

国外如何规范电动自行车上路？

11 月 1 日起，电动自行车行业迎来全国性相关新规，车把、锂电池、总线设计、电子控制单元等产品要件有了新标准。通过实施新标准，无论是电动自行车的生产厂商、销售厂商，还是大量的消费者都会受益，电动自行车行业也会进入到规范发展的快车道。

目前，在我国城市中电动自行车在满足人们日常短距离出行方面不可或缺，但骑行者逆行、闯红灯等违法行为普遍，不仅扰乱交通秩序，还造成交通安全隐患。近年来，在欧美等地，电动自行车受到日益青睐。他们如何规范电动自行车上路，以保障道路交通安全，护航行业规范发展？



资料照片

美国 电动自行车分为三类

在美国，电动自行车分为三类。如何使用电动自行车通常会根据各个州当地有关电动自行车的法律来确定。目前，美国有 36 个州在执行使用电动自行车的三类分类标准。

第一类：这类电动自行车只在你踩踏板时提供辅助，当你的速度达到每小时 20 英里时停止辅助。该类电动自行车非常适合在自行车专用道、自行车绿道、公路或你骑行传统自行车的任何地方。

第二类：这类电动自行车配备了一个特别电门，用户可以在不踩踏板的情况下由电机提供助力，并在 20 英里/小时的速度时停止助力。

第三类：这类电动自行车配备了速度表，只有当自行车达到 28 英里/小时才会由电机提供助力，这是通勤者（短途代步）的绝佳选择。最受欢迎的电动自行车是第一类和第三类，踩踏板骑行既达到了代步的目的，也同时锻炼了身体。

三类分类允许各州将电动自行车与轻便摩托车或踏板车等其他机动车辆区分开来。14 个州在没有实施三类分类制度的情况下对电动自行车进行监管。其中包括夏威夷、俄勒冈州、蒙大拿州、内华达州、新墨西哥州、爱荷华州、内布拉斯加州、堪萨斯州、肯塔基州、密西西比州、北卡罗来纳州、南卡罗来纳州、华盛顿特

区、特拉华州、宾夕法尼亚州、罗德岛州和佛蒙特州。

大多数实行三类分类系统的州不要求骑手注册或为电动自行车投保。然而，所有 36 个使用三类分类体系的州都要求电动自行车有一个可见的标签：显示级别、最高速度和电机功率。你可能需要相关执照、注册和车辆保险才能在没有分类系统或只使用两个等级的州骑行。

州立法者为电动自行车骑手和乘客制定了独特的头盔法律，有些甚至将监管权留给了地方政府。许多州通过了以年龄、职业或两者混合为中心的法律，要求佩戴某种身份的头盔。康涅狄格州是一个要求所有骑手都戴头盔的州，而少数几个州允许不戴头盔骑行。

在道路或人行道上骑电动自行车的合法性因州而异。在阿拉巴马州、马萨诸塞州、俄克拉荷马州、弗吉尼亚州和其他一些州，电动自行车必须与汽车共享道路，并遵守同样的规则。一些州允许电动自行车在人行道和道路上行驶，包括亚利桑那州、华盛顿州、明尼苏达州和犹他州。骑手是否能在多用途步道上骑电动自行车取决于地方政府和州政府。科罗拉多州等一些州已经实施了试点项目，以测试电动自行车如何影响铁路和徒步小径上的其他骑手。

法国 时速不得超过25千米

根据法国体育及健身用品行业联盟发布的数据，2021 年法国自行车销量达 280 万辆，同比增长 15%。其中，电动自行车销量为 66 万辆，同比增长 28%，相当于每售出四辆自行车，其中就有一辆电动自行车。得益于法国政府的激励政策及民众出行理念的转变，法国电动自行车市场迎来快速发展。

法国体育及健身用品行业联盟总代表维尔·勒·卡耶指出，电动自行车逐渐成为许多法国人尤其是通勤人员的交通工具，预计今年法国电动自行车产量将继续增加，突破 100 万辆。

法国全国电动汽车发展协会秘书长塞西尔·古贝认为，电动自行车的热销与法国实现碳中和的努力密不可分。交通领域占法国温室气体排放总量的 31%，是减少碳排放的重点控制领域。在法国推动 2050 年实现碳中和的整体背景下，电动汽车及电动自行车受到越来越多法国人的青睐。古贝表示：“自行车尤其是电动自行车的推广，不仅让法国人的出行更加绿色低碳，也为全球应对气候变化贡献了力量。”

