

电动自行车管理顽疾难治？ 业内人士呼吁加快立法

聚焦电动自行车
安全监管
文/图 羊城晚报记者 郭恩琦 实习生 晏西雅



电动自行车安全问题是近期的热点话题，实际上，这并不是一个新话题。近年来，“电动自行车不能入楼入户”“电池不能带回家充电”等安全规范一直被宣传和呼吁，但仍有车主“铤而走险”。根据国家消防救援局统计，2023年全国共接报电动自行车火灾2.1万起，相比2022年上升17.4%。

为何电动自行车管理顽疾“久治不愈”？羊城晚报记者采访电动自行车车主、业内专家等了解到，充电难、停放难、法律法规缺失是电动自行车安全管理不容忽视的三大问题。



广州天河一小区楼栋门口停放的电动自行车

你的“容貌焦虑” 或许正是 医美机构的“赚钱密码”

专家提醒：年轻人提高审美能力的同时切勿被医美机构的过度宣传误导

羊城晚报记者 张华

在抖音、小红书、微信视频号等网络社交平台，不少“高颜值”俊男靓女活跃。这些俊男靓女拥有“大眼红唇”“精灵耳”“天鹅颈”“八块腹肌”，在社交平台上吸粉无数，获得巨大流量。这也导致不少年轻人产生“容貌焦虑”。

正是基于这一点，一些医美机构为了抢占市场，在宣传时大肆贩卖“容貌焦虑”“年龄焦虑”，鼓吹“抗衰越早越好”“18岁之后就要抗衰”，引得求美心切的年轻人盲目做医美。专家告诉记者，姘俏俏丽、秀色可餐或许是一个人的加分项，但在提高审美能力的同时切勿被医美机构的过度宣传误导。



视觉中国供图

医美瞄准年轻人 医美风险需警惕

“美颜太强大了，我爱美颜，美颜里的我帅到爆炸……”对于年轻人而言，在社交圈里分享的照片基本经过了美颜处理，因此照片也被称为“照骗”。即便知道照片失真，大家依旧乐此不疲，为什么？原来是因为有相当一部分人存在容貌焦虑。

近日，在广东外语外贸大学，记者随机采访了两位女大学生。其中一位女大学生告诉记者，她没有容貌焦虑，因为她不靠颜值吃饭。不过她表示，自己在朋友圈发照片时，会修饰一下，“我不想让别人挑毛病，但在面对亲近的人时，我会发原片”。

中国高校传媒联盟2021年曾针对高校学生进行过一次容貌焦虑专项调查。该调查发现高校学生产生容貌焦虑主要有四方面原因，分别是自卑心理、普遍流行的单一审美、过于期待他人认可和互相攀比的心理。

年轻人容貌焦虑加剧，使得医美盛行，不少人通过超声炮、热玛吉、玻尿酸、胶原蛋白等医美手段，变成所谓的俊男美女。这也促使我国医美市场更加快速发展，市场复合增长率保持在15%以上。

据统计，2022年，我国医美相关企业新增3.35万家，同比增长16.49%。2023年，国内医美相关企业注册量增长势头仍在上涨，前11个月新增4.24万家，同比增长34.97%，已超2022年全年。从区域来看，广东现存1.46万家医美相关企业，位居第一。

不被广告所诱导 建立多元化审美

由于医美机构与消费者之间存在的天然信息不对称，虚假宣传一直是医美领域的顽疾之一。近年来，监管部门针对医美行业的监管力度加大。从上游的药剂、器械厂商到中游的相关机构，再到下游的医美平台，监管机构的监管链条也在不断延长，医美全面化监管已然成为大趋势。

按照国家市场监督管理总局《医疗美容广告执法指南》(以下简称《执法指南》)的规定，医美不得以广告形式对其诊疗效果作保证或承诺，不可利用广告代言人为医疗美容做推荐、证明，不得出现所谓的“推荐官”“体验官”等，以自己名义或者形象为医疗美容做推荐证明。市面上诸如“整形日记”等软文，既利用所谓的“推荐官”为医美用品带货还制造容貌焦虑，是典型的违法违规广告。

《执法指南》还明确医美广告乱象重点打击行为，其中比较典型的广告乱象是“不当关联广告”。例如，将容貌不佳与“低能”“懒惰”“贫穷”等负面评价因素做不当关联，或者将容貌出众与“高素质”“勤奋”“成功”等积极评价因素做不当关联。

一问 充电之难何以破？

充电成本较高、充换电设施缺乏标准

日前，记者走访广州市天河区棠悦花园小区，小区内的许多住户是电动自行车使用者，阿乐便是其中一位。“我们小区内设有充电桩，我的楼下便有3个。日常充电需要排队，我偶尔会遇到充不上电的情况。”在阿乐看来，目前她所居住的小区设置的充电桩总体能满足需求，充电桩位置与住宅保持一定距离，比较合理。

