

2024 “老头乐”乐不动了

2023年12月,北京市西城区,几个交警在清理违规停放在路边的电动三轮车。街道边的路牌海报上,“违规电动三四轮车过渡期即将结束!”的字样十分显眼。

这种被禁止上路的微型低速电动车,在民间有着更生动的名字——“老头乐”。北京发布规定称,2024年1月1日起,违规电动三四轮车不得上路行驶,不得在道路、广场、停车场等公共场所停放,合规产品可以上京B牌照,但也只能上牌后在六环外行驶。近两年的“‘老头乐’过渡期”终于结束。

“又‘脆皮’又乱开”

频繁发生交通事故,是“老头乐”被禁止上路的主要原因。

交管部门统计,2023年上半年,北京市全市的交通死亡事故中,违规电动三四轮车的相关占比近10%。2022年,北京共发生违规电动三四轮车亡人交通事故131起,死亡138人。2017年工信部公布的统计数据显示,全国五年内发生低速电动车交通事故83万起,造成1.8万人死亡,18.6万人受伤。而在2023年年末,河南南阳22岁女教师被七旬老人开“老头乐”撞倒并拖行后不幸身亡的新闻也激起了网上对于“禁止‘老头乐’上路”的讨论。

和在车少、没有明确交规的内部道路上行驶不同,“老头乐”在城市标准路面上的位置显得很尴尬。不大不小的车型让它们比一般的两轮非机动车宽,开在非机动车道上就会占道。而它们行驶到机动车道,又会因为速度太慢而影响其他汽车的正常行驶。为了躲避它们,汽车驾驶员只好超车,但“老头乐”驾驶者常常很难观察到后方车辆,被超车时就可能发生事故。

与此同时,不需要驾照也不用上牌,这意味着“老头乐”的驾驶者很难完全凭自觉遵守交通规则,闯红灯、逆行、不按车道行驶都是常见的情况。而“老头乐”的外壳完全不符合正规汽车的标准,保护作用低微,驾驶“老头乐”的又往往是老人,一旦出现交通事故,受伤风险也比一般人更大。

一位北京的司机说,自己看到“老头乐”比遇见大货车还要紧张,因为它们“游走在法律的边缘”,“又‘脆皮’又乱开,也没有牌照,没上过保险。一旦有事儿,就算是对方全责,他把你撞了,你也是吃亏。要是你把人家的车撞坏了,全家人都得来找你闹。所以根本惹不起”。

北京对于“老头乐”的治理早在2021年就已开始。2021年7月,北京市公安局等五部门联合发布《关于加强违规电动三四轮车管理的通告》,从生产、销售和购买三方面“封杀”违规车辆,并对存量违规车辆设置过渡期,过渡期截至2023年12月31日,之后违规车辆将不得上路行驶,不得在道路、广场、停车场等公共场所停放。到了2024年,这些行驶在灰色地带的“老头乐”终于乐不动了。

如何成为“街头霸王”?

作为占据城市道路的“霸王”,“老头乐”最初是如何诞生的?

一种说法是,今天随处可见的“老头乐”起源于1990年代的农用三轮车、火三轮摩托车和残疾人专用摩托车。这些车辆使用便捷,灵活地应用在不同的场景,曾经发挥过巨大的作用。2000年开始,这些车辆也不断发展迭代,开始了“油改电”。彼时正值使用铅酸电池的两轮电动车出现在市面上,这启发了很多厂商——不如把它们融合一下,生产出电动三四轮车。

两轮摩托车、电动车要忍受风吹日晒,正规汽车则需要驾照,且价格不便宜。三、四轮的“低速电动车”成为了一个机智的“中间选项”。它天然适配城乡接合部缺少公共交通工具的情况,也能满足城市部分区域的代步出行需求。

制造厂商立刻看中了这个商机满满的潜在市场。知名的“老头乐”制造厂商“雷丁”的创始人李国欣,在2002年成立了潍坊比德文电动车制造有限公司。2006年,他推出了一款SUV车型的四轮电动车。该车型与标准的SUV相比,体型小、车速低、售价便宜,适合老年人代步出行。这种“汽车外壳、电驴内核”的低速电动车,成为了早期的“老头乐”代表车型。

在早期,“老头乐”因为相对环保而被鼓励上路。2009年8月,山东省发布地方性法规,允许低速电动车合法上路。

市场需求和政策一度有效地推动了各厂商的大力投入。2011年开始,“老头乐”迎来了一波激烈的生产竞



争。江浙地区、山东地区都是大量生产和使用“老头乐”的地区。中研普华产业研究院数据显示,山东地区的“老头乐”使用量在2018年达到了300万辆。

一边是厂商的疯狂生产,另一边,相关部门也注意到了“老头乐”的路面安全隐患。2018年11月,工信部等六部委印发《关于加强低速电动车管理的通知》。通知要求各省、自治区、直辖市人民政府组织开展低速电动车清理整顿工作,严禁新增低速电动车产能,加强低速电动车规范管理。

2021年6月,工信部发布了《纯电动乘用车技术条件(征求意见稿)》,明确了微型低速电动车的生产标准,进一步规范了“老头乐”产品质量参差不齐、相关企业鱼龙混杂的局面。

更有性价比?

“老头乐”便宜的价格和丰富的选择甚至让不少年轻人很心动,在社交平台上能看到不少年轻人装饰的自己的“精致‘老头乐’”,从内饰到外观贴膜,一应俱全。

另一方面,“老头乐”几乎没有任何驾驶门槛,不需要考驾照,上车就能开走。生活在京郊的杨老先生称,自己已经考了5次驾照,但至今没能通过。为了接送孙子上下学,“老头乐”可能是他唯一的替代选择。当被问到是否会觉得“老头乐”不太安全时,他说:“那就小心点开呗。”

“接送孩子”“买菜”是“老头乐”驾驶员们的常见说法,同样也是其他汽车司机的噩梦——早、晚高峰时段,随意停放在路边、挤在街道上的“老头乐”不仅增加了事故风险,也让道路变得混乱不堪。

但即便被完全禁止,有些需求依然存在。在一片骂声中,也有人委屈地表示:“我家是送水的,没了三轮车该怎么办?”“那真正的‘老年用车’在哪儿呢?腿脚不好的老人只能憋在家里不出门吗?”社交媒体上,一项“该不该禁止‘老头乐’上路”的投票中,60%以上的人支持“全面禁止”,20%左右的人则认为“老年人也有出行需求,加强管理就好”。

北京城区的很多小区里,回收“老头乐”的通知渐渐贴进了单元楼,按照回收的时间,回收补贴费用从200元到1500元不等。网络上,有人拍到北京西单附近停放的一辆“老头乐”上贴着一张白纸,上面写着:“人老腿脚不灵,借助工具代行,执法善待宽容,老朽向您鞠躬。”评论区里则回复:“打油诗不错,但可惜法律面前人人平等。”

2023年12月31日晚上,一位网友拍下了一张照片,在北京南五环主路上,一辆“老头乐”正身影模糊地快速行驶,配文是:“‘老头乐’最后的狂欢。”

崔斯也



北京某小区内停放的老头乐