

# 昌乐试行电动轿车上牌管理

## 上牌后可上保险, 车辆丢失可根据备案查寻

本报9月26日讯(记者 李晓东 刘蒙蒙)9月16日,《昌乐县小型纯电动轿车管理暂行办法》正式向社会公布并正式施行。该办法适用的对象仅限于由电动机驱动的最大时速不超过80km/h四轮纯电动轿车。根据这一办法,今后昌乐县电动汽车在上路前,必须到公安机关交通管理部门进行注册登记,由管理部门核发号牌和行驶证后,才可上路行驶。25日,记者从昌乐县交警部门了解到,目前,多个部门正在针对暂行办法细则进行制定,暂时未对电动轿车进行备案和上牌。

昌乐县车管所穆建伟说,难定位是目前电动轿车面临的最大问题,电动轿车未上牌只能按非机动车进行定位,但是目前电动轿车时速能达到80km/h,而且车型也越来越像汽车,跟机动车发生交通事故还好界定,但如果跟非机动车发生交通事故,就面临无法可依,只能通过协商解决和民事诉讼。而且没有保险,在赔偿方面只能由车主承担,上牌后可以购置保险,在事故赔偿时,为车主减轻一定的负担。

施行上牌管理之后,不光可以明确定位,还可以在安全管理方面起到一定作用,如果车辆被盗,公安机关可根据备案车牌号进行调查,寻获被盗车辆。



随着电动轿车的增多,电动轿车的管理也越来越受关注。

## 电动轿车挂牌寿光已试行一年

早在2012年7月3日,寿光市人民政府办公室印发《寿光市电动车管理暂行办法》,对全市电动车进行上牌管理。截止今年9月23日最新数据,共有632辆电动轿车进行了备案登记。

寿光市交警部门告诉记者,暂行办法实施以后,最重要的是可以给电动汽车进行确切的定位。“上牌之后就是机动车,行驶机动车道,按照机动车事故处理办法进行处理”。寿光市交警相关工作人员告诉记者,原先的时候电动轿车没有明确定位,驾驶人员也不需要持有驾照,出现交通事故在责任认定方面有困难,暂行办法实行以后让电动轿车在管理方面有据可依。

在办理备案方面门槛也很低,仅需要最低的800元左右的交强险费用,加上相关备案费用,总共不到一千元,而且还设立了专用通道,不到一天就可以全部办完上牌。



电动轿车挂牌寿光已试行一年。

## 电动轿车撞死人保险公司赔12.5万元

25日,记者从寿光市交警部门了解到,8月11日下午,寿光市孙集街道发生一起交通事故,一辆电动轿车与行人相撞致其当场死亡。因寿光市交警部门对电动轿车实行挂牌登记政策,电动轿车购买了交强险。9月中旬,保险公司对涉事电动轿车予以赔付。

8月11日,寿光市孙集街道羊临路上发生一起交通事故,一辆

挂有电动轿车专用牌照的电动轿车将一名行人撞倒,被撞行人摔倒时,头部受路边下水井盖撞击,导致其当场死亡。事发后,因电动轿车为有牌照且购有交强险车辆,事故按照机动车交通事故处理流程进行处理。在交警部门进行责任认定后,电动轿车肇事司机共需为死者赔付23万元。9月中旬,保险公司为其赔付了12.5万元的最高额赔

偿款。

25日下午,记者从寿光市交警部门了解到,寿光市从2012年7月份在潍坊各区县中首推电动轿车实施上牌管理并配有车辆行驶证,电动轿车购置交强险,驾驶人员需要持C3及以上驾照方可上路行驶。此次保险公司对电动轿车交通事故进行赔付或为潍坊首例。

