

# 旧国标电动自行车何去何从

记者 张守坤 见习记者 王宇翔

根据《国家认监委关于严格电动自行车强制性产品认证管理的公告》，自2025年12月1日起，所有销售的电动自行车均必须符合新版强制性国家标准（以下简称新国标），即《电动自行车安全技术规范》（GB 17761-2024）。这意味着旧国标电动自行车全面停售。

新国标全面实施后，电动自行车销售情况如何？存量旧国标电动自行车如何妥善处理？记者近日展开了调查。



## 新车上市更加安全

2025年12月18日，记者走访了北京市顺义区、朝阳区近10家电动自行车售卖店铺，以了解新国标过渡期结束后的市场销售情况。

在北京市顺义区一家某品牌电动自行车售卖店里，偌大的店面只摆放着几台新车。

据店主介绍，目前门店只有这几台新国标电动自行车，旧国标车已经全部售罄。在性能上，相比旧国标车，新国标电动自行车进行了升级，增加了北斗导航定位，使用体验更佳；在安全设计上，一车一码有效遏制了非法改装行为的发生。

记者试骑了门店这款新国标电动自行车，发现车架及踏板均为铁制，座椅比较柔软舒适。

另一家位于朝阳区的电动自行车门店负责人告诉记者，2025年11月最后三天卖了40多台车，即便天气寒冷，但还是有好多人来买车，目前门店在售三款新国标电动自行车，可随时办理过户上牌。

中国自行车协会数据显示，目前国内电动自行车保有量约3.8亿台。影响千万人出行的电动自行车推行新国标背后有哪些考量？

北京交通大学北京综合交通发展研究院教授郑翔向记者介绍，消除火灾隐患和降低危害程度是首要的考量。通过减少塑料件使用，以及强化非金属材料的防火阻燃性能要求，能够起到延缓火灾蔓延速度、降低燃烧强度以及减少火灾时毒气释放。同时，也为了降低交通事故风险。通过严格限制电动机最高转速等关键参数，确保车辆无法超速行驶；缩短车辆制动距离，降低碰撞事故发生风险；鼓励安装后视镜，提高车辆行驶安全性。

在她看来，新国标还能有效防范非法改装。通过完善防篡改技术指标和检测方法，增加互认协同功能，落实“一车一池一充一码”，从技术上大幅提高非法改装门槛，有利于逐步减少乃至杜绝改装行为。

“此外，通过增加北斗定位、通信与动态安全监测功能，方便使用者实时了解电动自行车关键安全信息，一旦发生车辆被盗、蓄电池温度异常或电压过高等情况，可借助通信模块第一时间提醒车主及时处置，从而增强车辆的主动安全性能。”她说，这样能够更好地满足消费者日常使用需求。通过放宽铅蓄电池车型重量限制，为消费者提供性价比更高、续航里程更长、使用体验更好的产品。



漫画/李晓军

## 变身「零公里二手车」

然而，记者在调查中发现，部分商家将未售出的旧国标电动自行车在11月30日前过户，这样可以在过渡期结束后把这些车当作“二手车”继续销售。

记者在北京市朝阳区的一家电动自行车售卖店看到，店铺里摆放了3台用于展示的新国标电动自行车。

当记者询问店铺是否还有旧国标电动自行车时，店员将记者带到店外，指着路边一台电动自行车说：“这台是没有骑过的（旧国标电动自行车），可以写你名（指过户），价格比新国标电动自行车的零售价高300元，一共5500元。”在后续聊天中，记者了解到这台车是店铺在2025年12月1日前将没有售出的旧国标电动自行车“过户”后留下来的，300元是“过户费用”。

店员说，此前有客户来店将大部分“零公里二手车”买走，“他们给钱痛快，也不讲价。”

记者询问是否有他们的联系方式，店员称没有留下对方联系方式。

新国标全面施行后，是否意味着旧国标电动自行车禁售？销售“零公里二手车”是否合法？

《法治日报》律师专家库成员、北京市康达（西安）律师事务所高级合伙人慕丽告诉记者，根据《国家认监委关于严格电动自行车强制性产品认证管理的公告》，自2025年12月1日起，未获得新国标认证的电动自行车不得销售。该规定属于强制性行政监管要求。

关于“零公里二手车”的法律性质，慕丽说，若车辆在2025年12月1日前已完成注册登记（上牌），则其作为“已登记车辆”，在法律上属于二手车范畴，过户行为本身不违反车辆管理规定。但若商家以“预先上牌、后售新车”方式规避禁售规定，则涉嫌违反产品质量法、消费者权益保护法中关于商品真实性质披露的规定，可能构成虚假宣传或欺诈，市场监管部门可依法介入调查。

大量未售出的旧国标电动自行车该如何妥善处理？

慕丽认为，生产企业与销售商应依法承担产品质量主体责任，对库存旧国标电动自行车可采取返厂改造（如符合新国标则申请认证）、拆解回收、出口转销（符合目的地标准）等方式处理。地方政府可引导开展“以旧换新”活动，鼓励企业合理回收、折价置换，减少社会资源浪费。

## 保障旧车维修配件

2025年年初，商务部等五部门联合印发了《关于做好2025年度电动自行车以旧换新工作的通知》，但仍有消费者担心“旧车维修难、配件断供”等问题。

那么，已售出的旧国标电动自行车如何妥善处理？

慕丽认为，根据“法不溯及既往”原则，已售出并登记的旧国标车在过渡期内（各地政策不同）仍可正常使用，不应“一刀切”地禁止上路。生产企业与销售商应依法履行“三包”责任，保障在合理期限内供应维修配件。市场监管部门可加强对配件市场的监管，打击非法改装，保障合规配件流通。建议建立“生产—销售—使用—回收”全链条责任体系，推动企业参与废旧车辆回收，实现环保化、资源化处置。

“长期而言，当车辆老化时应主要通过以旧换新等渠道引导车辆安全、环保地退出。”郑翔补充道。

新国标已经颁布，如何推动其落地亟须提上日程。

郑翔建议，应加强新国标宣传，突出其安全性。同时应进一步完善新国标电动自行车的适用场景，例如在保证安全（防火、防篡改）的前提下，可评估对载人、储物等合理需求的参数，进行更精细化的分类管理。

在她看来，电动自行车生产商也需优化产品设计，适配多元场景需求。例如推动行业将后座、后视镜、充足的脚踏空间、安全车灯等涉及基本安全和实用的配置，作为主流车型的出厂标配，而非需要加价的选择配置。鼓励企业研发针对“亲子接送”“购物载物”“长续航通勤”等不同场景的差异化车型，通过设计创新（如可折叠后座、前置储物篮）在合规框架内满足需求。在满足防火阻燃要求的前提下，选择性价比更高的材料，降低制造成本。例如，采用高密度阻燃发泡材料替代部分金属部件，兼顾安全性与舒适性。

“还要加强市场监管，严查借新国标之名恶意涨价的行为。加强对企业生产资质的审核，打击违规生产、销售行为。打击非法改装网点，切断风险源头，保护选择合规产品的消费者。同时，鼓励商家或金融机构提供低息分期付款方案，减轻消费者购车资金压力。”郑翔说道。（来源：法治日报）