

超速会急刹? 禁止带小孩? 必须安装金属鞍座?

电动自行车新国标,你关心的都在这儿

12月1日,新修订的强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》实施过渡期正式结束,符合新标准的电动自行车正在陆续投放市场。

“超速断电”会否影响交通安全、新标准是否要求安装金属鞍座、新标准实施会导致门店大面积关闭吗……针对上述社会关切,记者采访了该标准主要起草单位中国电子技术标准化研究院的专家。

据新华社



时速超过25公里是否会“断电”?

近期,部分网友认为新标准关于时速25公里“超速断电”的要求会导致高速行驶时出现急刹车,影响交通安全问题。

“这是对标准条款的误解。”中国电子技术标准化研究院安全技术研究中心副主任何鹏林介绍,本次实施的新标准维持了2018版标准中有关电动自行车最高设计车速不得超过时速25公里的规定,增加了车速超过时速25公里时电动机应停止提供动力输出的要求,“这不会导致车辆正常行驶时突然刹车”。

何鹏林分析,因为受电动机的功率、转速等参数限制,电动自行车在平直的道路依靠自身动力行驶时速度不会超过时速25公里;即使在连续下坡等特殊场景下车速能够短时超过时速25公里,此时电动机只是不再继续为车辆提供助力,但不会紧急制动,车辆将继续向前滑行,骑行人可通过操作刹车等方式控制车速;当车速下降到低于时速25公里后,电动机机会再次恢复动力输出。

“这一条款是在前期大量实验数据的基础上科学制定的,能够有效确保行驶的流畅性和骑行人的安全。”何鹏林说。

没有设计后座,是否因为新标准禁止电动自行车带小孩?

何鹏林表示,新标准的指标与能否搭载儿童并无直接关联。按照道路交通安全法的相关规定,各省、自治区、直辖市人民政府根据当地实际情况制定非机动车载人的有关要求。目前,我国绝大部分省份均通过地方立法的形式明确了电动自行车不允许搭载成年人,但部分地区允许搭载一名儿童。

何鹏林进一步解释说,为防止电动自行车非法搭载成年人,2018年修订发布的《电动自行车安全技术规范》规定车辆鞍座长度不应大于350毫米,本次实施的新标准并未修改该指标。同时,新标准也充分考虑了搭载儿童的使用场景,有此需求的消费者可通过在后衣

架等位置安装儿童安全座椅的方式解决。

据悉,当前通过3C认证的大部分新标准车型均可以安装儿童安全座椅,此类产品已在各电动自行车门店大量上市销售。有部分车型由于产品定位或目标客户群体需求不同,未预留安装儿童安全座椅的空间。

是否要求安装金属鞍座?

近日,部分自媒体发布了符合新标准车辆安装金属材质鞍座的视频。新标准是否要求电动自行车安装金属鞍座?

据悉,本次实施的新标准并未要求电动自行车安装金属鞍座。相关条款规定,弹性软垫材料(如座椅内填充发泡材料等)应符合GB 38262—2019中表2弹性软垫材料的燃烧特性要求。满足防火阻燃要求的发泡座椅即能够符合标准规定。

何鹏林解释说,制定此条款的目的是减少座椅的着火隐患,降低火灾发生时的危害程度。目前绝大多数通过了3C认证并上市销售的新标准车型均使用发泡材料座椅,能够达到防火阻燃要求,也保证了用户的骑行体验。

“网上流传的采用金属鞍座的电动自行车,只是极个别案例。此种产品不符合消费者使用需求,缺乏实用性,难以被市场接受,甚至不排除是部分自媒体为吸引流量炮制出的不实

信息,请网民不要被此类消息误导。”何鹏林说。

新标准是否禁止电动自行车安装后视镜?

何鹏林介绍,本次实施的新标准提到,鼓励电动自行车安装后视镜。同时明确在测量整车高度和宽度时无需将后视镜及连接杆的尺寸计算在内,为企业设计和安装后视镜留足了空间。有部分车型出于车辆外观等方面考虑未安装后视镜,消费者可根据日常出行需求自行选择相应的车型。

新国标实施导致电动自行车门店大面积关闭?

针对新标准实施会导致门店大面积关闭的担忧,据何鹏林观察,全国绝大部分电动自行车销售门店均正常营业,有现车供应,能够有效满足消费者的购车需求。仅有个别地区、少量门店出现暂停营业的现象,可能是经营策略调整导致,不会影响新产品的有序供应。

记者了解到,本次修订的新标准已于9月1日正式实施。9月1日以来,全国电动自行车生产企业均已不再生产旧标准车辆,正全力开展新标准车辆设计生产。截至目前,全国已有30多个主流品牌企业的近600款车型通过了3C认证,产能逐步提升。

儿童安全座椅如何保安全 这些使用误区要警惕

中国人民大学公共传播研究中心近日发布了《公众对儿童安全座椅的认知、使用差距与立法支持度调研报告》。报告显示,92.1%受访者支持将“强制使用儿童安全座椅”写入《中华人民共和国道路交通安全法》。

目前儿童座椅拥有率达88.1%,但实际使用只有不到六成,使用儿童安全座椅从认知到行为的鸿沟该怎么去跨越?儿童安全座椅的使用还有哪些误区要警惕?