## 目前电动轿车相关险种几乎为空白

25日,记者电话咨询了多家拥有车险业务的保险公司,几乎没有有开车针对电动轿车的险种和相关业务。

相关业内人士分析,大型有

实力的保险公司在政府政策的引导下可能会开设相关险种,但是中小型保险公司就会因为电动轿车驾驶人员及事故率等方面考虑,出险频率会相对较高,是其

所承担的成本相对就高,特别是在相关规定还未完善的前提下,除非政府给予一定的补贴,否则多数保险公司不会愿意对电动轿车承保。

## 电动轿车厂商也盼加快上牌管理

山东泰汽电动车辆有限公司董事长张风太认为电动轿车上牌管理,对于电动轿车生产厂商来说利大于弊,驾驶人员需取得C3及以上驾驶证,在一定程度上提高了电动轿车普及的门槛,对销量稍有影响。但是,电动轿车从非机动车到机动车身份的转变,电动轿车管理逐渐步入正轨,从长远发展来看,其节能

环保、价廉的优势将会得到越来越多消费者的认可。

张风太说就目前电动轿车的适用人群来看,主要集中于公务用车、城乡结合部55岁到60岁左右的老人,部分年轻上下班族。电动轿车挂牌管理后,在保险、交通事故处理、道路交通等方面正规了不少。但是,对于电动轿车主要消费人群老年人

来说,大部分人只有行车技术,要想取得必须具有的驾驶证有难度,这样就限制了一部分人拥有电动轿车。

“应该加强对这部分人群的培训,提高他们的驾驶能力,然后颁发专门的驾照。”张风太说作为电动轿车生产厂商,他们期盼政策更加趋于完善。

## 上牌容易执法尴尬

据专业人士称,虽然电动轿车上牌门槛低,有了交强险的保障,但依旧面临诸多问题。机动车上牌为地方性法规,如果出现电动车跨区域行驶,依旧为非机动车,而且牌照也仅在本地有效,到外地就可被认定为伪造车牌。

更为尴尬的是,虽然进行了上牌管理,但是对上牌后的电动轿车在违章方面没有处罚依据,导致交警执法部门在对其违章进行处罚时无法可依。“看到违章,但是针对电动轿车没有相关法律,也没有违章代码,哪怕开出罚单,驾驶人也不交罚款,我们一点办法也没有”。一名路边执勤的交警说,碰到没有驾照就驾驶电动轿车的,他们也是无可奈何。

在寿光和昌乐两区县实施的电动轿车上牌管理方法中都规定小型纯电动轿车走机动车道,并要求驾驶人员应当取得C3及以上驾驶证。据了解,C3准驾低速载货汽车,考试科目等与C1无异,仅车型不同而已。记者从寿光交警部门了解到,寿光交警部门到目前为止从未接到过有人专门考取C3驾照,昌乐县交警部门的统计数据显示,昌乐县报考C3驾照的市民一年也不足百人。

“过了60岁就不让考驾照,但是电动轿车又多为老年人开的多”。市民王先生说,规定在制定的时候应该为这一点制定一个细则,要不很多老年人就不可能驾驶电动轿车上路。

## 马路杀手少了 交通秩序会改善

寿光市私家车车主李先生说,寿光市在推行电动轿车挂牌上路以前,电动轿车在路上行驶时经常随意变换车道。由于电动轿车时速较慢,有时电动轿车跑到机动车道上行驶,占着车道慢悠悠地行驶,让后面行驶的机动车非常着急。

“超车、大骂、喇叭按得吱吱响。”李先生说,有时还会出现刮蹭,双方就赔偿问题纠缠不清。“大多数电动轿车都是一些老人开,我每次遇到时都会躲着这辆车开。”李先生遇到这类车时总是小心翼翼。

李先生认为,电动轿车上路,驾驶人员必须取得C3及以上的驾驶证,这样就提高了电动轿车驾驶员上路的门槛,而拥有驾驶证的驾驶员在驾车技能和素质能力相对较高。“马路杀手少了,交通秩序也会得到改善吧。”多数私家车主纷纷表示。