法国政府采取多种措施鼓励民众使用自行车出行。一方面，市民购车时可获得补贴，补贴上限为购买价格的

50%，最高不超过 500 欧元（1 欧元约合人民币 7.8 元）。电动自行车除享受该补贴外，还可获得最高 200 欧元的“生态奖金”。另一方面，已有自行车的居民也可享受补贴：法国生态转型与团结部于 2020 年专门设立了总额 6000 万欧元的“自行车基金”，居民可报销 50 欧元的自行车修理费用，企业会向骑自行车通勤的员工发放一定的交通补贴。另外，地方政府还可申请基金用于建设自行车道。

为确保居民骑行安全，法国政府要求骑行者必须遵守欧盟和法国的相关法规，并对电动自行车做出具体要求。例如，电动自行车时速不得超过 25 千米，额定功率不得超过 250 瓦，骑行者必须佩戴头盔等。此外，制造、进口、销售未获得合格证电动车者，将被处以最高 1500 欧元的罚款。

法国多地还扩建自行车道，为绿色出行创造良好条件。巴黎在疫情期间新增了 52 公里的自行车道，总长度超过 1000 公里。法兰西岛大区投入 3 亿欧元用于建设九条自行车道，连接巴黎及周边多省，其中五条线路将在 2025 年前建成。这一省际自行车网络，还将完善停车点等相关配套设施，为民众打造安全、便捷的骑行体验，助力绿色发展。

日本 酒后骑车面临巨额罚款

日本对非机动车交通管理细致、规范的一面值得参考借鉴，但是他们也面临新的挑战，例如平衡车、电动滑板车等各种新兴非机动车。非机动车交通管理需要在百姓需求、市场供给、政府管理之间寻找平衡点，考验社会智慧。

清晰界定非机动车类型是开展非机动车交通管理的基础和起点。日本相关法律规定，非机动车包括自行车、电动助力自行车和原动机付自行车。原动机付自行车类似国内的“踏板摩托车”，但是排量必须在 50cc 以内，速度限制在 30 千米/小时以下。

在日本相关法律规定中，原动机付自行车是一个比较“纠结”的存在。法律规定原动机付自行车属于非机动车，但又要求其靠机动车道的最左侧即最外侧车道通行。此外，原动机付自行车骑行者需要持有驾照，驾照申领考试比较简单，只需要理论考试得 90 分（满分 100 分），相当于我国的机动车驾驶证申领科目一考试。

根据相关规范，日本自行车道根据路段，机动车的行驶速度与流量不同分为三，种：车辆行驶速度高于 50 千米/小时的路段，设置具有专用路权的自行车路，将自行车和机动车进行物理隔离；车辆行驶速度低于 40 千米/小时或车流量低于 4000 辆/天的路段，在机动车道左侧施画彩色的自行车标志和象形图案，机非混行；其他路段设置自行车道，通过路面不同的颜色将自行车和机动车进行视觉分离。日本除原动机付自行车必须在机动车道上行驶外，自行车

和电动助力自行车的通行规则为：如果设置了自行车路和自行车道，必须在自行车道和自行车路上通行；如果只在机动车道左侧施画彩色的自行车标志和象形图案，则在机动车道通行，即机非混行。

日本通行规则为靠左行驶，自行车和电动助力自行车在交叉口右转（相当于我国的左转）时，如果交叉口设置了自行车专用信号，或虽然没有设置自行车专用信号，但路面施画了“二次右转”标线，则应遵守“二次右转”原则。目前，日本只有极少数交叉口既没有设置自行车专用信号，也没有施画“二次右转”标线，在这样的交叉口，自行车和电动助力自行车可直接右转。

原动机付自行车必须在最外侧车道行驶，且限速为 30 千米/小时。如果原动机付自行车在交叉口右转，考虑到直接右转需要横跨两个车道非常危险，因此，具体规定为：如果交叉口处从左侧数第二车道可以右转，原动机付自行车可以在驶近交叉口前变更到右转车道，向右小转弯；如果从左侧数第二车道不能右转，则必须遵守“二次右转”规则。

与我国相比，日本非机动车使用相关法律规定比较细致，例如规定非机动车要遵守非机动车信号指示和“一时停止”规则，禁止并行通行、右侧通行、酒后骑行、打伞骑行等。日本对非机动车交通违法的处罚额度也较高，骑自行车闯红灯，可能被处以罚款。酒后骑车，则可能被处以 5 年以下有期徒刑或 100 万日元（约合人民币 50000 元）以下的罚款。

（来源：人民日报、环球网等）