据中央广播电视总台中国之声

实际使用只有不到六成

报告显示,公众对儿童安全座椅的重要性认知比往年提升明显。98.9%的受访者明确认同,正确使用儿童安全座椅能显著降低交通事故中儿童的伤害与死亡风险。94.5%的受访者认为“怀抱不能替代座椅”,96.8%的受访者支持“短途也需要使用座椅”,93.3%的受访者赞成“12岁以下儿童禁止坐副驾驶”。

中国人民大学公共传播研究所研究员陈昊越介绍,本次调研显示在家庭拥有汽车且有0岁~10岁儿童受访者中,总体儿童安全座椅拥有率高达88.1%,在拥有座椅的受访者中,每次出行都使用的比例仅为59%,大多数时间使用的比例是36.4%。

更值得关注的是,96.8%的公众明白短途出行也需使用座椅,却有71.3%的家庭因“开车路程短、车速慢”而放弃使用;尽管94.5%的公众知晓驾车时怀抱儿童不安全,但“家人怀抱儿童”仍是不使用安全座椅的主要原因之一,比例达到36.6%。

调研显示,未购买儿童安全座椅的主要原因集中在三个方面:安装拆卸困难、占空间和价格高。千元以上的安全座椅已成为主流,市面上还有不少两三千元的选择,这对许多家庭而言是一笔不小的开支,尤其是需要随着孩子成长阶段更换不同型号。

陈昊越表示,超过七成的公众希望通过购置补贴和以旧换新等方式减轻负担。公众对儿童安全座椅新政策推广的多种措施都持有较高认可度,其中公众认知最有效的政策包括购置补贴、以旧换新,在医院和妇幼保健机构加强宣传,在学校和幼儿园纳入家长课堂,驾校和年检加入培训等等,这些措施能够在不同的场景和渠道中增强家长对儿童安全座椅重要性的认知。

报告认为,立法是降低儿童道路伤害最有效的手段之一。尽管2021年修订的《中华人民共和国未成年人保护法》首次将“儿童安全座椅”写入全国性立法,但“未成年人保护法”中关于儿童安全座椅的规定,既没有明确的年龄、身高规定,也没有明确的处罚机制。

92.1%的受访者支持将强制使用儿童安全座椅纳入新修订的《中华人民共和国道路交通安全法》。中国政法大学法学院副教授马允建议,在修订《中华人民共和国道路交通安全法》时,应明确家庭乘用车安装和使用儿童安全座椅的法定

义务并配套设置罚则,清晰界定驾驶人与未成年人监护人的责任划分;同时,鼓励和支持运营载客汽车配备儿童安全座椅、提供个性化服务。

马允介绍,当前在出租车、网约车等公共交通系统中,如果强制要求配备儿童约束系统可能存在挑战和困难。在中央立法层面可以适当鼓励具备相关条件的地区开展尝试和探索,例如深圳的出租汽车管理条例明确规定,鼓励出租汽车配备符合国家标准的儿童安全座椅。

使用方面有这些误区

在儿童安全座椅使用方面有哪些误区要警惕?

全球儿童安全组织(中国)项目官员彭春燕提示,儿童安全座椅的常见使用误区包括“过早使用前向座椅、成人安全带”等。按照儿童安全座椅新国标,15个月以内的儿童应当使用后向安装的儿童座椅。

彭春燕介绍,反向安全座椅发生碰撞时,儿童的脊柱后背因为安全座椅对后背的支持,位移很小,儿童安全座椅脊柱弯曲也很小。但是正向安全座椅当发生碰撞时,儿童头部带着脊柱向前移动非常大,造成脊柱有大弯曲,医学上如果脊柱过度拉伸大约6毫米就可能造成脊柱断裂,造成终身瘫痪甚至有生命危险。

此外,儿童安全座椅安装时应该特别关注座椅固定是否牢固、内约束带是否过松等细节。彭春燕还特别提醒,儿童乘坐安全座椅的过程中,夏天自行铺凉席、冬天穿厚衣都容易带来安全隐患。彭春燕解释,冬季如果穿厚衣服坐儿童安全座椅,可以想象发生车祸瞬间,安全带会挤压小朋友的衣服,衣服被压实后安全带也会变松,小朋友就像剥花生内壳,金蝉脱壳一样从安全带里脱出。



视觉中国供图