

运营三年强制报废

例不得低于车辆总数的5%。

【相关答疑】

1 发布的共享自行车的定义中为何增加了“采用互联网租赁方法”？

答:发布的共享自行车的定义改为:“设计用于单人日常交通代步,采用互联网租赁方法,能实现公众共用的城市自行车。”增加了“采用互联网租赁方法”。是为了明确了共享自行车的互联网属性。

目前对共享自行车的称呼非常多,交通部出台的文件称之为“互联网租赁自行车”我们认为还有讨论的必要,名称太长不利于语言的传播。但共享自行车与互联网的关系确实存在存在,这在定义中明确比较妥当。

2 为什么要对车的尺寸作出规定?

答:为保证自行车的骑行安全,自行车停车时人在鞍座两脚要都能落地。同时,共享自行车提供的是大众化服务,在目前不可能做到提供个性化的服务,车的规格比较少。这就存在,同一个车型对甲方是安全的,对乙方可能是不安全的。因此,要明确共享自行车的车架高度和鞍座的离地高度。

同时共享自行车停车在公共场所,车型过大占用的场地也大,为此标准中对车把的宽度和长度进行了限制。

3 共享自行车防腐蚀采取了哪些措施?

答:标准对辐条、紧固件和电镀、油漆的防腐蚀性性能提出了更高的要求,而且对不同材料如不锈钢制成的零件、不同的电镀方式如镀锌、镀铬都要求防腐蚀性性能一致。对油漆的防腐蚀性试验与常规不同,采用了模仿气候的盐水喷雾办法。

4 共享自行车标准还有哪些特殊规定?

答:支架、泥板、锁具等零部件在普通自行车上是可有可无的,但在共享自行车却是必须配备的。同时,也对这些零件需提出具体的技术要求。特别是对锁具要提出互联网功能要求。

5 共享自行车为什么要强制三年报废?依据何在?

答:共享自行车以车辆的共用、减少个人车辆的占有率、提高车辆的使用率、用最少的车辆来满足社会需要。因此,共享自行车的使用频率远远大于社会个人拥有的自行车。每车每年平均行驶距离是民用自行车的十倍、甚至数十倍。为了使用安全必须对共享自行车的使用年限做出规定。

共享自行车的使用年限规定三年实际包含了两方面内容,一是达不到,二是三年后还能使用。

先解释共享自行车质量达不到三年的使用要求,这个情况应该比较普遍。因此,制定共享自行车产品标准就尤其必要,共享自行车产品标准提高了质量要求,按照标准生产的共享自行车可以满足三年的使用要求,从已经投入市场运营的共享自行车情况分析,其预期寿命超过三年的共享自行车品种比较少,标准规定三年的依据是:

(1)提供公共使用的产品都有强制报废使用年限。

(2)参照国内已经运营了多年有桩共享自行车企业的经验所制定的。而且有桩共享自行车的服务是可控的,没有固定停车位的共享自行车其随意性就非常大了。

(3)普通自行车三包规定自行车中,对车架的保修期限是三年。

(4)共享自行车能超过三年使用的零件只有车架,许多转动、传动和转向部分都是易损件。经过三年高强度使用的车架其金属结构有可能存在内部的损伤,如出现问题往往是突然发生的。再者,共享自行车投入运营也只是一年时间,许多产品已经惨不忍睹,事实无法证明有的车三年后还能够继续使用。

(5)共享自行车的使用年限规定三年,与实际使用环境和频率无关,确实有些不公平。但为了公共安全,在没有办法对产品质量进行评估的情况下,只能按照以往的经验来划线。毕竟,安全是第一位的。

6 为什么标准的发布稿减去了“报废车辆不允许进行拼装、修理后再投入市场”?

