
微型电动汽车走俏湖北农村

陈思炎

时下，越来越多的年轻人背井离乡到城市打拼，子女不在身边的留守中老年人正成为一个日益庞大的社会群体。随着农村经济发展和农民生活水平的提高，一些微型电动汽车销售商纷纷将目光投向了农村市场。于是，微型电动汽车（老年代步车的一种）悄然在我省农村出现，因其价格低廉且无需任何手续，很受农村中老年人的欢迎，并开始走俏农村；但是，它却存在不少的安全隐患。

代步轻便又省钱

“一开始我并没打算买，但看到其他接送孩子的老人都买了，身旁的老伙伴也劝我别那么省钱，孩子坐里面暖和。”武汉市江夏区山坡乡光星村的夏大爷说，年前，儿子带着他买了 1 辆 3 万多元的微型电动汽车，从止七再也不担心下雨天了。

夏大爷告诉记者，他今年 68 岁，过去上街赶过马车，也开过拖拉机，往返 20 多公里路，紧着走也得三个小时。自从买了这辆微型电动汽车，不到半个小时就到了，充一次电跑个来回绰绰有余，不但方便，而且省钱。现在，他每天都开他的红色“小汽车”接送孙子、孙女上学；另外，平时他也开车出去转转，到超市买些东西回家，很是方便。“要是路上好充电，咱敢往武汉市外跑！”

“从家里到工厂上班有 5 公里的路，骑摩托车每月光油费就要 50 多元，我花 3 万元购买了一辆微型电动汽车，10 多分钟就到了，方便快捷还不烧油。”夏大爷的邻居徐大妈说起“爱车”一脸的兴奋：这款车百公里电耗仅为 12 千瓦时（度），以武汉市目前的电价计算，行驶百公里只需 6 元，平均用电成本每公里不足 1 角钱，比乘公交车还便宜。

徐大妈透露，农村道路实施“村村通”工程后，大大方便了群众的生活。购买交通工具时，越来越多的农民倾向不用驾驶证，也不用上牌，保险也不用买的微型电动汽车，如今，在农丰寸开微型电动汽车赶集、走亲访友，成为农民的新时尚。

微型电动汽车为何受欢迎？荆州某电动车企业负责人张女士的解释是：“微型电动汽车的速度、续航里程和舒适性，虽然达不到普通轿车的水平，但远远好于电动自行车、摩托车，售价也很低，非常适合作为短途的代步工具。普通家庭购买，非常划算。”

“农村有大量的物流配送需求，电动车包括电动自行车、电动三轮车、微型电动汽车，以体积小、安全、便捷、成本低等优势将成为农村物流配送的最佳运输工具，但是目前微型电动汽车未纳入我国道路交通规划之中，在一定程度上制约了农村电商‘最后一公里’的发展，”张女士表示，“中国已进入老年社会，微型电动汽车作为电动自行车的升级版，遮风避雨，经济实惠，非常适合老年人的出行需求，未来将成为一个庞大产业。”

市场销售火爆

7 月 17 日，记者走访了武汉市东湖高新区佳园路附近的一家电动车经销店，店面门口停着 4 辆微型电动汽车，两座、三座、四座的都有，颜色各异，身材小巧，其中有一台就停在两辆普通汽车的中间。

走进店内，不足百平方米的经销店内放着 5 辆样车。封闭式车壳、后视镜、雨刮器、方向盘等一应俱全，与普通汽车极为

相似，有些微型电动汽车还有天窗、电动门锁和空调等设备。

经销店的老板刘先生告诉记者，他的店面开了十来年，以前主要是销售自行车，电动车只占一小部分，从 2007 年开始电动车销量上涨，到如今他的店面面积扩大了一倍，已经主销微型电动汽车，自行车反而成了配角。

交谈间，一位老年人坐在车里，一边端详着车的内饰，一边向旁边销售的小伙子咨询；另一边，一名销售女孩在给一对老年夫妻讲解车的性能。“这款是高配，有空调冬暖夏凉，体积只有普通轿车的三分之一，想停哪儿就停哪儿。买菜、去公园、接孩子非常方便！”销售人员介绍，这款车型售价 33800 元，最高车速每小时 50 公里，续航里程 150 公里。

