

2025/08/30

星期六
乙巳年 七月初八

老年日报

中国百强畅销报刊

年长者的精神家园

北京、广州、哈尔滨、西安、南京、济南、郑州、石家庄同步印刷



8月22日，在第24届中国(济南)新能源电动车展览会开幕现场，中国中小商业企业协会正式对外发布《四轮低速电动车技术条件》行业团体标准。该展会是低速电动车行业最大的展会，每年春秋各召开一次。

中国中小商业企业协会低速电动车专业委员会(下称专委会)发文称，团体标准的发布意味着长期饱受政策、法规困扰的低速电动车行业迈出规范化发展的关键一步。

“国家没有相应标准，我们作为行业领头羊，就得牵头。”专委会执行主任、金彭汽车总经理朱尧表示。

但这并不能改变低速电动车仍处于监管灰色地带的现状：这类车辆不属于乘用车范畴，上路没有牌照，驾驶者往往也没有驾照。其坊间更有名的称呼是“老头乐”，拥有汽车外观，但是车身小巧，时速在70km/h以内，价格位于1万~3万元之间。

进入2025年，各地对“老头乐”需求端的管理力度进一步加大。例如，山西省晋城市阳城县出台政策：禁止购买和使用“老头乐”等非法车辆，已购车需于2025年6月30日前自行报废处理；辽宁省沈阳市明确禁止非标低速四轮车在全市范围内上路使用。

政策高压下，“老头乐”的生存空间急剧压缩。

转战直播间，村里打游击：

夹缝求生的“老头乐”

相比“山寨老头乐”，高品质“老头乐”售价要高30%左右。但“山寨老头乐”的从业者对此嗤之以鼻，因为大家都沒有“身份证件”。

“打游击”

既然“老头乐”还在生产和销售，为什么在很多地方，不被允许上路行驶？

一位西部地区某市市场监管局的人士解释，“老头乐”并没有被纳入国家机动车管理体系，生产厂家是按照厂区代步车来进行申报的，这类车理论上只能在厂区、园区、景区等封闭性区域行驶。“不需要上牌是因为无法上牌，不需要买保险是因为上不了保险。”

罗金枝提供的“老头乐”使用说明书亦显示，“此产品为非道路(公路)用车，请选择在合适的厂内使用。”此外，还规定驾驶人员须经过交通管理部门考试合格，取得驾驶执照后才能驾驶电动车，严禁无证驾驶。

按照《山东省人民政府办公厅关于低速电动车管理工作的实施意见》(鲁政办字〔2018〕241号)要求，明确此类车辆设置为期三年过渡期(2020年1月1日至2022年12月31日)；三年过渡期内，相关部门积极引导在用低速电动车逐步淘汰；三年过渡期后，保持对低速电动车交通违法行为严管态势，对违法上道路行驶的低速电动车，依法予以扣留。

“县城查，就往乡镇卖，不查就继续回到县城卖。大家都打游击。”邵新说，大多数低速电动车企业选择退回到三轮、两轮，或者把“老头乐”卖到更难监管的乡镇或

者农村。“十年前，武城县有两三百家低速电动车企业，现在不到二十家。”

孙庆生是武城县的一名“老头乐”业务中介，据他回忆，三四年前，县城开展了针对当地“老头乐”生产企业的专项整治，不少生产企业从武城县城迁往更为偏僻的老城镇，“那里与河北交界，管理没有那么严格，大家租个农房搞起了直播”。

标准悬而未决

自2016年10月低速电动车国标立项以来，每年都传出国标即将出台的消息，但至今悬而未决。

2018年11月，工业和信息化部、国家发展改革委等六部门发布《关于加强低速电动车管理的通知》，要求各省政府调查摸底低速电动车企业情况，禁止低速电动车借用汽车企业生产资质和产品公告，待国标及低速电动车规范管理相关政策发布后，制定实施清理整顿专项计划。

“低速电动车的标准如何制定，可能是当前中国汽车产业最复杂、最困难的问题。”2017年，时任四轮低速电动车标准起草组组长、中国汽车工业协会常务副会长董扬直言，这个问题在技术上并不复杂，难点在于利益的博弈，特别是涉及地方政府的利益。

山东省汽车行业协会的数据显示，中国四轮低速电动车市场需求在2013年开始启动，连续数年保持50%以上高速增长，形成了年产100万辆、拉动经济1000亿元、上下游从业人员约100万人的产业规模。



总9536期 今日8版

生活
SHENGHUOZHOUKAN
周刊

国内统一连续出版物号：
CN23-0018
邮发代号：13-18

“发布团体标准也是无奈之举。”卢勇指出，行业一直希望国家尽快出台低速车驾驶标准，但标准一直没有出台，因此销售环节就认为“不需要驾照”；从交通治理角度看，老年人经常驾驶低速电动车上街，但也无人过问。“没有标准的市场，怎么可能不五花八门？”卢勇是江苏民营经济统战研究协同创新基地负责人兼首席专家，长期研究低速电动车领域。

鸿日汽车集团副总裁吴建国建议，低速电动车按照一个新的物种去规范，可能会更合适。“可以参考摩托车的管理办法，比如按照D照来进行管理。如果按照C照，很可能脱离了更广泛的使用群体。”

“老头乐”至今仍有市场，事实上也反映出老年人的出行需求。卢勇表示，“老头”之“乐”源于低速、低价、驾驶便利。在广大农村地区，“老头乐”各种成本一年仅约1000元，汽车各种成本是其10倍之多；公交普遍班次少、价格高、不便利；其他低速车在避风挡雨、驾驶稳定性、安全性、舒适度等方面，也无法与“老头乐”匹敌。

“我们既希望法规出来，又不希望它出来。”邵新道出了内心的矛盾：国标出来之后，最起码要有驾照，很多老年用户没有驾驶证。此外，如果“老头乐”可以真正上牌去买保险，每年最低要承担1000元保险费用，“用户可能就不会购买这样的车”。

赵继林



德州市武城县一商贸城待售的山寨版卡宴、宝马等“豪车”。