



(新华网发)

新能源“玛莎拉蒂”只要2万6? 当心“老头乐”的危险!

远看小汽车 近看“老头乐”

在一些电商平台上搜索“老头乐”可以发现,打着“无需驾照”标语的大型“老头乐”车辆十分畅销。与传统概念中的老年慢速代步车不同,这些售价上万元的“老头乐”不仅车身长度可达4米多、拥有四门五座“大空间”,还配备7000瓦电机、最高时速能达到70千米/小时。

一名商家告诉半月谈记者,老头乐可以上保险牌照,并赠送保额30万元的随车保险,但“能不能上路,交警会不会查,因地方管理而异”。

在一些地区,这些大号“老头乐”车辆已经随处可见。在青海某乡镇中心街道,半月谈记者看到,一条几百米的道路上就停有10多辆大号“老头乐”,一些群众驾驶“老头乐”随意穿行于各种车辆中间,其中一辆4座车甚至“塞”进去6名乘客,其中包括2名儿童。

多名周边群众反映,这些老头乐“远看像小车,近看无牌照”,车辆驾驶者以中老年人居多。由于没有牌照,“老头乐”闯红灯、逆行、横穿马路等违规行为较为普遍,一些群众对此已经“司空见惯”。“还有不少车辆行驶在小学周边接送学生,必然存在较大的安全隐患。”

“老头乐” 究竟是什么车?

形似轿车又不是轿车的“老头乐”,到底靠不靠谱?受访专家告诉半月谈记者,市面上大多数此类车辆能够符合基本的生产安全规范,但也有部分产品确实存在问题。有的车辆没有出厂合格证,有的电池参数严重虚标,还有的甚至出现“刹车不灵敏”或“行驶中突然熄火”等情况。

“一些‘老头乐’电动车生产工艺简单,车辆的制动系统、转向系统等关键部件性能不稳定,部分车辆甚至没有配备基本的安全设施。在高速行驶或紧急情况下,车辆难以有效制动或保持稳定,容易导致侧翻、失控等事故。”青海省海东市公安局交管支队副支队长郭廷昭说,当地曾发生一起涉“老头乐”交通事故。从事故成因来看,“老头乐”驾驶人田某存在无证驾驶、随意变道、未打转向灯等行为,所购买的低速载客四轮车合格证不符合上牌要求,且安全系数较低,不符合国家技术标准。

在低速电动车行业研究专家卢勇看来,为了追求低价和销量,当前部分低速电动车厂家在产品标准及外形上各行其是,“车辆尺寸越来越逼近轿车、外形越来越酷似汽车”,有的地方甚至形成以粗制滥造为特征的低速车产业园区。“这样的产品上路,当然容易成为马路杀手。”

此类车辆,为何能正常合规生产?北京盈科(成都)律师事务所律师张戈介绍,这是因为厂家在制造时,申报的不是合规乘用车,而是厂区代步车。这种车只能在景区、园区、厂区等封闭区域行驶,而不能在公共道路上行驶。厂家宣传不用上牌、不用驾驶证、不用买保险,可直接上路,也属于违法行为。

商家在销售宣传时,往往强调和突出车辆的性能、空间、外型等因素,而模糊车辆为“厂区代步车”的事实,让消费者误以为这是可以上路的普通乘用车,一旦出现交通事故等安全问题,责任则多需要由驾驶者来承担。

“老头乐”既不属于传统意义上的机动车,也不完全符合非机动车的标准,身份定义的困惑,使得相关部门在监管过程中面临诸多困难。

郭廷昭说,交通管理部门在执法时,对于“老头乐”违规行为的处罚缺乏明确的法律依据,难以进行有效的管理。一旦发生涉及“老头乐”的交通事故,由于其车辆性质不明确,保险制度不完善,事故处理和纠纷解决明显会更为复杂。

“当前低速电动车的交通治理要么‘一刀切’,要么‘放任自流’。这些车辆究竟按何种车辆类型管理,可以在哪里使用、什么时候可以行驶,究竟要不要驾照,目前仍很难说得清楚。”卢勇说。

低速电动车的产品标准、驾乘标准,路权等方面仍缺乏清晰、明确的规范,道路安全的雷区增多,产业发展的轨道偏移。“相关法律法规中并没有对电动三轮车、四轮车等车辆的性质进行明确定义,司法实践中难免会出现认定模糊的情况。”张戈说。

市场有广泛需求 需明确管理分类标准

在卢勇看来,“老头乐”背后是需求与治理的矛盾,不应“一禁了之”。这类车辆在下沉市场有着广泛的需求,已经成为一些乡村中老年人出行的主要交通工具。它价格相对便宜,驾驶简单,能遮风挡雨,切实满足了部分群众的出行需要。

2025年8月,中国中小商业企业协会低速车专委会发布了行业团体标准,内容涵盖术语定义、分类与部件要求、技术要求、试验方法、检验规则,直至标志、随车文件、包装、运输和贮存等环节,对加强生产环节的自律和规范具有积极意义。

“目前的法律实践中,已经偏向于将老头乐视为机动车进行处理。”张戈说,近年来已经有多起裁判案例明确“老头乐”虽然常以“非机动车”名义销售或使用,但在事故处理和司法认定中视为机动车处理,适用道路交通安全法、民法典等有关规定。

“要承认低速车需求存在的客观性,应从国家层面强化低速车产业发展和交通治理的顶层设计,尽快在产品标准、驾乘标准,低速车路权等方面作出清晰、明确、可落地的政策规范。”卢勇说。

张戈建议,打击商家虚假宣传,明确告知消费者购买此类车辆是否能登记上牌、是否能上路行驶。郭廷昭呼吁,推动从国家层面明确“老头乐”的产品属性、安全技术标准,加强生产、销售环节的监管。同时,对驾驶人特别是老年群体加强宣传教育,普及交通安全意识和规则意识。还应优化慢行交通系统,探索满足老年人等群体短途出行需求的多元化解决方案,从根本上减少对违规“老头乐”的依赖。

(据新华社电 半月谈记者 熊嘉艺 周盛盛)