

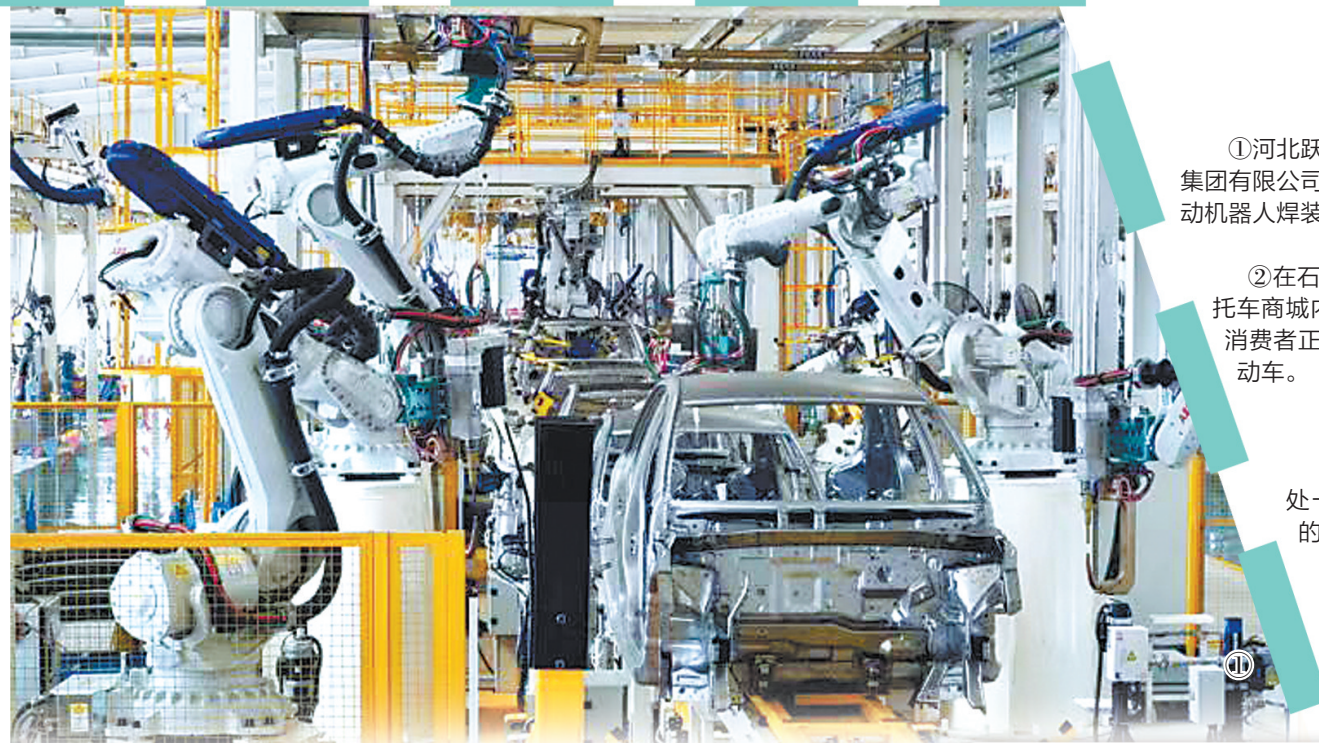
【阅读提示】

被人们称之为“老年代步车”“老头乐”的低速电动车要“转正”了。

日前,工信部公开征求对推荐性国家标准《纯电动乘用车技术条件》的意见,明确四轮低速电动车将作为纯电动乘用车的一个子类,命名为“微型低速纯电动乘用车”,并提出了产品的相关技术指标和要求。

近年来,低速电动车凭借着其小巧的车身,加之无需驾照、无需上牌,深受广大老年人以及农村消费者的青睐。但同时,低速电动车的无序发展带来了交通安全隐患。

低速电动车究竟应该看作机动车还是非机动车?这类车型缘何长期游走于灰色地带?即将出台的新国标能否破解低速电动车治理难题?



