

提案之十：

## 大力发展电动自行车

### 国家应给予其与新能源汽车同等的节能尊重

#### 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，自从十五期间以来，我国新能源汽车逐渐形成了以混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车为主要技术路线的发展态势。根据国家产业政策走向，有专家推测，我国新能源汽车的技术发展思路是以混合动力为新能源汽车的起点，以纯电动汽车为中期目标，以燃料电池汽车为远期目标显然，以氢为动力的燃料电池汽车被学术界认为是最理想的新能源汽车，但由于目前制氢技术成本太高以及燃料电池一系列与安全相关的问题仍待破解，因此市场化有待时日。

在新能源汽车进入寻常百姓家之前，事实上，电动自行车在节能环保上，相比较电动汽车有过之无不及，无论在节能还是减排上，都有十分优异的表现，是全球应对气候变暖，减少二氧化碳排放，能源危机下节约能源的符合国家可持续发展战略的绿色交通工具。为此，我们提议，国家应出台相关政策，大力扶持和鼓励电动自行车产业做大和做强，让电动自行车更好的服务消费者，为节能减排做出更大的贡献。

据行业调查，2009年中国境内有1.2亿辆电动自行车正在被使用，按平均日出行里程25公里，装载系数1.2（有20%的电动车带一位乘客），那么电动自行车总出行里程就达到1.314万亿公里；如果这个巨量的总里程是由另外一种交通方式（例如摩托车）来实现的，由于摩托车的人·公里能源消费比电动自行车增加147.4千卡，放大到1.314万亿公里，电动车替代摩托车的节能总量就达到193.2万亿千卡，每亿千卡相当于14.28吨标准煤，于是节能总量达到2758.3万吨标准煤，或节约汽油当量1700万吨；同样的，摩托车的人·公里CO<sub>2</sub>排放比电动自行车增加40克，放大到1.314万亿公里，电动自行车替代摩托车的一年所减少的CO<sub>2</sub>排放就达到5256万吨。一年减少化石能源消费2758.3万吨标准煤和减少CO<sub>2</sub>排放5256万吨。

国家从1999年开始大力推广11类重点产品技术替代性节能计划，制定了23项节能标准强制实施，估计其节能总潜力。室内空调，2010年相比2005年的节能总潜力为415.4万吨标准煤，家用电冰箱的总潜力为337.8万吨标准煤，中小型三相异步电机为532.8万吨标准煤，管型荧光镇流器（节能灯）为594.8万吨标准煤，等等。所有11项重点节能项目的总节能潜力为2952.6万吨标准煤。电动自行车替代摩托车增长一项就达到了其总节能潜力的93.42%！其效果是空

调节能项目的 5.5 倍，是冰箱项目的 6.77 倍。

再例如，减少排放 5356 万吨二氧化碳，其效果也是惊人的，2006 年，我国大约有 2000 万辆家庭经济性轿车，以每周加油 15 升计算，全年总油耗为 234 亿升，每升油的 CO<sub>2</sub> 排放为 2.3 公斤，总排放为 3588 万吨，电动车替代摩托车一年的总减排量相当于 2006 年全国经济性家庭轿车排放总和的 1.5 倍。

有专业人士做过仔细推算，全世界推崇备至的纯电动汽车，行驶一万公里约比传统汽车减排 1.4 吨二氧化碳，而此时销售十万辆纯电动汽车和销售 28 万辆电动自行车的减排效果是等效的，都是减排了 13.4 吨二氧化碳的排放。

由此可见，与其他大众化的交通工具相比，电动自行车是最环保且最贴近普通百姓生活的绿色交通工具。

## **二、提案建议**

在此，我们郑重提案建议：给予电动自行车以与新能源、电动汽车同等的节能尊重。在产业政策制定上，应按发展低碳经济产业、节能环保产业和新兴高科技产业给予政策倾斜和支持。并形成政府意志，在全社会开展推广骑电动自行车，节能减排我先行的社会风气！

## **三、建议理由**

1、电动自行车在节能、环保等方面的作用与电动汽车是一致的，国家对于新能源汽车的政策优惠也应该覆盖到电动自行车行业。

2、电动自行车经过近几年的迅猛发展，已经成为我国家庭日常生活出行必备的交通工具，与百姓的生产生活关系紧密。

3、以目前国内电动自行车庞大的数量来看，电动自行车对节能减排的贡献不会亚于电动汽车。

## **四、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。重点宣传电动自行车的“安全性”，彻底摘除“马路杀手”的不实称谓。

3、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、由国家政府行业管理部门牵头，制定电动自行车产业扶植政策，按发展低碳经济产业、节能环保产业和新兴高科技产业给予优惠和支持。

5、由国家政府技术管理部门出台政策，对电动自行车行业中有自主创新、技术突破和有特殊贡献的企业进行表彰奖励。

提案委员（签名）：