记者发现，这类升级版的微型电动汽车，跟 3 年前上路的“小水滴”等简易版三轮小电动车已经有着天壤之别，价格也从七八千元提升到了 2 万至 5 万元。

据刘老板介绍，这种车环保节能，容易学，主要用于中老年人代步。充满一次电要 10 至 15 度电，若每天跑二三十公里，续航里程是 150 公里的车型，一周充一次电就可以了，成本的确很低。“前来买车的人一般以中老年人居多，并且都没有驾照，而这也是微型汽车销售火爆的主要原因。”刘老板说。

“前几年都是大姑娘小伙子来买车，谁家结婚定亲了都要给女方买辆电动车，从去年就不同了，虽然来的还是年轻人，可很多说是给家里老人买的。”说起顾客的转变刘老板娓娓道来。“年前我上了一批新车，车型比较大方，颜色比较稳重，都卖光了。”

驾驶微型电动汽车是否与驾驶普通汽车有着一样的要求呢？刘老板告诉记者，根据工信部《纯电动乘用车技术条件》的规定，纯电动汽车最高车速不低于每小时 80 公里，续航里程不得低于 80 公里。而微型电动汽车达不到这样的要求，无法挂正规车牌，也上不了保险，生产和销售基本处于监管真空。

尽管“身份”尴尬，没有上路行驶的正规资质，多个城市交管部门也屡屡“封杀”，但微型电动汽车依然在我国农村地区热销。据中国汽车工业协会的数据，2015 年，动辄补贴数万元的新能源汽车销量只有 33 1092 辆，而出身草根没一分钱补贴的微型电动汽车，销量则高达 200 万辆。

身份尴尬隐患大

微型电动汽车悄然走入我们的生活，圆了那些年龄偏大、没有汽车驾照、家庭经济条件一般人士的汽车梦。能岁的荆州农民蒋师傅花 4 万元买了一辆 4 座的微型电动汽车，结束了风吹雨打的出行历史。不过，蒋师傅有时开得并不安生。一方面，微型电动汽车品牌杂乱，品质良莠不齐，安全性能不太高；另一方面，这种车在行驶中确实存在不少管理难题。自从买了这辆车，蒋师傅就听到了不少争议。

之所以有争议，是因为微型电动汽车的尴尬身份。“微型电动汽车从来就没有被国家承认过，但多数地方政府睁一只眼闭一只眼。”武汉某电动车企业负责人杨先生认为，微型电动汽车之所以会在短时间内获得井喷式的发展，最重要的原因是市场需求大。

然而，政府管理缺位，任其自由发展，也导致了制造水平参差不齐，产品过于低端的现状。“生产企业鱼龙混杂，大量小作坊式的来料加工、拼装生产，造成很多产品存在严重的安全隐患。与此同时，很多生产企业只为挣钱，没有形成较完备的渠道体系，有的只管销售不管售后，车出了问题后期维修根本没人管。”杨先生称。

“因为年纪较大，这些驾驶员反应速度不如年轻人，而且他们的安全意识也比较薄弱，闯红灯、逆行等交通违法行为常见，存在很大的安全隐患。”荆州市一位长年在街头执勤的交警小李说，今年以来，在荆州市就发生了多起涉及电动车（包括老年代步车在内）的交通事故，其中绝大多数主要责任在微型电动汽车。“这两年来涉及微型电动汽车的交通事故发生频率有明显上升的趋势。”

小李介绍，在交警术语里不存在电动车和老年代步车的概念，只有机动车和非机动车。一旦发生较大交通事故，要对涉及的车辆进行鉴定，属于机动车的要对其无证驾驶的行为进行处罚。按照法律规定，行驶上路，车辆要悬挂机动车牌照，驾驶员也要取得相应驾驶证。否则，交警部门可以对驾驶人处以罚款、记分甚至是行政拘留的处罚。

但在实际的执法过程中，这样的处罚很难实施。一方面牵涉人数多，而且多为弱势群体，不好执法；另一方面，微型电动汽车不在《机动车辆生产企业及产品公告目录》登记范围之内，对这类车驾驶员应该持有的驾照类型、应该悬挂的号牌均没有依据。而且，面对与父母甚至爷爷奶奶年龄相仿的老年人，交警除了说教及教育和有限的罚款也没有更有效的方法，因而难以管理，只能靠老年人自己和他们的家人来自觉约束了。