①河北跃迪新能源科技集团有限公司电动轿车全自动机器人焊装生产线。
刘明海供图

②在石家庄市方村摩托车商城内,前来购买的消费者正在试驾低速电动车。

河北日报记者 赵泽众摄

③邯郸交警查处一辆违法行驶的“老年代步车”。

河北日报通讯员 于世强摄

■记者手记

正视老年人的代步需求

“开这个车比较方便,平时接孩子五分钟就到了。”开着“老年代步车”的石家庄市民高阿姨说,“我今年71岁了,考驾照对我来说确实有些困难,而且下雨天接送孩子还是得用这种车。”

记者采访发现,“老年代步车”最常聚集地就是学校门口、菜市场门口。

大多数使用代步车的是接送孙辈上学的老人,还有的代步车上写着“看病自用”等,驾驶者群体比较集中,即便不是腿脚不便的老年人,也有自己相应的需求。

严格意义上讲,真正的老年代步车产品应该是从原来归属于医疗器械类的电动轮椅车演变而来,产品的设计更适合老年人、残疾人的驾驶习惯,而且适用人群从原先电动轮椅车的残疾人群,扩展到了广大腿脚不便的老年人。

有专家指出,低速电动车虽然是一个交通问题,但其背后不仅关系交通秩序、相关行业发展,更关系到百姓特别是老年人的出行需求,是一个综合的民生问题。

随着我国社会老龄化程度不断加深,如何让老年人出行更为便捷成为必须面对的问题。

需要指出的是,《纯电动乘用车技术条件》虽然将低速电动车纳入为“微型低速纯电动乘用车”,但其已经不是以往的低速电动车了。按照国标要求,微型低速纯电动乘用车采用的是乘用车的制造标准。这些车型均按照乘用车的标准进行管理,今后车辆上牌、上保险等都必不可少。

这意味着微型低速纯电动乘用车的生产、使用、维护等成本将比低速电动车大大提升。

中国汽车工业协会顾问杜芳慈表示,对于“老年代步车”不应“一刀切”,要考虑到部分老年人的实际需求。“比如在道路上使用的时候,它要在自行车道里走最右边的道路,就跟快车道、慢车道一样,‘老年代步车’应该比自行车还慢一点。老年人在购买代步车时,要拿着比如身份证、规定的医院许可证明才能买,而不是谁都能买,这样既满足了社会的需求,又能较好地治理道路交通。”

正视老年人的代步需求,发展覆盖面更广、环境更舒适的公共交通仍是首选。福建省福州市、浙江省金华市、江苏省溧阳市多个地区正在通过升级公交车辆和暖心服务,为老年人出行保驾护航。

在福建,福州康驰新巴士投入了27辆对老年人出行非常友好的“地铁巴士”,采用盘毂动力轮边驱动系统和后开门设计,实现一级踏步、全平地板和后开门,老年人可以轻松上下车。

与此同时,杭州市通过完善网约车软件适老服务相关功能,更好地服务老年人打车出行。

专人实时服务,一个电话即可叫车。6月16日,上海市启动“一键叫车”服务进社区试点工作。截至6月底,上海市道路运输管理局已在北外滩街道、徐家汇街道等11个区的19个街道(镇)及单位组织完成了100个点位“一键叫车智慧屏”的安装调试,并于7月9日起全部启用。这一设备对于60岁及以上的老年用户建立了倾斜派单机制,优先响应老年人打车需求。

随着社会老龄化程度不断加深,日益庞大的老年群体造就了潜在的市场和消费需求。因此,应正视和尽可能考虑老年人的代步需求,为老年人的安全出行提供便捷安全的途径。

文/河北日报记者 赵泽众

低速电动车,“转正”之路怎么走?

河北日报记者 赵泽众

野蛮生长的“老年代步车”

年最顶峰时期接近140万辆。有研究机构预测,预计到2025年,低速电动车的年销量将突破350万辆。

“低速电动车,可以满足不少老年人第一台车的梦想。”某品牌电动车经销商孙江涛说,“他们年轻那会儿,没有机会拥有自己的汽车,现在1万多块就能买辆车。”

孙江涛告诉记者,低速电动车的主要消费群体是老年人,去年11月驾照取消年龄限制之前,有出行需求的老年人大多会选择购买低速电动车。

与汽车价格相比,低速电动车的价格更加“亲民”。目前市场占比较大的低速电动车品牌,大多售价在1至3万之间,续航里程在80公里以内。

虽然缺乏汽车的“户籍证明”,也没有电动汽车的“国家编制”,但由于契合市场需求,低速电动车生产发展迅猛。据不完全统计,全国已经有100家左右规模以上微型低

速纯电动乘用车生产企业,产能超过200万辆,主要分布在山东、河南、河北等省份。

“近年来,低速电动车市场发展迅速,其规模不容小觑。”有专家表示,低速电动车由于准入门槛较低,带动了旺盛的市场需求。与此同时,在广大的中小城市、乡镇、村庄,人们的生活水平逐年提升,对于传统出行方式的变革需求也相当迫切。

