

200万辆小型电动车热卖城乡背后的尴尬

能产能卖却是三无产品



时速60公里以内、乘员不超过4人、总质量不超过1200公斤……近年这样的四轮小型电动车持续“走俏”，业内估算目前市场保有量约为200万辆。这种风靡市场的电动车却游离于监管之外。专家指出，此类车辆行业标准和监管政策的缺失，再加上数量迅速扩张，可能造成城市交通管理的“破窗效应”，建议尽快为小型电动车指明“出路”。

仿Smart小电动车：售价1.8万-3.8万

数据令人心惊：从2011年至2013年10月，北京市涉及“代步车”等车辆的交通事故发生757起，伤858人，死亡136人。然而，这样的车辆在一些地方却“大有市场”。在河北燕郊一家名为晟鑫车行的销售店，一款外形仿Smart的小型电动车按配置不同售价在1.8万元至3.8万元之间。一些热销款一周内能往北京卖100多辆。在燕郊，几乎每一个公交车站都聚集着数辆载客小型电动车。山东是小型电动车的主要产地之一。据山东省汽车行业协会不完全统计，去年全国小型电动车产量约为70万辆，其中山东省主要小型电动车企业产量达到34.7万辆，同比增长53.7%，产量连续三年增长超过50%。

记者调查发现，这种电动车主要风靡在城市交通的“最后一公里”。一些人口密集的小区距离公共交通车站较远，有些人不愿意坐黑摩的，只能选择电动车就近代步。再加上此类车辆不限号、体积小，在城市边缘地带使用更加频繁。然而，产量和使用量快速增加的背后，却有隐忧。这种车辆因“不用上牌照、不需驾照、没有保险”而被称作“三无”车辆，对正常道路交通造成一定干扰。此外，由于我国尚没有针对这种车型的行业标准，生产质量参差不齐，存在安全隐患。“别说扣车、拘留了，刚把车拦下来有的老人就情绪激动，说小型电动车既然可以生产、销售，为什么不让使用。”北京一名一线交警说。

“电动观光车”“老年代步车”数量巨大

老年代步车等小型电动车在我国城乡市场走俏，数量已相当于一个中等规模城市的机动车保有量，但是关于小型电动车“合法化”的讨论一直没有停止。一些人认为小型电动车作为纯电动车的一种，符合国家节能政策且能够满足中低收入群体需求；也有人认为小型电动车对于电动汽车行业技术升级的贡献有限，且在城市需要占用大量道路资源会加重拥堵，应该予以取缔。不可忽视的是，小型电动车行业发展的不确定性正在增加。——安全隐患凸显。由于低速电动车不上牌，行驶过程中占用机动车道、闯红灯、随意并线、逆行等违反交通法规的行为时有发生。此外，北京市消防局相关负责人指出，电动车火灾已经成为影响北京消防安全的突出问题，电气故障、短路、线路故障等安全风险大。

——“作坊式”企业恶性发展。由于小型电动车未列入《道路机动车辆生产企业及产品公告》目录，生产企业纷纷以“电动观光车”“老年代步车”“电动助残车”等名义生产销售。但是缺标准也助长了“作坊式”电动车恶性发展。记者在山东等地看到，部分小型电动车只是在三轮车的基礎上加装了一个玻璃外壳，安全性与上路行驶的要求相差较远。

——上路管理遭遇难题。2013年北京市交管部门明确，电驱动或者燃油驱动的四轮“老年代步车”按照机动车管理，车辆需要上牌，驾驶人需要持照。但这一规定难以落实，问题就在于这类车辆未列入国家《道路机动车辆生产企业及产品公告》目录，不能上牌照。

一禁了之不现实 山东率先探索管理创新

26日，全国41家小型电动车企业在山东德州针对100款电动车举办“测试大赛”。“小型电动车行业七八年来一直在逆境中发展，我们希望国家能尽快出台相关政策。”山东省汽车行业协会常务副会长兼秘书长魏学勤说。“对小型电动车‘一禁了之’是不现实的。”中国工程院院士杨裕生认为，小型电动车的发展能够促进电池、电机、电控等相关产业的成熟，也能够为自主品牌电动汽车积累技术和人才。他建议，将低速小型电动汽车从汽车管理的体系中单列出来进行管理，结束生产和使用的无序状态。魏学勤认为，大型车企瞧不上小型电动车微薄的利润，而愿意生产小型电动车的摩托车、汽车配件企业又不具备生产资质，这直接导致小型电动车无序竞争、野蛮生产。他建议，我国对小型电动车的监管应当从管理企业转为管理产品，避免不合格的产品流入市场。

