

# 电动自行车销售过渡期即将结束 门店库存车出现“抢购潮” 新国标车来了 为何还有人“恋旧”

市民王女士最近路过家门口的两家电动自行车门店时发现,原来多到要摆上街面的电动自行车不见了,店内也只剩下寥寥数辆。记者了解到,12月1日起各电动自行车门店将全部“切换”新国标车型,不符合新标准的旧国标电动自行车将不再销售。如今,3个月的销售过渡期即将结束,各门店库存车出现“抢购潮”。旧国标车即将淘汰为何还成了香饽饽?记者调查发现,可通过技术手段“解限速”是旧国标车反被抢购的重要诱因。

## 现象1

### “就是冲着‘解限速’来的”

在北京市朝阳区东四环外一家电动自行车门店,记者看到,旧国标车型所剩无几,一款售价1899元的低价车型已经售罄。“旧国标车就剩这些了,卖到11月30日,之后就上新国标车了,现在不买就没机会了。”店员反复强调旧国标车有多“抢手”。“现在买的就是‘绝版’,没有折扣,不加钱就不错了。”

9月1日,电动自行车新国标《电动自行车安全技术规范》落地实施。根据新规,9月1日旧国标车型停止生

产,电动自行车终端门店有3个月的过渡期消化库存,旧国标车可销售至11月30日。记者从多个品牌门店了解到,自9月1日清仓启动以来,旧国标车持续热销,库存快速下降。“最近来看车的人比去年同期多了不少。”一家“小牛”门店店员告诉记者。

“抢购潮”的背后,主要原因是旧国标车可“解限速”。据了解,新国标车安全技术要求更高,设置了电池、控制器和限速器三重“防篡改”门槛,这意味着“解

速”在新国标车上短时间将难以操作。

刚刚花费3000余元购入某品牌旧国标车的王先生告诉记者,购车后店员帮他解除了限速,“仪表盘显示25公里/小时,实际骑行速度能达到50公里/小时”,车辆上牌时由于人太多,还排了半天队。

记者走访门店时遇到多位看车消费者,发现不少人都在询问时速问题,有人直言“就是冲着解限速来的”“新车速度太慢”。

## 现象2

### 一些人入手旧国标车是图便宜

记者在部分门店看到,雅迪已有一款新国标车型上市。店员介绍,新国标车配备了北斗定位系统,支持APP实时追踪、骑行轨迹查询及防盗预警;TCS防侧滑功能,可应对雨雪、结冰路面,大幅提升行驶安全。更为关键的是,新国标车通过完善电池组、控制器、限速器防篡改技术指标,落实“一车一池一充一码”,从技术层面大

幅提高了解除限速和非法改装的门槛。“速度一旦超出25公里/小时,会直接停止动力输出。”店员说。

对于月底前未售完的旧国标车,部分门店表示厂家将统一返厂回收。店员介绍,由于新国标车的技术标准和配置要求全面提升,与最低配的旧国标车相比,价格上浮了几百元,不少消费者综合车辆改装和价格因素,选

择入手旧国标车。

在一家“小牛”门店,也有消费者得知新国标车即将上市后表示“再等等”。一对夫妻想给孩子买车,询问店员:“是不是速度只能开到25公里/小时?”店员指着旧国标车说:“解限速了,就不止。”两人随即表示,还是安全更重要,不希望“解限速”,宁愿多花点钱,买个安心。

## 解读

### 控制车速是出于安全考虑

既然不少出行者追求速度效率,为何电动自行车最高车速要设定为25公里/小时?记者查询得知,工业和信息化部在新国标修订征求意见稿时曾回应称,如果车速过快,将增大交通事故发生概率,一旦遇到紧急情况,骑行者做出避险动作的