不容忽视的是,低速电动车在为人们带来便捷的同时,也为整个城市交通带来巨大的压力。

有交警坦言,为维持低速电动车道路通行秩序,他们每天都要耗费相当大精力。这类车辆不仅严重影响交通秩序、加剧城市拥堵,也极易引发交通事故。有的行驶在机动车道,有的在人群中穿行,甚至有人逆行开上高速公路。

在低速电动车野蛮增长的2013年到2018年的五年期间,数据显示,因低速电

车导致的交通事故超80万起,而速度差的出现往往是导致交通事故的决定性因素。

中城院综合交通设计研究院研究员冷海洋认为,低速电动车的速度介于人与汽车之间,它比自行车和步行快很多,但比汽车要慢,这就导致它在哪个车道上都容易产生冲突。比如一个人在高速公路上步行就很容易出事。

车制造业。反对者认为,低速电动汽车技术含量较低,对于提高我国汽车产业竞争能力作用有限;增加一个机动车类别,对于城市规划、道路规划、道路交通管理都将产生巨大影响,应该慎重决策。

这两种观点的尖锐对立,是造成低速电动汽车长期未能出台全国性管理规范的最主要原因。

专家指出,由于管辖权在地方政府,因各地政策并不一致,有的地方严格管理,有的地方管理比较松散。这也是源头不好监管的一个原因,很多地方低速电动车还是产业化运作,还要考虑到当地经济等多种因素。

“在发展初期相关管理没有及时跟进,后期再管理就很难,错失一个很好的时机。”吕洪涛认为,对于“老年代步车”的监管应该是全流程的,生产环节由工信部门管理、销售环节归市场监管部门管理,使用环节归公安交通管理部门管理。目前前端的环节持续欠账,单纯依靠使用环节进行末端治理,不免出现迟缓乏力。

此次对低速电动车的治理,北京市不是攻其一点,而是从生产到销售、从电商到实体店、从个人到单位、从行驶到停放,细化到违规电动车管理的每一个阶段、每一个细节,全力挤压违规电动车的生存空间。

而早在去年,重庆市就出台方案,对在用的低速电动车设置三年过渡期,过渡期届满后不得上道路行驶。在过渡期内,对低速电动车参照机动车进行管理,公安机关应当结合辖区道路交通状况,合理划定低速电动车禁、限行区域。

“当低速电动车‘转正’,相关部门可以最大程度沿用现有机动车管理制度,不用再单独另建一套管理制度,有利于加快推动后续的规范管理工作开展。”吕洪涛认为,对低速电动车生产门槛的提升,对行业彻底的整顿与规范化的管理,能够激发活力,形成良性竞争,帮助市场向着更为健康的方向发展,从而推动行业走得更为长远。

为何长期缺乏身份界定

生——交警说代步车不符合标准,群众说不符合标准怎么还允许生产?

记者调查发现,“老年代步车”自出现以来,就因“身份不明确”而饱受质疑,不安全、没名分、无身份、非新能源车……经久不衰的市场需求,与长期缺乏精准监管形成强烈反差。

其实,早在2016年,国家标准化委员会曾对《四轮低速电动乘用车技术条件》进行公开征求意见,但两年多的时间里一直未能定稿。期间标准一直反复,到2020年9月,工信部在对十三届全国人大三次会议第7609号建议的答复中提到,《四轮低速电动乘用车技术条件》标准草案已形成。

业内人士指出,迟迟未能出台标准,是因为各方意见未能达成一致。整体来看,政府主管部门并没有对“老年代步车”采取“一

刀切”的态度,提出了“提升一批、规范一批、淘汰一批”的治理思路,在制定标准的过程中也经历了数次反复。

“低速电动车标准何时出台,不仅取决于主管部门,可能还取决于行业自我净化的速度和程度。”省电动汽车产业协会理事长吕洪涛认为,低速电动车标准的制定一再推迟,也在无形中倒逼低速电动车企业时刻注意进行自我升级,提前做好技术储备,从而推动了行业的优胜劣汰。

低速电动汽车管理办法为何也未能及时明确?