目前，山东省已在部分县区探索小型电动车地方管理体系。如山东省沂南县对产品质量符合相关要求的小型电动车，允许挂“沂电”开头的地方牌照，驾驶员持有C3驾照可在二级及以下公路上行驶，并可购置交强险。专家表示，针对小型电动车的讨论不能无限期进行，相关管理部门也不能对市场和百姓的需求“充耳不闻”。历史证明，市场选择的“逻辑”往往更能经得起时间考验。从目前小型电动车的购买人群来看，可以通过加强行业监管，挤出那些妄图逃避上牌、上保险等监管的人；对于以低价格购买电动车的需求，也应该通过适当方式允许其合理、规范发展。

(据新华社北京5月30日电)

山东省2016年度防汛抗旱行政责任人名单

Table with columns: 骨干河道(湖泊)防汛行政责任人名单, 河道(湖泊)名称, 市, 防汛责任人, 职务. Lists officials for various rivers and lakes like 黄河, 东平湖, etc.

Table with columns: 大型、防汛重点中型水库防汛行政责任人名单, 水库名称, 所在县(市、区), 防汛责任人, 职务. Lists officials for major reservoirs like 卧虎山水库, 狼猫山水库, etc.

Table with columns: 各县(市、区)防汛行政责任人名单, 城市名称, 县(市、区), 防汛行政责任人. Lists officials for various counties and cities across Shandong.

Table with columns: 城市名称, 县(市、区), 防汛行政责任人. Lists officials for major cities like 威海市, 日照市, 莱芜市, etc.

Table with columns: 责任区域, 抗旱责任人, 职务. Lists officials for various administrative regions.

Table with columns: 各市防汛行政责任人名单, 城市名称, 防汛责任人, 职务. Lists officials for various cities.

Table with columns: 重点防汛城市防汛行政责任人名单, 城市名称, 防汛责任人, 职务. Lists officials for key flood-prone cities.

Table with columns: 重点防汛城市防汛行政责任人名单, 城市名称, 防汛责任人, 职务. Lists officials for key flood-prone cities (continued).

“千里江陵一日还，我还堵在北三环”，网友这么调侃北京堵车经历。大城市堵车着实让人很“心塞”。征收拥堵费能不能解决大城市交通问题呢？北京的李先生表示支持：“收费管用，成本考虑，开车的人肯定会少很多。”

成都的杨先生却持相反的态度：“百姓生活越来越富裕，很多人不会在意这部分钱，而且收取拥堵费会增加绕路时间，增加汽车排放量，增加大气污染，费用收过来干什么都是问题。”

北京初定拥堵费方案

专家：应20元到50元

据央广消息 近日，在北京政协的雾霾治理协商会上，北京环保局和交通委等部门明确表示，已经初步制定交通拥堵收费政策方案和技术方案，目前正处于进一步深入研究和论证阶段，曾经被提及的拥堵费政策，今年在北京市或将动“真格”。此次将借鉴新加坡(按通行次数收费)、伦敦(按区域收费10英镑)等城市经验上，目前已初步制定了收费政策和方案。

对于征收交通拥堵费的标准，专家表示，应该参考国际惯例，按通过区域范围和通行次数两种方式征收拥堵费。

“伦敦从2003年2月份开始收，每天收5英镑，后来到8英镑，现在到10英镑，就是按照区域的拥堵收费的一个例子。”中国综合交通研究中心执行主任毛保华说，另外一个典型的例子是新加坡，它也是一个区域里面，它的规则是按照你通行的次数来收费。

据了解，国际上有一个通行指标，人均交通成本占人均可支配收入的比重不超过8%。参照北京市收入来算，在北京的用车成本约为每年4000元，以在北京东北二环上班为例，一周可以有4天开车上班，一天30元的停车费计算，一年开车上班的停车费就是5760元。仅这一项，已经远远超出平均用车成本。

因此拥堵费征收多少备受关注。毛保华表示，“根据收入的水平，像北京目前的市民收入水平，我觉得它实际应该每天20到50元。”“收费的目的，是要解决老百姓交通出行难的问题。”毛保华说，拥堵费的征收，实际上是为了平衡道路交通的结构。

下英国伦敦：

驶入特定区一天90元

伦敦自2003年开始征收拥堵费，划定区域约为20平方公里。

收费区内设置了大约800个摄像头，专门识别车牌号。根据规定，周一到周五早7点到晚6点半间，驾车进入这一地区的司机每天必须缴纳10英镑(约合90元人民币)拥堵费。

下新加坡：

控制区每次2元至14元

新加坡1975年就开始在市中心6平方公里的控制区域征收交通拥堵费，除公交车外，驶入车辆都要缴费。按不同路段、时段、车辆种类，标准为0.5新元/次至3新元/次(约合2元至14元人民币)。当车经过电子收费系统时，收费器自动扫描与车牌号对应的读卡器扣费。越拥挤的路段，越是高峰期收费越贵。

山东省2016年度防汛抗旱行政责任人名单