答:报废车辆的零件如可利用的话,是否可以拼装投入市场?但在实际生产中,零件的再利用要冒相当大的风险,谁来判断?如何判断?谁来承担这种责任?而且再利用过程的费用相当高。因此,报废车辆的零件再利用的可能性非常低。发布稿就将对报废零件的处理和再利用的权利和责任交由企业判断。

7 按照投入车辆总数以不低于5%的比例配备车辆维保人员依据何在?

答:共享自行车按照车辆总数不低于5%的比例配备维保人员,是参照有桩共享自行车现场调度、维护、保养、人员的比例在10%而制定的。比率过高将大幅度增加运营单位的运营成本。从目前实际操作的情况来看,共享自行车运营单位所配备的人员与此还有相当大的差距,运营单位所配备的人员达到标准要求基本可以满足需要。要强调的是,这是最低要求。

8 对用户年龄要求应在12岁以上,取消了对70岁以上年龄的限制,是如何考虑的?

答:原来规定70岁以上年龄需开健康证明,实际操作难度非常大。谁来开证明,医生愿不愿意开都是问题。

9 发布稿为什么增加了“共享电助力自行车服务对用户年龄要求应在16岁以上”的要求?

答:是根据《上海市非机动车管理办法》中对骑行电动自行车用户年龄要求而定。

10 取消了对保险额度15万的规定,原因何在?

答:保险额度多少才合适?这需要共享自行车与保险公司商量好才能确定。目前保险公司还没有针对共享自行车的保险险种,保险额度过高或过低都起不到保险的作用,盲目确定对共享自行车的发展不利。标准中对共享自行车运营单位应购买商业保险这一点是明确的。

11 为何选择电助力形式?

答:我国电动自行车生产主要依据的是国家强制性标准GB 17761—1999《电动自行车通用技术条件》。此标准是1999年制定的,目前在行业中形同虚设,超标准的车型在市场上比比皆是。因此,如何控制电动自行车向超速、超大、超重发展一直是管理部门的难题。这个问题不解决,共享电动自行车将遭到各地政府的封杀。共享电助力自行车是专门为满足城市居民短途代步的车种,与普通电动自行车具有明显的区别。

本标准对共享电助力自行车的定义,除了普通电动自行车的共性外,特别强调了共享电助力自行车的特点是:主要用途为单人代步,装有脚蹬和一个辅助电机,不能仅以该辅助电机驱动,能实现大众共享的城市自行车。简单地说,就是“脚不踩、则车不动”。

12 共享电助力自行车为何对车的重量和外形尺寸不做出规定?

答:共享电助力自行车特性是“脚不踩,则车不动”,在脚踩的情况下,车的设计就要符合人体工程学,骑行才能轻松和达到最高的出力效率。在这一前提下,共享电助力自行车外形就是自行车的形状,不可能出现大、笨、重的车型。

13 共享电助力自行车为何不明确要用锂离子蓄电池?

答:与上述情况一样,共享电助力自行车为了骑行轻松和达到最高的出力效率,车的重量和外形是必须要控制的,铅酸蓄电池是无法满足这一要求的。在目前技术条件下,只有锂离子蓄电池才能做到。因此,没有必要来强调共享电助力自行车要采用何种蓄电池。这也为今后采用新技术的蓄电池留下了发展空间。

14 共享电助力自行车是如何实现助力的?

答:共享电助力自行车是没有转把来控制车速的,它的启动和速度是依靠在中轴处的传感器来进行控制的。它的主要形式是速度传感和力矩传感。二者各有优缺点,为了防止速度传感在启动时的突然加速,本标准设置了“骑行速度高于4km/h时,方可启动电机助力”的要求。

15 共享电助力自行车为什么不给出助力比?

答:电助力自行车助力比多少才是合适的?目前没有定论,欧洲标准也只是给出了参考曲线。如按照这一曲线规定助力比,将对检测带来许多困难,实际意义并不大。本标准仅规定了“电机助力的增加或减少应当逐渐而且平稳地进行,没有突然加速的感觉”的定性要求。