

中国城市交通协会慢行交通分会秘书长屈晔曾对媒体表示，火灾爆炸事故车辆 80% 以上为擅自改装车辆，或由日常不规范的“过度充电”“彻夜充电”行为引发。

除了非法改装电池和小作坊生产的电池质量问题，电池老化更新也是目前电动自行车电池所面临的风险。此前中消协专门发布警示，建议消费者每年到销售点或有资质的维修场所，对电动自行车的线路、电池等零部件进行检查、保养和维护，切忌擅自拆卸电气保护装置。

采访中，记者还了解到，几乎每个居民小区都停放着大量的“僵尸车”，这些车或许因为主人的“恋旧”心态舍不得处理，或许因为使用者搬家后无人处理等，停放在小区内，不仅占据了宝贵的停车位，老化的电池也造成了一定的安全隐患。

对于这些车辆，基层管理者们一直在想好的办法。

比如刘苗所在的香港丽园，每年都会开展废旧自行车兑换活动，居民可以将家中不用的“僵尸车”

兑换为社区发放的生活礼包，帮助居民“断舍离”的同时，也为小区腾出了更多停车空间。

游威所在的徐家汇街道，则想结合今年国家大力推行的消费品以旧换新政策，建议上级部门将电动自行车也纳入换新范围，推动老百姓将用不了的旧车换成新车。

另一个值得高兴的消息是，2022 年由工业和信息化部组织起草的强制性国家标准《电动自行车用锂离子蓄电池安全技术规范》已经完成了起草和征求意见阶段，目前正处于审查阶段。按照项目计划，这项强制性国家标准将于今年发布。

专家们相信，这项标准实施以后，会带来市面上销售的电动自行车锂电池整体安全性的提升，会使企业更加注重产品的安全质量提升，会使产品质量好的企业在市场竞争中处于更加有利的地位，同时也会带来行业的洗牌。产品质量差的企业，尤其是产品质量不满足这项标准要求的小作坊，会面临着被淘汰。[图](#)



左图：近日，上海长宁警方查获一起非法改装电瓶车行为，违法男子刘某被长宁警方依法行政拘留五日。

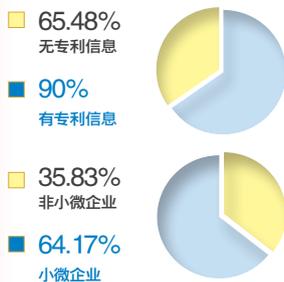
电动车电池的行业乱象



电动车的电池分为**铅酸蓄电池**和**锂电池**两种，前者技术成熟、性能稳定但重量大、体积大，后者能量密度高、充电效率高但成本较高、对温度敏感、更容易出现过热、着火和爆炸风险。不过，不能将安全问题归结为锂电池。实际上，**有问题的不是锂电池，而是劣质的、非正规的锂电池。**

企查查数据显示，国内锂电池相关企业目前已超过**6万家**，其中小微企业占比超过**6成**，无专利信息企业占比达到**65%**。

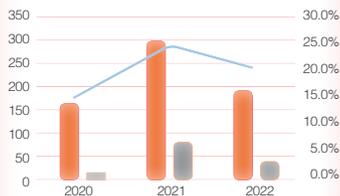
全国 6 万家锂电池相关企业情况



来源：企查查

2022 年，市场监管总局对 262 家电动自行车和电动自行车电池企业的 295 批次产品进行抽查，抽查的**不合格率达到 21.0%**。

电动自行车产品 2020 年—2022 年国家监督抽查情况



来源：市场监管总局官网

整理：应琛 制图：刘锦黎