



近日,在省城主干道泺源大街上,一辆老年代步车在机动车道上缓慢行驶。本报记者 左庆 摄

执法盲区下野蛮生长

一个路口半小时 40辆代步车违法



本报记者 张泰来
实习生 丁玉霞 揭丁诺

老年代步车 成了事故“火药桶”

昏黑的路面,淅沥的小雨,在济南市历城区工业北路十里堡附近的一个路口,一辆红色带壳三轮电动车试图从北向南横过马路。一辆由西向东行驶的白色轿车驾驶人似乎并没有发现,甚至连刹车都没有来得及踩就撞上了三轮车。

这是今年的10月27日晚上8点30分发生的一起交通事故。事故中,因为强烈的撞击,红色三轮车几近解体,前轮脱落,各种零件碎片散落一地。

驾驶三轮车男子姓马,现年49岁,乘车的姓朱,45岁,两人都是铁路巡线工人,事发前刚一起吃了晚饭,驾驶着三轮车打算回家。没想到离开工作道班不到100米就出了意外。事发后,马某当场身亡,朱某经抢救后侥幸生还。

历城交警调查,事故中的红色三轮车虽然被俗称“老年代步车”,但实际已超出非机动车范畴,上路前并未取得也无法依法取得牌照,属于无牌上路。事故中死亡的朱某,并未取得驾驶证,在事发时也涉嫌醉酒驾驶,血液酒精含量高达266ml/100mg。

济南市天桥交警大队相关负责人在接受媒体采访时曾介绍,在交管范畴中并无“老年代步车”这一车型,老年代步车不过是厂家为了宣传而自定的一个称谓。随着市场的逐步扩大,瞅准商机的商家也乐意给自己的产品贴上老年代步车的标签。

事实上,因安全隐患众多,在一些老年代步车保有量较高的区县,老年代步车几乎成了

街面上闯红灯、逆行违法不断频频引人侧目;商店里你来我往,一个月就能卖出几十辆;生产厂家更是铆足了劲扩大生产,搭乘代步车便利参与进来分一杯羹。

近年来,关于老年代步车的话题从未在人们的视野里淡出,在供需两旺的背后,是上路后的各种安全隐患。失控的老年代步车究竟要走向哪里?



10月27日,省城发生一起老年代步车与轿车相撞事故,代步车几近解体。历城交警供图

事故的“火药桶”。济南市天桥区因为物流企业多,业态复杂,在各区中保有较多的电动三轮车、老年代步车。2015年,天桥区四成左右的交通事故都涉及到包括老年代步车在内的三、四轮电动车。

车不稳人任性 事故怎能不多发

11月21日早上8点,泺源大街历山路交叉口西南角,一辆二轮电动车停在斑马线上等待由西向东过马路。

这时,一辆红色的老年代步车在电动车后停了下来。车还没停稳,驾车的老人就开始摁喇叭,催促前方的电动车主赶快走,“小伙子,别挡道赶紧走啊!”老人不停地催促着。

“红灯,你没看见是红灯嘛!”骑电动车的是个小伙,被老人催得心烦,不耐烦地指了指信号灯,可是老人却不在乎,提出让小伙子往一边挪,“你不走我走。”小伙无奈地往一旁挪了挪车,老年代步车随即从旁驶过,闯红灯到了马路对面,在小伙不屑的眼光中向东驶去。

类似的场景在济南乃至全省的各个城市都不少见,多名长期从事一线交通事故处理的交警介绍,老年代步车事故频发的最主要原因就在于驾驶人多为未经过培训的老年人,安全意识和交通规则意识的缺位,其最明显的表现就是各种交通违法的高发。

“你站在市区的任何一个路口,随意观察一会儿,保准会看到各种各样的代步车的违法行为。”民警说。

记者也曾就此进行了实地的观察。11月27日下午两点至两点半,记者在历山路与解放路交叉口西南角观察,半小时的时间有52辆老年代步车从路口经过,只有12辆合法驶过。其中三分之二的车辆在机动车道通行,有26辆闯红灯,37辆在直行车道转弯,19辆违规轧实线变道。