“但用充电桩充电的价格偏高，一辆电动自行车充满电需要4.5元左右，是在家充电成本的三四倍，充满一次仅能骑两天。”阿乐告诉记者，她经常看到一些车主为了方便降低成本提着锂电池回家充电，年前几乎每天都遇到。

充电成本为何居高不下？据一些充换电企业反馈，目前充换电设施进入小区、街道需要一定的进场费、场地费、物业街道抽成等费用，这些费用导致充电成本增加。广东省电动车商会执行会长蓝世有呼吁，充换电设施应作为民生工程，不设置场地费和叠加电费，尤其是物业不应将该项目作为商业项目运营。

南京市雨花台区“2·23”火灾事故后，群众对于充换电设施在小区内安装是否有规范

的流程、进入小区是否需要有关部门审批、充电选址谁来定等问题尤其关注。

“目前，充换电设施没有国家性标准，进入小区、街道不需要部门审批或验收，主要由物业或街道规划选址。”广州市电动自行车行业协会执行会长黄焕杰表示，充换电设施近几年才兴起，目前没有归口的监管部门。他认为，充换电设施核心问题在于国家性标准的缺失和无法对相关设施合格性进行验收。

黄焕杰还透露，广东已推出充换电设施的团体性标准，但问题在于团体性标准仅为推荐性标准，不具有约束力，不是所有企业都会按照该标准执行。如今充换电设施竞争大，进入小区成本高，也导致一些充换电设施平台公司压缩材料成本和基建成本。这些都可能导致一些劣质充换电设施出现。“为此，我们成立了充换电设施专委会，推行充电桩和换电柜两个产品的标准。我们也在广东尝试推行充换电设施白名单，依据团体标准实施充换电设施验收、规避风险。”

不过，在黄焕杰看来，有关标准想要真正起到作用，还需要地方或者全国出台相关法律法规，起到强制性约束。

二问 停放难题怎么解？

停车场所的设置
应编制整体规划

日前，记者走访多地发现，电动自行车乱停放问题较为常见。在广州市白云区棠溪村附近南天西街的区域，记者看到该区域没有设置电动自行车停车棚，电动自行车集中停放于附近较空旷的地方，由于电动自行车数量非常多，出现了占用人行通道情况。

在广州市天河区棠悦花园，该问题同样存在。在棠悦花园单元楼门口，记者白天走访时看到有大量电动自行车杂乱停放着。到了晚上，问题则更加突出。此种情况造成单元楼出入口狭窄，甚至堵塞救援通道、逃生通道。

电动自行车车主王女士告诉记者，由于棠悦花园小区内没有专门的电动自行车停车棚，一些车主为了避免电动自行车淋

雨，将车辆停在单元楼内、架空层或充电桩的位置，影响了行人通行和其他车主使用充电桩。不过在2月27日，该小区物业已在架空层张贴禁停标识，并将车辆清理到了小区楼栋前。她建议，小区内应分别设置充电桩与停车棚区域，解决小区内电动自行车杂乱停放的问题。

另据相关报道，在海珠区雅景苑小区，邻近小区北门的一楼架空层停满了电动自行车。小区物业人员表示，由于小区场地不足，目前没有更好的办法解决业主停车难的问题。白云区富力桃园小区架空层同样停满了电动自行车，甚至占用了行人通道，街道办负责人称“小区几乎没有空地设置停车棚”。

群众的电动自行车停放需求与场地不足、整体规划缺失的矛盾该如何解决？黄焕杰指出，单靠物业某一方的力量很难从根本上解决问题，尤其对于停车场地不足的老旧小区，这需要有关部门共同参与规划电动自行车的停放场所建设。同时，充电区域和停放区域应加以区分，避免车主因停放电动自行车而占用充电桩。

广州市政协委员、广东南方软实力研究院副院长谭国毅长期关注电动自行车充电难、停放难等问题。他建议，编制电动自行车停放场所和充电设施建设规划，重点推进居住人口较多、电动自行车保有量较大的既有住宅停放、充电设施建设。

三问 “久治不愈”根何在？

法律法规不健全，
缺乏实质性约束

根据中国自行车协会披露的数据，截至2022年末，中国电动自行车保有量为3.5亿辆左右。电动自行车已成为人民群众生活中重要的交通工具，但相关问题层出不穷，管理顽疾“久治不愈”。在黄焕杰看来，全国层面的立法十分重要。

