



安全生产检查人员进社区对电动自行车充电区域进行用电安全排查



一名男子驾驶电动自行车 新华社发

吃得放心 预制菜不得添加防腐剂

国家市场监督管理总局:正完善预制菜标准体系



工人在预制菜加工生产线作业 新华社发

临近春节,五花八门的预制菜,不断攻占年夜饭餐桌,卖爆各大渠道,引发许多消费者的抵触心理,遭遇各式各样的“口诛笔伐”。其中,预制菜最不让公众放心的便是食品安全问题。

日前,国家市场监督管理总局披露了数位代表委员提出的针对预制菜行业发展要建立统一标准体系建议的答复。国家市场监督管理总局称,目前正在完善预制菜标准体系。同时,国家卫生健康委员会已将《食品安全国家标准 预制菜》列入食品安全国家标准立项计划,组建专项工作组,有序推进标准研制工作。

2024年3月,国家市场监督管理总局等联合印发《关于加强预制菜食品安全监管 促进产业高质量发展的通知》(下称《通知》),专门提出,中央厨房制作的菜肴,不纳入预制菜范围。同时,《通知》强调,不经加热或者熟制就可食用的即食食品,以及可直接食用的蔬菜(水果)沙拉等凉拌菜,不属于预制菜范畴。

既然预制菜要突出工业化预加工的特点,那么食品添加剂是必须解决的问题。

新版《食品安全国家标准食品添加剂使用标准》(GB 2760—2024)将于2025年2月8日起正式实施,之前的2014版标准行将废止。

《通知》对预制菜产业的食物添加问题提出了较高的监管要求。就国家层面的政策规定看,预制菜是不被允许添加防腐剂的,这是为何?

这是因为预制菜虽经过工业化预制,但仍属于菜肴范畴,规定预制菜中不添加防腐剂更加符合消费者期待。同时,此规定的目的也是兼顾产业实际,引领预制菜产业高质量发展方向的需要。食品添加剂“非必要不添加”“在达到预期效果的前提下尽可能降低食品添加剂在食品中的使用量”已逐步成为行业共识。预制菜通过冷冻、冷藏等贮存条件和杀菌后处理工艺,无须使用防腐剂技术。

据法治日报

民航“加价选座” 不得成为行业惯例

中消协:本质是额外收费行为,损害消费者权益

针对近期民航选座额外收费问题,中消协13日表示,“加价选座”不得成为“行业惯例”。“加价选座”限制了消费者的选择权、侵害了消费者的知情权,违背了公平交易原则。

一些航空公司以所谓“行业惯例”为由,在选座这一基本服务中引入加价机制,将靠窗、靠过道或前排等座位锁定,要求消费者支付额外费用。有消费者反映,值机时发现若不付费选座,免费可选座位寥寥无几,甚至带未成年子女出行也难以选择相邻座位,迫使他们不得不支付选座费。

中消协表示,航空公司售票时已经区分头等舱、公务舱、经济舱,不同时间段购票还有不同的价格,售票时已考虑了各种不同因素,消费者购票后理应有自由选择座位。航空公司将座位选择与额外付费挂钩,迫使消费者额外支付费用,限制了消费者自由选择权。

中消协认为,“加价选座”本质上是一种额外收费行为。许多航空公司在这方面的规定模糊隐晦,既不明确哪些座位需要加价,也不说明加价标准如何制定,消费者在购票时缺乏充分的信息支撑,等到值机时才发现想选的座位都需要付费。航空公司推出“加价选座”模式,是经营者利用优势地位将原本免费的基本服务变为自行创收的手段。不同舱位定价不同是因航空公司提供的服务不同,而经济舱提供的服务是相同的,要求消费者加价选座本身缺乏定价基础。

中消协表示,“加价选座”行为如果不加以遏制,将影响整个消费市场的风气,其他商品或服务在一定条件下,都有可能存在定价之外另行区分情况加价销售,侵蚀市场秩序,损害消费者权益。

据新华社

防火防盗防篡改 “小电驴”有了新国标

《电动自行车安全技术规范》9月1日实施 已经购买的不符合新标准的不会强制淘汰

1月13日,电动自行车强制性国家标准修订后正式对外发布。工业和信息化部、公安部、应急管理部、市场监管总局、国家消防救援局组织修订的强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》将于2025年9月1日实施,旧版标准将被替代。

车速不变 最高设计车速不超25km/h

“十次事故九次快”,车速过快是引发交通事故的最主要因素。新标准提到,“使用电驱动功能行驶时,最高车速不应超过最高设计车速,且最高设计车速不应超过25km/h;如果车速超过25km/h,电动机不应提供动力输出。”