时间缩短,刹车距离变长,容易造成人身伤害事故。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。

有执法人员表示,解除限速后不仅存在刹不住车的安全隐患,还会因电机功率加大、电流增大导致

车辆发热加剧,进而引发火灾风险。

尽管12月1日起旧国标车将不允许在门店销售,但记者了解到,消费者已购买的旧国标车仍可继续上路行驶。建议近期购买了旧国标车的车主,12月1日前抓紧时间给车上牌照。

## 手记

### 到底要速度还是要安全?

买旧国标车还是新国标车?“速度”与“安全”的博弈在市场中持续。“抢购潮”的背后,实质是出行效率诉求与交通安全底线的碰撞。

25公里/小时的限速,从来不是技术上的“妥协”,而是基于无数事故案例的安全考量,在人车混行的城市道路

上,每一次提速都可能暗藏风险。商家“帮解限速”的贴心服务,实则是对安全标准的漠视,消费者为追求一时之快选择改装车辆,更是将自己置于危险境地。

新国标车型的普及或许需要时间适应,但安全不该有“过渡期”。当人们

在“追求速度”与“珍视安全”之间做选择时,真正的性价比从来不是多快的时速,而是每一次出行都能平安抵达。

标准关乎安全,希望这场新旧国标的切换,不仅能推动行业规范升级,更能让“安全优先”的理念深入人心。

据《北京晚报》

## 新闻速读

11月25日上午9时许,随着中方53107艇、53108艇、53109艇从云南省西双版纳傣族自治州景哈警务码头鸣笛启航,第159次中老缅泰湄公河联合巡逻执法行动正式启动。与此同时,参与行动的老挝、缅甸执法艇分别从老挝孟莫、缅甸万崩码头同步启航,将在湄公河既定水域会合后,共同开展联合巡逻执法行动。

据韩国农林畜产食品部消息,位于忠清南道唐津市的一家养猪场11月25日报告一例非洲猪瘟病例,韩国即日起将全国范围内的疫情危机预警上调至“严重”级别。另据韩联社报道,这是韩国京畿道涟川郡今年9月查出非洲猪瘟后,该国再次出现确诊病例,也是韩国今年以来发现的第六例确诊病例。

国际大学生体育联合会主席雷诺·艾德11月26日在此间宣布,吉林省长春市成功申办2027第33届世界大学生冬季运动会。当日,国际大体联、中国学生体育联合会与长春市共同签署了《长春2027第33届世界大学生冬季运动会承办合同》。

据新华社

## 高市早苗错误言论 “将给日本经济 带来根本性打击”

——访日本无限合同会社  
首席经济学家田代秀敏

□新华社记者 刘春燕

日本无限合同会社首席经济学家田代秀敏日前接受新华社记者专访时表示,日本首相高市早苗对中国和日中关系的认知与现实严重脱节,近期一系列举动给日中关系带来重大影响,“若再不回头,将给日本经济带来根本性打击”。

田代对高市触碰中国底线、造成日中关系急剧恶化深感忧虑。他说,日中两国企业关系紧密,中国企业产品中包含日本企业生产的零部件,日本企业产品中也包含只有中国企业才能制造的零部件。对日本来说,中国早已成为“无法脱钩”的存在。

田代表示,日中对彼此的需求并非对等,日本对中国依赖度更高。中国经济体量已是日本的近5倍。如果两国贸易、投资往来完全中断,中国固然会受到困扰,但对日本而言,绝不止于损失层面,而是“事关生死”的大问题。

田代认为,首当其冲的便是日本旅游业、零售业和影视产业。旅游业和零售业是日本重要的“就业蓄水池”,尤其是人口过疏化地区高度依赖旅游业带来的经济利益与就业机会。

他表示,中国游客不仅是日本旅游业最大客源,其消费力也很强。根据日本国土交通省观光厅公布的数据,今年前三季度中国内地游客和香港游客对日本入境消费总额的贡献约占30%。“中国游客数量锐减,日本零售业和旅游业都将蒙受巨大损失。更重要的是,如果失去中国游客,日本地方经济也将遭受沉重打击。”

“影视产业方面,未来日本电视剧行业也可能受到冲击。”田代说,“如今日本电视台在制作高成本连续剧时,都将在中国市场销售作为盈利的前提。如果电视剧对华出口受到影响,损失将是巨大的。”

田代强调,日中关系恶化的更深层风险在于供应链。日本几乎所有产业的供应链都与中国关联。如果供应链受到影响,日本企业将陷入难以为继的窘境。如果严峻事态持续下去,可能动摇日本经济根基。

“中国经济可以没有日本,日本经济却不能没有中国。如果高市拒不撤回发言,继续挑衅,令日中关系看不到改善的希望,未来还有可能影响到企业家的投资信心。”田代忧虑地表示,“如果这样下去,日本经济明年可能出现严重衰退。”

新华社东京11月26日电