中国电动汽车百人会副理事长董扬表示,主要原因在于存在两种不同意见。支持者认为,发展低速电动汽车特别符合我国国情。一些汽车产业布局较弱的地方政府支持低速电动汽车的发展,希望借此发展本区域的汽

多方助力低速电动车“转正”

获得新能源汽车和燃油车生产资质;2019年4月,金彭官宣江苏金彭车业有限公司正式获得汽车生产准入资质。

河北跃迪新能源科技集团总裁刘明海认为,低速电动车行业在不断升级和洗牌,小体量的企业或将面临淘汰,特别是在新标准实施后,行业将加快优胜劣汰。

在征求意见出台前,我省公安交警部门已多次开展整治行动。

去年下半年,我省开展低速电动车道路通行秩序整治行动,行动对象为未列入工信部《道路机动车辆生产企业及产品公告》,电池、电机等关键部件技术水平低,安全性能差的三轮、四轮电动机动车(包括“老年代步车”),严查闯禁行、逆向行驶、乱停乱放、违法载人等违法行为,并逐步将行动向县城建成区延伸。

2021年2月,省公安交警部门开展了持续到今年年底的“六大攻坚行动”,其中,部门协同共治联动攻坚行动包括推动低速电动车综合治理,减少非标准车生产、销售和违法上道路行驶。

“交警今天逮住我了,说这一次就是警告,下一次直接扣车拉去报废。”7月7日上午,省会居民高阿姨告诉记者,“买‘老年代步车’的时候听人说可以上路,结果今天才知道不能上路。”

其实,针对“老年代步车”带来的相关问题,多地已陆续出台禁令。

7月12日,北京市发布通告,明确了全市在用车辆管理及退出政策,推动电动三轮、四轮车违法违规乱象从根本上得到治理,并对发布前购买的违规电动车设置过渡期,过渡期截至2023年12月31日。

7月8日14时许,一辆挂有“老年代步车”牌的红色低速四轮电动车正在省会路口穿行。

外观酷似小型两厢汽车,悬挂的车牌却往往只写了“老年代步车”或“新能源代步车”几个字和一行电话号码……记者发现,不论在大街小巷还是居民小区,都有低速电动车的身影。

低速电动车是指速度低于70km/h的简易四轮纯电动乘用车,也就是人们口中的“老年代步车”或者“老头乐”。

不要驾照、不用上牌、不需年检、不摇号、不限购、不限行,只管踩油门就能到处走……这使得低速电动车十分受消费者青睐。

“店里没现货,你看图片选好了交定金我给你把货送到家。”7月7日,在石家庄市红旗大街与汇新路交叉口南100米的某电动车销售门店,店主和顾客张先生正在交谈。

记者走访多个电动车销售点,总能遇到咨询或购买低速电动车的人。

据不完全统计,2014年,我国低速电动车销量近40万辆,2015年逼近70万辆,2018

“这个车应该走哪个道?”7月10日上午,在石家庄市方村摩托车商城一家低速电动车专卖店门口,一名年过五旬的顾客指着一辆四轮低速电动车问销售人员。

“这车速度特别慢,最高时速47迈,建议你走非机动车道。”该销售人员说,“你在机动车道走,后边压了一堆汽车,它们会滴滴滴,弄得你心神不宁。”

业内人士指出,“低速电动车应该走哪条道”问题背后,实则是这类车的属性界定问题——是机动车还是非机动车?路权尚不明确。

保定市公安局交警支队曾在问政平台回复:实际工作中,交警管理“老年代步车”缺乏法律上的依据。按机动车管理,“老年代步车”既上不了牌照也买不了保险;按非机动车管理,“老年代步车”又具备机动车的性能。现实是,安监、工商等相关部门对厂家的监管管理机制未形成,对厂家生产合格代步车的合理引导不够,从而不能从源头上遏制改装车的增长,这也导致一种“矛盾说”的产

6月17日,工信部正式公开征求对推荐性国家标准《纯电动乘用车技术条件》的意见。

除了对纯电动乘用车的部分技术条件进行修订以外,另一个重要变动为,明确了四轮低速电动车将作为纯电动乘用车的一个子类,命名为“微型低速纯电动乘用车”,并提出了产品的相关技术指标和要求。

这意味着,低速电动车将从源头上开始有了明确的国家标准“限制”,和广义乘用车一样,无论是电动车还是驾驶员,都将有法可依。这也正式宣告,一度野蛮生长、多年游走于监管灰色地带、饱受争议的低速电动车即将进入“转正”轨道。

事实上,近年来在国标未出炉的背景下,低速电动车生产企业也一直寻求“转正”。

2017年,河北御捷与长城汽车达成合作,后者成为其股东,2018年更名为领途;2018年至2019年,雷丁汽车先后获得新能源汽车商用车和乘用车生产资质;2019年山东宝雅新能源收购一汽吉林70.5%的股权,