

# 非法代步车被封杀后或流向农村

## 业内人士呼吁尽快出台小型电动车分类管理办法

近日,淄博决定从明年6月1日起,对在禁行区域内通行的代步车依法严厉查处。实际上,包括淄博在内,我省不少城市虽然都曾对市区内屡闯祸端的代步车进行过整治,但它们的数量却不减反增。由于资质和身份的尴尬,这一行业一直处在夹缝中野蛮生长。有电动车企业负责人呼吁,希望相关部门尽快出台小型电动车的分类管理办法,让符合条件的代步车名正言顺地上路。



在淄博一个500平米的生产作坊里,月销售三轮代步车达到300辆。  
本报记者 马玉姝 摄

本报记者 马玉姝 王尚磊  
王金强

### “新政策下来后,我们只能转型”

近日,淄博市出台整治代步车非法行为通告后,许多商家对今后的销售和售后问题十分担忧。记者在一家销售点询问时,一位景姓工作人员告诉记者:“看到淄博出台的政策,下一步怎么办,我们也不知道。如何转型是我们需要应对的一个很大的问题,包括卖出去的车应该怎么办,售后方面如何解决,都是接下来需要面对的难题。”

在淄博市一家店铺,销售人员告诉记者,“禁行非法代步车肯定会影响我们的销量,以前有些腿脚不方便的老人,想买个电动车干黑出租挣点钱,这种情况以后估计就没有了。市面上的电动车如果限行,公司会按照折旧率收回,随后可以分流到农村等一些偏远的地区。”在淄博市张店区东四路的一家老年代步车生产作坊,记者了解到,该作坊每月能卖出300辆三轮老年代步车,该作坊老板娘介绍:“之前我们也生产四轮电动车,后来被查要求停产,我们只能作罢不再生产,新政策下来后,我们只能转型。”

面对即将到来的禁行,许多商家道出内心的诉求,“现在电动车品牌化不普遍,主要是一些小厂子加工且类型较繁杂,我们也希望国家赶紧出台相关的管理政策,将这些车辆合理规范起来,比如怎么挂牌,如何入保险,还有一些生产标准等一系列的问题。”一位销售人员告诉记者。

### 故障率高易损坏 老年代步车问题多

据悉,代步车种类颇多。记者从聊城市区多家销售代步车的店面了解到,有些以年轻人为主要消费群体的前卫电动四轮车,价格能卖到3万多元。不少销售员称,这些电动四轮车无需驾驶证就能上路。而一些

造型普通的电动四轮车,则将消费目标定位在了老年人,价格在2万元左右。这部分人群一般没有驾驶证,他们买车主要用于接送孩子的需要。

聊城东昌府区消费者协会的工作人员介绍,有的老年代步车最低离地间隙大多在16~20厘米,起步猛,底盘轻,容易发生倾斜,刹车构件多采用抱刹设计,比较单薄,零件容易损坏,故障率高,这对于反应较慢的老年人来说非常危险。同时,这类车辆出厂后,没有进行碰撞测试,也没有任何安全防护措施,根本不适合老年人驾驶。有的老年人还用代步车接送孩子上下学,使儿童也处于危险当中。

另外,老年代步车的使用者很多没有经过驾驶培训,他们对基本的交通法律、法规不熟悉,对基本的通行规则缺乏了解,在驾驶过程中经常发生闯红灯、占用快车道不避让、乱掉头、越线停车、乱停放、逆向行驶、在非机动车道内行驶等违法行为。同时,老年代步车由于动力不足,在城市道路行驶时速度较慢,很容易使本就拥堵的道路雪上加霜。

### 现买车架车壳 小作坊内就能生产

砖头垒起的院墙内铺上水泥,就算是生产车间,车架子、车壳都是现买,几名工人通过拼装,就能做出样品来……在德州武城县,有着不少低端低速电动三轮车、四轮车的生产作坊。在低速电动汽车配套产业链无比完善的今天,造一辆电动老年代步车似乎没有太高的门槛。在这一行从业多年的李先生告诉记者,小作坊生产出来的这些低速电动代步车,大多数卖给中老年人,有的甚至连牌子都没有。

据介绍,正因为满足了中老年人遮风挡雨、买菜逛街的体面出行需求,这种中老年人代步车才如雨后春笋般冒出来。这些老年代步车只需要多则十来个人少则三五人就能生产出来。这些代步车的组成零件,大到电机、电瓶、车架子,小到螺丝、车载收音机,