“就像充换电设施还没有强制性国家标准一样，标准的缺失、制度的不完善给隐患留下了空间。”黄焕杰认为，针对电动

自行车生产、销售、登记、通行等环节，应出台专门的法律进行实质性约束。虽然部分地方已经在探索关于电动自行车的地方性法规，但存在条款空泛等问题，要避免形式上的立法。

此外，广东探索了电动自行车赋码溯源的管理方式。“赋码管理使得电动自行车各环节质量安全可溯源查验，例如市场监管等部门可通过扫码追溯车辆是否存在非法改装，路面交

警执法可快速查验是否改装等问题，不需要到第三方机构鉴定，大大降低了劣质产品的流通空间。”黄焕杰建议，广东可以先行先试，将赋码管理写入地方性法规。

在立法层面，也有全国人大代表提出，目前电动自行车配套法律法规不健全，行政执法、司法裁判缺乏依据，对相关行为的约束力度有限，建议制定一部专门针对电动自行车管理的法律。

深圳消防全面加强电动自行车安全管理

重点整治“进楼入户”“人车同屋”等问题

羊城晚报记者 李晓旭
南京雨花台区“2·23”火灾事故再度敲响电动自行车消防安全警钟。深圳电动自行车消防安全面临哪些风险？政策措施如何保障？对此，记者联系深圳相关部门进行了采访。



消防监督员就电动自行车的停放问题要求相关人员进行整改。通讯员供图

过去四年电动自行车火灾数量逐年上升

“2020年至2023年，全市共发生电动自行车火灾2149起，伤14人，其中室内129起、室外2020起，发生在集中充电停放场所160起，未发生电动自行车火灾亡人事故。”2月28日，记者从深圳市消防救援支队获悉，从火灾数量看，2020年至2023年，深圳分别发生电动自行车火灾261起、502起、544起、841起，呈逐年上升趋势。

经过深圳消防部门综合研判，当前深圳市电动自行车消防

安全工作面临四大风险：电动自行车数量庞大且逐年上升，存在非法改装拼装增加自燃爆燃概率、违规停放充电、电动自行车集中停放充电场所消防安全“良莠不齐”。据介绍，由于集中停放充电设施不能满足居民的充电需求，电动自行车随意停放的情况仍然较为普遍。

深圳市消防救援支队相关负责人介绍，为深刻吸取南京“2·23”火灾事故教训，深圳近期在全市范围内开展电动自行车

集中停放充电场所排查整治，连续开展针对性的夜查检查，会同住建部门督促指导物业公司开展电动自行车架空层、楼道、地下停放集中清理工作，并建立台账清单做好抽查。结合元宵节消防夜查行动，组织78个消防救援所、442个小型消防站检查电动自行车停放充电场所1080个，发现并消除隐患172处，主要为消防设施配备不齐全、防火间距不足、充电设施损坏等隐患问题。

加强涉电动自行车安全 违法行为惩戒力度

2023年11月1日，《深圳经济特区消防条例》(以下简称《条例》)正式施行，加强对电动自行车、电动摩托车停放和充电消防安全监管。《条例》规定，公共门厅、楼梯间、电梯轿厢，以及用于居住、办公等人员聚集的室内场所，禁止电动自行车、电动摩托车及其蓄电池停放、放置或者充电。《条例》还提出，对于违规停放、放置电动自行车、电动摩托车和蓄电池，且拒不改正的，对单位处1000元以上5000元以下罚款，对个人处500元以上1000元以下罚款。

针对电动自行车管理，《条例》对新建、在建的住宅小区、住宅建筑和人员密集场所等建设项目，要求建设单位设置集中停放、充电场所；对既有建筑场所，要求其产权人、管理人或者使用人设置或者改造集中停放、充电场所，要求区人民政府为无法设置集中停放、充电场所的既有建筑场所，优先就近规划公共集中停放、充电场所。

针对基层执法力量配置问题，《条例》规定可以根据实际需要由街道办事处实施的行政处罚委托街道实施，并明确市、区政府应提供相应保障，织密基层监管网络。《条例》还明确了物业服务人负责物业服务区域内电动自行车、电动摩托车的消防安全管理。

记者了解到，接下来，深圳将按照“清理一处、补建一处”的原则，对不符合建设要求或者存在危险性的电动自行车充电停放场所开展清理工作，依法依规加强涉电动自行车安全违法行为的处罚惩戒力度，重点整治电动自行车“进楼入户”“人车同屋”等突出问题。同时，深圳将实施电动自行车、蓄电池、充电器等产品赋码管理，推广电动自行车电池全生命周期健康管理技术和卫星定位技术，辅助电动自行车使用管理，强化小型消防站、微型消防站检查，制定“场所一预案”，一旦发生火灾，确保第一时间到开展灭火应急处置。