市场鱼龙混杂 产量一季度同比增5成

在济南,大大小小的老年代步车销售店遍布各个角落,在二环北路、天桥、济齐路等商

铺集中地段,甚至产生了集群效应,几百米的路段上分布着十数家老年代步车销售店。

“我们这三个轮的,也有四个轮的,三个轮的开着比较方便,而且绝对安全,速度最快每小时40公里,很多老人都买这种车,我们一个月能卖几十辆。不用挂牌不用学本直接上路,买的人这么多,交警不会查的。”11月27日,记者来到天桥的电动车销售市场。

这些老年代步车设计时速在40公里至60公里,价格从七八千元到4万多元不等。市场销售很是火爆,前来询问的顾客络绎不绝。

记者注意到,有的代步车品牌厂家有生产电动车的资质,但让人忧心的是,除了这些品牌,尚有无数不知名的小作坊也在生产,他们或者胡乱打上一个名称,或者模仿知名品牌设计图标。

据山东汽车行业协会统计,今年1至3月份,山东省生产新能源及小型电动车12.63万辆,其中以老年代步车为主的小型纯电动车就有12.18万辆,相比去年同期增长了52.37%。

为何不让合法上路 却还能生产销售

老年代步车野蛮生长,但监管却处于尴尬的境地,长期以来甚至连正式的官方称谓都没有。

“生产企业含糊说它是电动车,上路不用挂牌考证,把它归入非机动车范畴;交警在处理事故,道路执法时则认为其超出了非机动车的鉴定标准,应该属于机动车。”交警人士介绍,正是这种不用考证挂牌的宣传迎合了人们贪图方便的需求,老年代步车迅速泛滥,不光是市区的大街小巷频繁出现其身影,近两年也开始向三四线城市、县城甚至是乡村蔓延。

由于老年代步车违法频发,由此引发的事故屡屡见诸报端,整治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,只能是处罚不挂牌和无证驾驶,交通部门也只能查处其非法载客营运,对于没有载客的车辆则无计可施。

更致命的是,执法部门对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“不能合法上路行驶,为何又让生产、出售?国家让卖为何不让开”的质疑。

并且老年代步车车主多为弱势群体,一线执法时也屡屡遭受暴力抗法、撒泼耍赖等困难,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,老年代步车事实上处于一种近似于“执法盲区”的状态,“九龙治水”却谁也管不了,在时断时续的查处中,老年代步车获得了野蛮生长。

十多城市出手规范 参数标准正在制定

针对老年代步车这个痼疾,各地也在尝试着各种管理办法。近日,淄博市出台政策,规定自明年7月1日起在划定区域内老年代步车禁行。年初,北京和深圳也出台类似政策。

去年7月,河南商丘市也出台政策对在划定区域内行驶的老年代步车进行规范化管理,对生产企业实行备案管理;老年代步车只有安装统一编号的标识牌,领取登记证后,才能在市区划定区域内行驶;驾驶人必须持有准驾车型为C2以上机动车驾驶证。据了解,目前已有十多个城市出台类似措施规范老年代步车。

业界对老年代步车问题的讨论也从未停止,越来越多的声音倾向于反对将其一棍子打死,其市场大也证明满足了大众的需求。同时,老年代步车在全国范围内没有相应生产标准,企业各自为政,难以保证老年代步车的质量。业内认为,国家应制定统一标准,引导老年代步车企业向规范化生产的方向发展。

记者注意到,国家层面也在研究这一问题的解决,今年4月份国家标准化委员会公布了《四轮低速电动乘用车技术条件》征求意见稿。首次将四轮老年代步车归为“四轮低速电动乘用车”,并规定了相应的技术条件和参数标准。

10月13日,国务院也对《关于十二届全国人大四次会议第2136号建议的答复》发布批复意见,对低速电动车产业作出“升级一批,规范一批,淘汰一批”的意见。

业内人士分析,上述批复意见释放了一个信号,明确了政府对老年代步车行业的重视,未来很可能会有国家层面的统一规定出台。