

新国标实施后“电驴”有啥不同？

你关心的问题一次讲清楚



昨天,电动自行车强制性国家标准修订后正式对外发布。工业和信息化部、公安部、应急管理部、市场监管总局、国家消防救援局组织修订的强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》(GB 17761—2024),将于2025年9月1日实施,旧版标准(GB 17761—2018)将被替代。以下为新版标准主要技术内容问答。

新标准对电动自行车最高设计车速是如何规定的？

《中华人民共和国道路交通安全法》第五十七条、第五十八条规定,“非机动车应当在非机动车道内行驶;在没有非机动车道的道路上,应当靠车行道的右侧行驶”“电动自行车在非机动车道内行驶时,最高时速不得超过十五公里”。

新标准维持2018版标准中有关最高设计车速的规定,即具有电驱动功能的电动自行车最高设计车速不得超过25km/h,并增加超过25km/h时电动机应停止提供动力输出的要求。

新标准如何强化电动自行车防火阻燃要求？

为增强电动自行车所使用非金属材料防火阻燃性能,从源头上降低车辆被火源引燃造成火灾事故的可能性,同时有效降低电动自行车火灾的蔓延速度和燃烧的剧烈程度,新标准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要求,并对软垫材料、皮革类与纺织品类材料等不同类别非金属材料的阻燃性能分别作出规定。

生产企业应从产品设计源头出发,严格车辆非金属材料选型,加强测试验证,标本兼治提高整车的防火阻燃能力。

新标准对车辆塑料件使用比例如何规定？

目前电动自行车产品普遍使用大量塑料作为功能件和装饰材料,但是由于塑料本身具有可燃性,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,即便添加了阻燃剂也很难从根本上防止火灾事故的发生。因此,新标准中增加了“电动自行车使用的塑料的总质量不应超过整车质量的5.5%”的要求。

新标准对电动机性能有什么要求？

目前,许多使用中的电动自行车最高车速超出了标准的

规定,主要原因是这些车辆的电动机在动力性能方面有较多的余量,给非法篡改最高车速留下了空间。

为确保交通安全,新标准中增加了电动机空载反电动势以及电感值差异系数等指标要求,从而确保电动机在输入电压达到最大时车速也无法超过25km/h;同时考虑到电动自行车必要的载重能力和骑行中可能存在的短时爬坡等实际需要,标准中增加了电动机低速运行时转矩限值指标,允许电动机短暂地输出较高扭矩,确保车辆能够应对短距离爬坡等特殊工况,满足消费者正常骑行需求。

新标准对防篡改要求做了哪些强化？

新标准分别从电池组、控制器、限速器三个方面提出防篡改要求。

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;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。

为什么要安装永久性耐高温识别代码标识？

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,新标准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,从而指导企业及时采取有针对性的改进措施。

新标准对铅蓄电池车型整车重量限值是如何规定的？

新标准修订期间,通过对近13万份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。

铅蓄电池具有能量密度低、体积大、重量重等缺点,特别是考虑到近年来消费者生活节奏加快、出行半径扩大、充电不够便利等因素,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2018版标准中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。新标准将铅蓄电池车型的重量限值放宽至63kg,将有助于满足广大消费者增加续航里程、减少充电频次、提高安全性能的需求,为百姓提供更加经济、实用、安全的产品。

新标准对脚踏骑行装置是如何规定的？

从问卷调查结果来看,基本不用脚踏骑行功能的消费者占比高达79%,绝大多数被调查对象建议不在标准中对脚踏骑行功能作强制要求。

为此,新标准中仅要求采用电助力模式的车辆具有脚踏骑行功能,对电驱车辆不作强制要求,从而有助于生产企业根据车型自主决定是否设计和安装脚踏骑行装置。

新标准对后视镜是如何规定的？

新标准为进一步体现对车辆安全性的重视和对安装后视镜的支持,除维持2018版标准中关于后视镜不计入整车高度的表述外,还增加了“为保证行车安全,鼓励电动自行车安装后视镜”以及后视镜不计入整车宽度的内容。

需要说明的是,考虑到部分较为轻便的电助力车型一般不安装后视镜,为尊重这部分产品的设计习惯,新标准并未将安装后视镜作为强制性要求。

新标准对北斗定位、通信和动态安全监测功能是如何规定的？

用于城市物流、商业租赁等经营性用途的电动自行车必须安装北斗模块;其他普通家用电动自行车,在销售时可由消费者自主选择是否保留北斗模块。北斗模块可以记录电动自行车当前所处的位置、速度等信息,并通过通信模块实时反馈给用户。

动态安全监测功能可以将车辆异常行驶状态以及蓄电池电压、电流、温度等超出正常范围的情况及时发送给消费者,提醒消费者识别和处置安全问题,第一时间消除事故隐患。

新标准对个人隐私和数据安全有哪些考虑？

新标准规定了电动自行车应具有通信模块,具备向企业等建设的信息管理平台发送动态安全监测信息的功能。为确保个人隐私和数据安全得到有效保护,新标准明确对于非经营性活动的电动自行车,销售时可由消费者自主选择是否保留北斗模块;加装的4G、5G通信模块已经符合国家相关加密规定,确保相关信息传输途径的安全性;规定了接收动态安全监测信息的管理平台应遵守我国关于个人信息保护和数据安全的相关法律法规,必须经消费者同意后才能进行敏感信息采集和处理;在资料性附录中,给出了电动自行车管理平台功能

示例,指出平台应具有系统安全与隐私保护设计。

新标准增加了建议使用年限要求,对企业和消费者有什么建议？

为防止老旧电动自行车因电气线路严重老化引发火灾事故,新标准中明确应在产品铭牌、合格证上标明建议使用年限。电动自行车生产企业应在综合考虑车辆主要零部件及电气线路使用寿命、老化速度等多种因素基础上确定产品的建议使用年限。

消费者购买符合新标准的车辆后,可从产品的铭牌或合格证获取建议使用年限信息,并结合日常使用频率、环境等因素确定车辆使用时长和更换时间。

新标准实施的过渡期是如何规定的？

新标准设置了8个月的生产过渡期:在2025年8月31日及之前,企业既可以按照旧标准生产,也可以按照新标准生产;2025年9月1日以后,所有新生产的电动自行车都必须符合新标准要求。

同时,为保证符合旧标准电动自行车的充分消化,避免社会资源浪费,新标准额外给予2025年8月31日及之前按照旧标准生产的车辆3个月的销售过渡期,允许销售至2025年11月30日;2025年12月1日之后,所有销售的电动自行车产品均必须符合新标准规定。 据央视新闻