全部能在市场上找到。至于车棚,用玻璃钢复合材料板切割焊接而成的也不少见。武城就是德州著名的玻璃钢之乡,天然的配套基础为这里产生众多低速老年代步车作坊,企业提供了温床。

现在,不少人开始考虑转型。李先生的朋友原本做的是电动汽车配件供应商,这几年价格透明度太高,他觉得,作坊式生产在品牌维护,市场开发与宣传上很难做到专业级水平,利润也难以保障。他便转型做了电动汽车电商平台,从武城进货发到全国各地,多的时候一个月能卖100多台,少的时候也有50多台。

### 行业发展渐成大势 产业化成未来方向

与德州武城存在的部分作坊式企业不同,德州陵城区有丽驰、富路等按汽车标准制造电动汽车的企业。正因为德州低速电动汽车的基础和聚集效应,宝雅、御捷等高端电动汽车品牌纷纷落户德州。在这些规模化的生产企业中,低速电动汽车从冲压、涂装到焊装再到总装,都严格按照企业工艺进行流水线式生产。

聊城市高唐县一家颇具规模的电动汽车生产企业负责人表示,当前小型电动车在全国城乡市场深得老百姓认可和欢迎,行业发展渐成大势,产业化发展路径越来越清晰。他呼吁国家有关部委尽快出台小型电动车的分类管理办法,规范行业健康有序发展。

针对当前小型电动车产品良莠不齐、产品无质量保证、无售后服务保障及个别地区禁止小型电动车上路的问题,高唐县这家电动车生产企业负责人表示,国家有关部委曾明确回复了关于小型电动车的产业分类政策,称应疏堵结合,实施分类管理,采取“升级一批、规范一批、淘汰一批”的方法,引导产业转型升级,规范行业有序发展。同时要规范一批小型电动车企业,对于产品安全性能达到国家相关标准要求的,制定专门的生产管理制度,允许生产、使用。

### 记者手记

## 这么多部门咋管不好一辆代步车

记者注意到,老年代步车刚刚出现时,生产厂家是以医疗辅助器械、沙滩观光车的名义在生产,按照相关规定这类车并不具备路权,只能在厂区和其他封闭区域行驶,一旦上路行驶就属于交通违法,交警可以查处。不过,很快,生产厂家就突破了医疗器械的生产标准,经过不断改装,其车速、车身重量等方面越来越接近普通的机动车,但生产厂家和销售商依旧打着非机动车的旗号,以老年代步车的名义,继续号称“无需考证不用挂牌直接上路行驶”向外销售。

由于老年代步车的驾驶人员多数从未经过驾校培训,交通守法意识相对薄弱,老年代步车逆行、闯红灯、开车接打电

话等违法行为频发,由此引发的交通事故屡屡见诸报端,日益引发了人们的关注和讨论。

目前,整治规范老年代步车的呼声越来越高,但具体实施起来却有相当的难度。以常见的执法方交警和交通运输部门为例,交警对老年代步车的查处依据只能是因为其不挂牌上路或者驾驶员无证驾驶,交通部门则只能查处其非法载客营运行为,对于没有载客的车辆则无计可施。

作为执法部门对于老年代步车的查处只是管理的末端,在管理上游未做好工作让大量车辆流入市场,交警和交通部门在直面车主执法时也难以回应“代步车为啥让卖不让开”的质疑。与此同时,老年代步车车

主多是弱势群体且人数众多,执法者在一线执法时屡屡遭受暴力抗法、撒泼耍赖等等困难,执法难导致难以形成长效查处机制,对老年代步车的规范查处多处于运动式执法的状态。

业内人士指出,由于种种原因,老年代步车处于一种近似于“执法盲区”的状态,多个部门均可在职权范围内查处,但每个部门只能各自为战,屡屡打击查处屡屡卷土重来,不但未能遏制其违法,而且在不断的查处中,老年代步车获得了野蛮生长,保有量越来越大,原有的治理难题没有解决,又新增了现存老年代步车如何安置的新难题。

当然,目前,代步车作为电



聊城市区,一辆电动车抛锚,交警上前帮忙推车。本报记者 王尚磊 摄

动汽车的一种类型,还是一种新鲜事物,且有着庞大的市场需求,管理部门也不应该“一刀切”式地完全禁止,而应该在制定详细行业标准的基础上,对

其进行合理引导和管理,从而结束其野蛮生长的状态,引导整个行业健康发展。

本报记者 张泰来  
实习生 丁玉霞