

提案之六：

大力发展电动自行车

跳开“像与不像”思维禁锢迎接发展新机遇

一、提案内容：

面对全球范围的资源及能源紧缺，各国纷纷制定了符合自身国家战略利益的能源规划。随着全球温室效应的加剧，扶持新能源产业，发展低碳经济，提倡节能环保已成为各国政府的共识。自上世纪 70 年代年以来，电动车产业，因具有无污染、无噪音、节能、低碳的产品特点，赢得了各国政府的大力发展和支持。我国也早在 70 年代就开始研制电动自行车，但由于当时性能主要是由于蓄电池制造技术的不过关而无法得到推广和普及。

上世纪 90 年代中期，随着蓄电池制造技术的进步和工艺的改善，电动自行车技术逐步走向成熟实用化，它具有节能、经济、便捷、安全的四大特征，既具有自行车的轻便，又兼有机动车较快的速度特征，是非常适于短途代步的绿色非机动车交通工具，很符合当今中国消费者的消费特征和需求，因此经过短短的几年发展，便逐步取代自行车和部分摩托车，成为城市工薪族和农村殷实家庭劳力选择代步的首选交通工具。

据权威机构统计，1999 年全国电动自行车行业产销量只有 26 万辆，到 2004 年增至 2000 万辆，此后，销量增长迅猛，平均以每年 2000 万辆的数量递增。截至目前，全国电动自行车保有量已经突破 1.2 亿辆的大关，电动自行车，已不经意间成为一个与人民日常生活息息相关、关乎 1.2 亿人每天日常交通出行的新兴大产业！

经过十余年的迅猛发展，电动自行车行业作为一个深系民生的产业，在成长的过程中也鲜明的形成了中国特色。一方面是我国消费者购买力的不断提升和对消费需求的不断增长，另一方面是电动自行车强大的消费吸引力和不断成熟的市场销售网络，两者之间产生了一个非常庞大的电动自行车市场。十余年来，经过国家管理部门、行业协会、各界专家学者和各整车、配件制造企业以及消费者的

精心培育，电动自行车产业正呈现出强劲的市场发展潜力和巨大的空间，可以骄傲的说，中国电动自行车产业，它是当今中国第一个拥有真正意义上自主知识产权的产业，中国人民的伟大的电动自行车创业实践，推动了全球电动车产业更快更好的发展。中国 1.2 亿消费者自主骑行电动自行车，如果按品均日出里程 25 公里，去替代摩托车的节能总量是相当于一年减少化石能源 2758.3 万吨标准煤，减排二氧化碳总量是 5256 万吨。中国电动自行车，为全球应对气候变暖，发展低碳经济，提倡节能减排所做出巨量贡献和表率行为，令人钦佩！

但看到中国电动自行车产业所做出巨大成绩的同时，我们不能不提及的是，如此骄人的成绩是在我国当前并不宽松的产业政策环境中取得的，“禁止”、“禁售”、“限制上牌”、“称重”“上路罚款”等等限制，常常见诸各地城市新闻报端。在电动自行车发展进程中在国内某些地方屡屡曝出的事件，如“福州事件”、“珠海事件”我们仍然记忆犹新！

2009 年 12 月，社会上也因国家标准化委员会出台电摩新国标并宣布在 2010 年元旦正式实施而引起轩然大波，因为按照新国标的电动自行车如果重量超过 40 公斤，速度超过 20 公里/小时，将对电动自行车按机动车道进行规范和管理，这就意味着目前社会上的绝大部分超标电动自行车将面临走上机动车道，与汽车、摩托车争车道的场景，车主也将由“骑行者”身份转变为“驾驶员”身份，必须接受考驾照、买保险、上牌等一系列冗长的手续。由于新标准实施涉及面广，实施操作性尚存在很多实际问题，尤其是在包括广大消费者、专家学者、行业协会、厂家的积极反对，国标委下文宣布暂缓实施涉及“电动轻便摩托车”的内容，但同时要求电动自行车行业结合实际抓紧修订已实施了十年之久的电动自行车新国标。目前，电动自行车新国标制定正在相关部门的紧锣密鼓制定进程中！前途如何，有待国家政府部门最后的批准和回复。

取得骄人节能减排业绩，方便全国 1.2 亿消费者日常交通出行的电动自行车产业，在面对全球风起云涌的电动车发展大机遇的同时，也面临着发展的困局！

有理由相信，如果国家产业部门能更加积极地引导、扶持电动自行车产业，出台更加符合电动自行车产业政策和扶持政策，给行业以更广阔的发展空间和技术创新空间，中国的电动自行车产业必将迎来又一波发展新高潮！

当前，对电动自行车国标的修订已经到了关键时刻，电动自行车定义的科学表达已经成为标准修订的核心话题。长期以来，社会普遍存在一种观点认为，电动自行车既然是自行车就必须像自行车，外型像自行车的电动两轮车才能称为电动自行车，外型上像摩托车的电动两轮车要称其为电动摩托车。“像自行车”的可以走非机动车道，可以按非机动车管理；“像摩托车”的就必须要走机动车道，按机动车管理。这种观点更深一层次的思维模式就是，电动自行车是一种自行车，电动摩托车是一种摩托车，既然是一种自行车就必须具备自行车最基本的属性。例如，必须安装脚踏装置，必须具备可调节高度的自行车鞍座，外形尺寸也不允许突破常规自行车常见的尺寸等等。

