标、拼改装电动车上路行驶，带来巨大安全隐患。近年来，超标电动车引起的交通及火灾事故频发，但依旧有人不以为然，“把事故当故事听”，这背后是必须整治的改装乱象和亟待改变的监管困局。

满街可见超标电动车

记者在街头骑行新国标电动自行车进行实验，按照车速 25 公里 / 小时行驶发现，很多电动自行车很快超过记者的车辆。

时速不超过 25 公里、整车重量不超过 55 公斤、电池电压不超过 48 伏、带有脚踏骑行装置——这是电动自行车“新国标”的硬性指标，也是安全骑行的保障。截至目前，“新国标”已出台 3 年多，各大中城市近一两年过渡缓冲期也陆续届满，但据记者观察，一些地方超标电动车依旧满街跑。

北京超标电动车 3 年过渡期已于今年 10 月 31 日结束。11 月 1 日起，北京交警严查“驾驶拼改装电动自行车上道路行驶”等重点违法行为。

近日，在西城区菜市口路口，西城交通支队民警在 1 个小时内查处多辆私自改装电池的违法行为。其中一辆电动车在车辆底部隐蔽地

加装了两块电池，电池电压接近 65 伏。朝阳、通州等区交管部门也于近期查处了大量超标电动车违法行为。通州交通支队长陵营大队警长崔举梓告诉记者，违法者私自加装的电池大多没有品牌和参数，外观粗糙、质量堪忧，有的就用铁链子固定在脚踏板处。

记者注意到，不少改装车辆违法者为快递或外卖人员。有车主花费超出电动车本身 2 到 3 倍的价格加装电池，经交警现场测量，电池电压达到 78.5 伏。部分车主称，他们改装的目的就是为了跑得更快、增加车辆续航里程，多完成订单。

除了电动自行车保有量巨大的城市外，在县城、农村地区，执行“新国标”的力度更是普遍不够，超标电动车大量存在。一位业内专家向记者表示，总体来看，目前各地电动自行车改装比例还是非常高的。

谁是改装的幕后推手？

电动自行车改装主要集中在解除限速和加装电池增加续航里程等方面。这些车辆是如何改装的？记者调查发现，部分商家推出了解除限速和智能防盗系统，合规电动车摇身一变就“超标”。

在某知名电动车品牌专卖店，商家表示售卖的都是“新国标”车，不过店员将车上的几根电线一连，直接就解除了限速。“带你体验速度与激情。”这位销售人员说，解除限速后车辆最高时速可达 60 至 70 公里，而且不管速度多快，速度表上只显示 25 公里 / 小时。

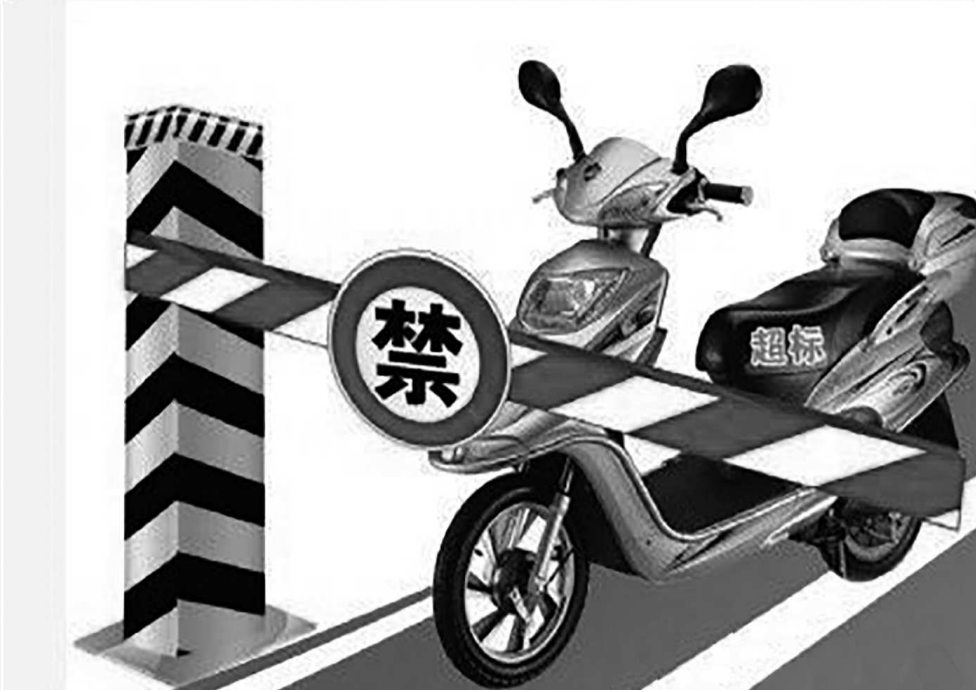
有受访者告诉记者，一些非主流品牌电动自行车，出厂直接预留改装操作空间，简单操作就能实现提速。记者也在网上找到数个相关视频，其中一段视频教程显示，将某品牌电动自行车关掉电源，随便捏刹车杆，把电门拧到底保持住，再打开电源，保持一分钟以上，限速就被解除了。

而一些知名品牌则有专用的控制器、解码器。记者走访太原电动自行车

车市场发现，几乎所有品牌经销处都可以购买后解码。而网上售卖的解码器更是琳琅满目，电商平台上可以随意购买，售价从几十元到 100 多元不等。其中部分商品明确标有“解除限速”“恢复限速”等字眼。商家也专门做了教程，“5 分钟搞定”“女士都能操作”。