对于车速问题,工信部相关负责人介绍,《中华人民共和国道路交通安全法》第五十七、第五十八条规定,“电动自行车在非机动车道内行驶时,最高时速不得超过十五公里”。为减少交通事故,保护人民群众生命财产安全,车辆的最高设计车速不宜过高。

工信部相关负责人介绍,“新标准强化对电动机额定连续输出功率、空载反电动势等关键参数的要求和测试方法,从技术上确保即使提高输入功率,车辆也无法超速行驶,防范通过在控制器中预留‘后门’提高车辆行驶速度;同时增加电动机低速运行转矩限值,保证车辆正常的短距离爬坡能力,便利消费者使用。”

防火阻燃 压缩非必要塑料件的使用

我国是电动自行车生产、销售大国,社会保有量超3.5亿辆,2023年规模以上企业累计生产电动自行车4228万辆。但历经多年发展,电动自行车火灾事故频发,严重威胁人民群众生命财产安全。

国家消防救援局通报,电动自行车引发的火灾2021年有1.8万起,2023年就迅速增加到2.5万起,年均增长约20%;电动自行车火灾在全年较大火灾中的占比,从2021年的5.9%上升到2023年的12.7%。

新标准完善电动自行车所用非金属材料防火阻燃试验要求和测试方法,提高整车及鞍座、导线绝缘层等部件防火阻燃性能要求,并新增塑料件占比指标,引导企业压缩非必要塑料件的使用,确实需要使用时也应选择不易燃的材料,从而起到降低火灾发生风险、延缓火灾蔓延速度、减少火灾荷载和有毒气体释放量的效果。

工信部相关负责人表示,“本标准修订过程中,修订专家组始终以防范化解火灾风险为重点,通过对近年来电动自行车引发火灾事故

的原因开展细致的调查分析,针对当前电动自行车产品存在的非金属材料防火阻燃性能不足、易燃塑料件使用过多、发生火灾事故后不便于溯源调查等问题,在新标准中完善了材料防火阻燃要求、塑料件占比、整车唯一性编码和耐高温永久性标识等条款,有助于电动自行车火灾事故的防范和事故发生后的全链条溯源调查工作。”

续航更久 铅蓄电池车型重量扩至63kg

铅蓄电池因其性价比高、稳定性好的优势,深受电动自行车消费者青睐;但铅蓄电池也具有能量密度低、体积大重量重等缺点,导致符合现行标准55kg重量限值的铅蓄电池车辆不能很好地满足消费者对于续航里程的需求。

本次标准修订期间,通过对近13万名网民的问卷调查发现,倾向于选择铅蓄电池的消费者数量是锂电池的2倍。超过一半的被调查者希望电动自行车充满电后续航里程能够达到70公里以上。按照现行标准中55kg的整车重量限值计算,使用铅蓄电池的车辆续航里程只能达到40公里左右,与消费者实际需求存在差距。

新标准将使用铅酸蓄电池的电动自行车整车质量上限由55kg提升到63kg。工信部相关负责人表示,“通过放宽铅蓄电池车型重量限值,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;不再强制安装脚踏骑行装置,提升产品的实用性,节约生产成本,也为消费者提供更多的车型选择空间。”值得一提的是,旧版标准中规定,电动自行车必须具有脚踏骑行功能。

防盗防改 落实“一车一池一充一码”

新标准完善了电池组、控制器、限速器的防篡改要求,增加了6类防篡改检查方法示例;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。

新标准通过增加北斗定位、通信与动态安全监测功能,方便消费者实时了解电动自行车关键安全信息,一旦发生车辆被盗、温度过高或蓄电池电压过高等异常情况,可借助通信模块第一时间提醒消费者及时处置,从而增强车辆的主动安全性能。此外,通过在铭牌、产品合格证上明确标注建议使用年限,提醒消费者及时淘汰超期服役产品。

工信部相关负责人介绍,增加北斗定位、通信及动态安全监测功能,其中用于城市物流、商业租赁等经营性活动的电动自行车,应具有北斗模块,对于其他类型的电动自行车,应设计有北斗模块,销售时由消费者选择是否保留,方便消费者实时了解电动自行车所在位置。



重庆晨报
民生在线
扫码关注

难事、烦事、委屈事、不平事、新鲜事告诉我们,记者帮你办



预制菜车间

已买旧国标电驴不会被强制淘汰

新标准额外给予2025年8月31日及之前按照旧标准生产的车辆3个月的销售过渡期,允许销售至2025年11月30日;2025年12月1日之后,所有在售电动自行车产品均必须符合新标准规定。

不过,消费者已经购买的不符合新标准的车辆不会被强制淘汰,可由各地政府根据当地实际情况,借助以旧换新等政策加速更新换代。

据央视、新京报