



(还月亮 摄)

电动自行车国标将修订—— 铅蓄电池车型 续航里程有望增加

电动自行车行业又将迎来变革。日前,记者从工业和信息化部获悉,按照国务院全国电动自行车安全隐患全链条整治行动部署,工业和信息化部会同公安部、应急管理部、市场监管总局、国家消防救援局,开展强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》(GB 17761-2018)修订工作。目前形成了《电动自行车安全技术规范(征求意见稿)》。

记者了解到,本次公开征求意见结束后,工业和信息化部将根据收到的意见对标准文本进行修改完善,并按程序加快推动审查、报批等工作,争取尽早发布。

工信部相关负责人表示,本标准正式发布后,电动自行车产品预计将降低火灾风险,减少交通事故隐患。适当放宽铅蓄电池车型整车重量限值,更好地满足消费者的续航里程需求,减少充电频次;不再强制要求所有车型均具备脚踏骑行功能,减少资源浪费。通过增加北斗定位、实时通信功能,及时识别异常情况并发送报警信息,极大提高车辆安全性。

防火

限制塑料材料使用比例
“一车一池一充一码”防篡改

我国是电动自行车生产、销售大国,社会保有量超3.5亿辆,2023年规模以上企业累计生产电动自行车4228万辆。但在多年发展中,电动自行车火灾事故频发。

本次征求意见稿提到,提高防火阻燃性能。完善了电动自行车所用非金属材料阻燃要求和试验方法,限制塑料件使用比例,从而降低火灾风险、提高消防安全性能;同时要求整车编码应采用耐高温永久性标识,便于加强全链条监管和火灾事故溯源调查处理。

对此,工信部相关负责人介绍,目前电动自行车产品普遍使用大量塑料作为结构件和装饰材料,但是

由于塑料本身的可燃性,这些材料在发生火灾时会加速火势蔓延,并释放大量有毒气体,极易造成群死群伤的恶性火灾事故。因此,本征求意见稿中增加了“电动自行车在非必要条件下不应使用塑料件,使用塑料材质部件总质量不超过整车质量5.5%”的要求,目的是通过严格限制可燃塑料材料的使用,减少电动自行车火灾的发生,降低火灾事故的危害程度。

“征求意见稿中对纺织品类及泡沫塑料类非金属材料阻燃性能作出明确规定,并进一步加严了与电池直接接触的非金属材料、电气回路、电气部件及导线等关键部件的阻燃性能,提高电动自行车整车的防火阻燃能力。”该负责人提到。

在近年来发生的电动自行车火灾事故中,经常出现车辆识别代码标识被高温熔化,导致无法辨别车

辆品牌型号、不利于事故溯源调查的情况。为此,本征求意见稿要求电动自行车整车编码采用耐高温永久性标识,不仅有助于实现车辆生产、流通和使用各环节的有效追踪和监管,更重要的是一旦车辆发生火灾事故后,能够帮助相关调查人员快速识别车辆信息、溯源追查产品质量问题。

篡改车辆也是火灾事故的一大诱因。本次征求意见稿从电池组、控制器、限速器三个方面完善防篡改要求,确保实现充电器、蓄电池、控制器之间的互认协同,大力推行“一车一池一充一码”,不给非法篡改留空间。

其中,电池组防篡改要求电动自行车不应预留扩展车载电池的接口或线路,并且应具有充电和放电互认协同功能,确保电池组与充电器匹配后方可充电、与整车匹配后方可骑行。

续航

铅蓄电池车型
整车重量限值拟放宽

考虑到近年来生活节奏加快、出行半径扩大,为更好满足广大消费者日常出行需要,新标准适当放宽了个别对安全性影响不大的指标。

例如,铅蓄电池因其性价比高、稳定性好的优势,深受广大电动自行车消费者青睐;但铅蓄电池也具有能量密度低、体积大重量重等缺点,导致符合现行标准55kg重量限值的铅蓄电池车辆不能很好地满足消费者对于续航里程的需求。