“如果想要更快速度，还可以额外更换电池和控制器。”一位销售人员告诉记者，改装后的电池配合专用的控制器，时速甚至可达七十八公里。如果在网上购买，同样配有安装教程，可以自行操作。

有销售者称，有的厂家在电动自行车出厂环节就预留了更大的电池空间，这就为电池改装提供了方便。根据消费者自己的选择，超标的电池都可以购买安装。一段网上的视频教程显示，针对外卖等行业的续航和动力要求，可以再加装一组电池，甚至两组不同属性的电池也能同时安装在电动自行车上。“比直接购买大容量电池划算”，商家如是宣传。



资料图片

网店暗中提供国标车解速服务

记者在多款电动自行车品牌官方网店浏览时发现，商家能够将电动自行车、电动轻便摩托车以及电动摩托车准确区分进行销售，并且对在售的电动自行车也打出符合新国标要求的宣传语。

当记者向某品牌商家客服咨询时，对方回复称“不支持解速”“所有线下解速行为，由使用者本身负责，商家不承担任何责任”。但有一些销售电动自行车的商铺却宣称可提供“解速”服务吸引购买。

记者在某电商平台搜索到一款“新国标智能锂电电动车”，最高时速 20km/h-25km/h。随后客服告诉记者，该车“解速后 50 码左右”，并提供具体的解速操作方式，表示解速和限速均可由车主自己操控。

而在另一电商平台，记者也搜索到同一款电动自行车，该车

的商品详情打着“新国标，可上牌”的字眼，但同时又在配置表中标明旗舰版车型配置了“可解速电机”。该店客服告诉记者，旗舰版车型解速后时速可达 40-50km/h，如果买家有需要，可在发货时解速。

某网店客服向记者表示，购买的新国标电动车可在发货时解除限速。

在某一二手交易平台上，记者搜索“电动车改装”发现相关关键词已被屏蔽，但搜索具体电动车型号后，依旧可搜到大量改装后的电动自行车销售消息或改装推广信息。

记者发现，不论在电商平台还是一些二手交易平台，均可搜索到多款“新国标电动车”的解码器实现“解速”，还能找到电动自行车控制器、电机、电池进行车身主要部件的更换，记者注

意到部分商家在销售“解码器”“控制器”时，会特别强调针对新国标电动车提速使用。

在一家名为“专注国标车提速”的网店中，商家上架了十多种电动车解速器，对应数十款不同品牌的电动车，宣称可购买用来在线下解除“新国标”电动车限速。

销量最高的一款解速器商品详情页中，记者并未找到其具体产品型号、生产厂家信息。商家称，该解速器可连接车辆“一键软解”，满足车主拆除报警器、提高车辆速度的需求。客服向记者表示，下单后会有视频教程以及专业师傅在线指导，一步步指导用户去除车辆报警器并提高行驶速度。在商品评价页面，该解速器已有近 700 次用户评价，绝大多数给出了“提速明显”“跑起来很快”等好评。

分类治理与闭环监管势在必行

相关专家表示，改装车辆数量不少，亟待分类处置，应协调多个部门对电动自行车从生产、上牌、上路及回收实施“全生命周期”闭环监管。

全国自行车标准化技术委员会观察员贾永峰表示，按照“新国标”要求，对车辆应当分级处理。比如，对于篡改电池种类、擅自提升电池容量、解除限速、提升速度等改变其产品属性的严重违法行为，要严厉查处；对于拆卸脚踏骑行装置、加装车辆外形塑件、保险杠等改变外观行为，其带来的危害相对不是很突出和严重，要及时纠正。

要在生产环节严堵给改装留“后门”、提速设“暗码”的行为。按照“新国标”，电动自行车的软硬件均应具有防篡改设计，防止擅自改动最高车速、功

率、电压、脚踏骑行能力等。受访人士表示，企业应自我规范，监管部门也要加强对企业的监管和抽检，从源头上压缩私自改装空间。

据不完全统计，我国电动自行车的社会保有量约 3 亿辆，数量多、监管涉及工信、市场监管、交通、应急等多个部门，建议在政府层面统一协调，变“九龙治水”为“一条龙”式监管。记者了解到，在浙江省，一种全链条、全流程、全闭环监管模式正在实施，实现了从生产、销售、登记、骑行、充停、维修到回收全过程监管。“目前做好监管已不存在技术障碍，关键是政府的决心。”贾永峰说。

此外，针对快递、外卖等使用群体，除了加强管理外，各平台、公司还要主动适应、带头遵

守“新国标”要求，对原有配送算法进行调整、优化，建立更加人性化的考核机制，让骑手安全骑行。

对于电商平台上有网店销售电动自行车改装配件甚至“三无”改装配件的行为，中国互联网协会法工委副秘书长胡钢向记者表示，在网络上从事生产、销售不符合标准的电动自行车及经营性拼、改装电动自行车等违法行为，属于网络市场违法案件，主要由经营者注册地或实际经营者所在市场监管部门管辖查处。胡钢表示，根据《消费者权益保护法》相关规定，网络交易平台提供者明知或应知销售者或服务者利用其平台侵害消费者合法权益，未采取必要措施的，依法与该销售者或服务者共同承担连带责任。



资料图片