显然，一旦陷入上述思维模式，电动自行车就难以遵循它本身的技术发展规律而得到良性发展了。绝大多数电动自行车生产厂家、供应商、经销商反对上述思维模式，他们希望抛弃以外型划界的定义方式，转向寻找这种交通工具最本质的技术特征，并以此划界。例如，以速度划界，有最高速度明确限制的电动两轮车，符合非机动车道行驶的技术特征，就应该定义为电动自行车；没有最高速度高值限制，相反，有最高速度低值限制的电动两轮车，具备了在机动车道通行的技术特征，就应该被定义为电动摩托车。

电动自行车应该怎样定义才更科学，更合理？

二、提案建议：

在此，我们郑重提案建议：大力发展电动自行车，跳开“像与不像”思想禁锢科学定义电动自行车迎接电动自行车行业发展新机遇。在修订电动自行车新国标时，应考虑国情，与时俱进；听取普通民众的意见，采纳电动自行车行业提出的客观合理的建议，用科学、严谨的方法重新定义电动自行车。

三、建议理由如下

1、从历史、国际通行英文的角度，电动自行车以“低速电动两轮车”来取代“特殊自行车”的定义是合适的。现在国际通行的电动自行车专用英文名称为Electric Bicycle，表达为“电动两轮车”是最恰当的，并不会产生任何语义学方面的歧义。以“低速电动两轮车”直接定义电动自行车，也可以得到来自国际

标准化术语定义方面的直接支持。从 1895 年起电动自行车发展简史的历史视角来看，电动自行车并不必须要具备脚踏骑行功能等特质。

事实上，如果新出现的“电动摩托车”是以电力动力替代燃油动力，其实也就是一种较高速度的电动两轮车，与电动自行车（Electric Bicycle）所表达的内涵没有本质差别，唯独能用速度动力特性来刻画他们的差异。用像“现代自行车”还是像“现代摩托车”来区分他们是不科学的，用“是否安装脚踏”来区分他们则会进入逻辑误区。没有脚踏系统就不是电动自行车，那么，没有翅膀的飞机就不是飞机吗？那直升飞机还需要再安两个机翼吗？普通人常有的问题就会使这种教条陷入混乱。解放思想，换用新思维，才能走出“像还是不像”的思想禁锢。破除迷信，实事求是，抓住问题的本质，不纠缠拘泥于问题的表层，是解决电动自行车定义争议的科学方法。

2、随着国家城镇化、新农村建设的推进，各地交通飞速发展，居民出行里程大幅度提高，1999 年制定的电动自行车老国标已经不适用于现在城市基础建设的扩容以及新农村发展建设的乡村道路建设实际交通状况。科学定义后的电动车产业，可以按电动自行车分为两类，一是轻便运动的脚踏型，电力驱动为主，脚踏可以减少电池消耗甚至增加电池能量储备；二是没有脚踏板的电动自行车，电池会更重，续航里程更长，但仍保留低速特性，与高速特性的电动摩托车相区别，在这两个方向上各自取得长足发展。

3、调整经济结构，扩大内需，需要我们科学的实践科学发展观，理解科学发展观的科学实质内涵，在解放思想，实事求是的基础上，需要我们走出“像还是不像”的思想禁锢，不简单纠缠拘泥于问题的表层，而是利用科学方法解决电动自行车定义争议。过于强调自行车要素，如脚踏功能等，实际上明显与市场上的消费需求相违背，也是社会资源的极大浪费。

4、“执政为民”“科学民主”的实践科学发展观，新国标制定应该从消费民众的角度出发，听取 1.2 亿消费群体的意见，充分考虑新国标对百姓生产生活的影 响，切实维护消费者的安全与权益，也为电动自行车产业健康有序发展留有空间。

5、电动自行车行业对电动自行车定义问题已有一个基本共识，作为最了解电动自行车也是最直接受到新国标影响的企业，他们的意见应成为修订新国标的

重要依据。

四、具体建议措施：

1、在政府公开场合和官方媒体大力宣传电动自行车在当前中国交通由自行车王国向电动自行车王国转化的这一伟大历史进程，公开宣传电动车经济、便捷、节能、环保的四大特征。

2、出台国家对电动自行车产业的官方态度，扫除目前一切各地方政府制定的禁售、上牌、限速等地方土政策和不合理规定，取消对电动自行车的产业歧视。而改以鼓励、宣传、推广的态度。

3、给予电动自行车行业以与新能源汽车、国家官方呼吁的各项节能减排工程或项目以同等的节能尊重。

4、在修订电动自行车新国标时，召开听证会，听取民众意见。采纳电动自行车行业提出的客观合理的建议，并用科学、严谨的方法重新定义电动自行车。

提案委员（签名）：