如本次标准修订期间,通过对近13万名网民的问卷调查发现,倾向于选择铅蓄电池的消费者数量是锂电池的2倍。超过一半的被调查者希望电动自行车充满电后续航里程能够达到70公里以上。按照现行标准中55kg的整车重量限值计算,使用铅蓄电池的车辆续航里程只能达到40公里左右,与消费者实际需求存在差距。

征求意见稿将铅蓄电池车型整车重量限值由55kg放宽至63kg,有助于为消费者提供性价比更高、使用体验感更好的产品。此外,为提升产品的实用性,征求意见稿不再强制电动自行车必须具备脚踏骑行功能。

“适当放宽铅蓄电池车型整车重量限值,更好地满足消费者的续航里程需求,减少充电频次;不再强制要求所有车型均具备脚踏骑行功能,减少资源浪费,为消费者提供更多的车型选择空间。”工信部相关负责人表示。

(新京报)

安全

从技术上确保最高设计车速
无法超过25公里/小时

车速过快是引发交通事故的最主要因素。征求意见稿优化了电动机额定功率和最高转速的测试方法,从技术上确保最高设计车速无法超过25km/h;同时加严制动距离要求,减少碰撞事故发生。

工信部相关负责人解释,主要是考虑如果车速过快,将直接增大交通事故发生概率,一旦遇到紧急情况,骑行者做出相应避险动作的

时间很短,且刹车距离也会相应变长,很容易与其他交通工具或行人发生碰撞,有的甚至还会出现侧滑、摔倒等失控现象,造成了许多人身伤害事故。

“因此,将电动自行车行驶速度控制在合理范围内,是确保交通安全的重要前提。在购买和使用电动自行车时,消费者应严格遵守相关标准和法规要求,确保电动自行车的合法性和安全性,自觉抵制通过非法篡改提高最高车速的行为,为自己和他人的安全负责。”该负责人表示。

征求意见稿对控制器防篡改要求不应通过剪线、跳线等方式修改

控制器功能,不应兼容多种输入电压模式,具有过压锁定功能,限流装置不应留后门,且不应通过解码器、物联网技术等进行改装等;限速器防篡改要求限速器无论是单独的模块,还是集成在控制器内部,均不应具备修改限速值功能。

该负责人介绍,征求意见稿强化对电动机额定连续输出功率、空载反电动势等关键参数的要求和测试方法,从技术上确保即使电动机输入电压达到最高时,车辆也无法超速行驶,防范通过在控制器中预留“后门”提高车辆行驶速度;同时增加电动机低速运行转矩限值,保证车辆正常的短距离爬坡能力。

江南晚报

国内统一连续出版物号:CN32-0092

邮发代号:27-92

主办:无锡日报社

主管:无锡日报社

出版:江南晚报社

印刷:无锡日报社印刷厂

地址:无锡市新吴区机场路100号

发行:无锡日报报业集团发行管理部

中国邮政集团有限公司无锡市分公司

值班编委

丁晴

封面责编

金钟

封面美编

陈靖

封面校对

阮奇鑫

晚报新媒体矩阵



官方微信 官方微博 IP WUXI



微信视频号 抖音号 二泉月

联系我们

无锡报业新闻热线:88300000

发行热线:85057666、81853183

广告热线:88300000(白天)

13771189893(遗失启事)

新闻投稿 jnwbzbb@163.com

图片投稿 wxjnwbt@163.com

副刊投稿 wbfkb2020@126.com

地址:太湖新城金融二街1号

邮编:214125

版权声明

本报刊载的所有内容(包括但不限于文字、图片、绘图表格、版面设计),未经本报授权和许可,任何单位和个人不得转载、摘编或以其他任何形式使用。违反上述声明者,本报将依法追究其相关法律责任。

版权合作

如需使用本报自有版权作品,须与本报协商合作并事先取得书面授权和许可。法务及版权合作:

联系电话:0510-81853620

0510-81853671

无锡地区零售价1.5元

6 942431 300011