

“老头乐”即将迎来转正 微型电动车市场洗牌加速

6月17日,工信部公开征求对推荐性国家标准《纯电动乘用车技术条件》(下称《技术条件》)的意见,在《技术条件》中,除了对普通电动乘用车的技术规范外,一直处在“灰色地带”的低速电动车也被纳入纯电动乘用车范围。

这也意味着,被诟病已久的“老头乐”有了全新的标签。当对低速电动车的管理正式提上日程,产品指标和市场也将进一步规范;当微型电动车和“老头乐”同台竞技,行业洗牌也必定会提速。

■新快报记者 张磊

低速电动车保有量大,安全事故频发

“老头乐”又称低速电动车,据相关媒体的不完全统计,我国拥有规模生产资质以上的“老头乐”相关企业数量大概在一百辆左右,主要分布在河南、山东、河北、福建等省份,而且产能已经超过了200万辆。截至2020年国内低速电动车的保有量达1000万台以上,品牌接近300个。

对比来看,“老头乐”速度、续航等性能远比不上电动车。作为短途代步的一种工具,“老头乐”十分实用,再加上价格层面的优势,“老头乐”的主要消费群体以老年人为主,市场在低线城市及乡镇、农村市场,且较为火爆。

值得注意的是,“老头乐”虽然出现时间早于新能源汽车,但在监管方面却较为匮乏,一直游走于“灰色地带”。多年以来,“老头乐”的质量、技术以及上路规范都没有明确的法规限制。保有量多,又不用上牌,凭借着“袖珍”的比例,“老头乐”成为乱停乱放的重灾区,严重阻碍交通。

此外,野蛮生长下,由“老头乐”所引发的交通事故也不在少数。相关数据显示,从2013年到2018年的,因为四轮低速电动车导致的交通事故高达83万起,直接导致1.8万人死亡、18.6万人受伤。

此次意见稿中,对“老头乐”相应技术指标也进行了更为明确系统的要求,增加了针对“老头乐”在外廓尺寸、整车整备质量、碰撞后安全、制动性能、稳定性、车辆动力性能、动力电池等方面的指标要求。监管之下,届时这种车型的安全性将大大提高,这在一定程度上可以缓解“老头乐”的泛滥及其带来的问题。

“老头乐”转正,加速行业洗牌

对于“老头乐”将正式进入纯电动乘用车市场,全国乘联会秘书长崔东树表示,把低速电动车纳入规范化管理,事实上给予了规范的企业一个上升的通道,同时淘汰不规范的企业,不过一定程度上导致微型车企业面临尴尬的局面——要在高成本与求生存之间进行选择。



对于微型低速纯电动乘用车具体技术指标,《技术条件》中明确指出,长度不大于3500mm,宽度不大于1500mm,高度不大于1700mm。而且车辆应配备符合规定的防抱制动系统(ABS),整车整备质量不应超过750kg,车辆的蓄电池系统能量密度不应低于70Wh/kg,续航里程不小于100km。

这些标准与原本微型车存有大部分的契合之处,这也意味着,原本微型车汽车厂商在对自己产品稍加修正的情况下,将大举进入“老头乐”市场。业内人士分析认为,“老头乐”市场之后基

本会是五菱、长安、奇瑞、江淮这些正规军的天下。

而对于目前的“老头乐”产品,指标要求下基本全军覆没,面临着转型的挑战,而业内普遍认为转型模板之一便是近期打得火热的五菱宏光MINI EV。

在市场端层面,MINI EV连续数月都排在了新能源销量榜首,受欢迎程度可见一斑。而在实际体验和价格层面,五菱宏光MINI EV除了完美符合城市居民需求,还在适当的价位给出了超预期的配置。业内人士直言:五菱宏光MINI的方向,或许是之后“老头乐”一条不错的出路。

限绿牌? 不准确 广州拟加强规范绿牌申领和新能源厂商责任

新快报讯 记者张磊报道 新能源汽车产业高速发展的同时,一系列配套的政策、措施、规范也逐步完善。为了建立新能源汽车信息管理凭证发放制度,规范新能源汽车指标申领流程,广州市发改委日前发布了《关于进一步完善新能源汽车信息管理工作的通知(试行)》(征求意见稿)。

根据该通知,今后,广州市消费者购买新能源车上绿色号牌需要先获得市发改委发放的《广州市新能源汽车信

息管理凭证》(下称《凭证》)和新能源汽车指标等相关材料;新能源车生产企业需向车主提供充换电设施及废旧电池回收服务。需要注意的是,此通知仅为公开征求意见稿,意味着广州市就此政策展开意见征集。

具体来看,就消费者层面,广州市准新能源车车主申领绿牌的,应首先获取《凭证》。然后凭购车发票、新能源汽车指标、相关税费凭证等材料,按照现行机动车注册登记程序,向市公安局申

请办理车辆注册登记手续。

关于新能源厂商方面,通知主要在销售推广和条件审核方面进行了规定。在广州市进行新能源汽车推广应用的国内新能源汽车生产企业,以及进口新能源汽车厂商设立或授权的销售公司(以下统称新能源汽车厂商),符合七大条件的,包括车辆型号登记备案、符合执行标准、热失控事件未致人死亡等等,其中特别提到厂商对充换电设施建设和动力电池回收服务网点建设“负责”。信息管理机构对新能源汽车厂商提交的材料进行核实,符合条件的,发放《凭证》,《凭证》施行一车一证。

这就意味着,在广州所有新能源汽车厂商都要通过自建、共建、授权等方式建立动力电池回收服务网点,才能获得市发改委发放的《凭证》。其中,新能源汽车保有量达到8000辆的厂商必须在广州建立集中贮存型回收服务网点。而这些规定,主要目的在于强化新能源汽车厂商主体责任。

根据公安部统计,广州市2015年的汽车保有量为224万辆,到了2020年已达299万辆,上涨了33.4%。其中,2020年广州市新能源汽车销量为5.3万辆,2021年1-5月为3.4万辆,预计全年将突破8万辆,这一销量超过北京市位居国内第三,仅次于上海市和深圳

市。

由此可以看出,广州新能源汽车市场正在经历爆发式增长的阶段。业内人士分析认为,对于牌照摇号困难或者不愿意花高价钱竞拍让消费者来说,购买新能源汽车出行是许多人最好的方法和唯一的出路,这无疑很大程度上激发了新能源汽车的购买,但也需要限制。早期政策扶持和倾斜的必要性降低,另外随着广州城市道路的压力与日俱增,因此需要进行合理的总量控制。

“新能源车发展进入一个相对较快发展的新阶段,所以像广州等城市会关注新能源车总体数量的发展状态,同时进行一些前瞻性布局,未来如果新能源车发展相对过快的话,可以采取一些控制措施。”全国乘联会秘书长崔东树则在接受媒体采访时表示,该项措施的出台是针对新能源汽车设定的前瞻性管理措施,并非限制绿牌。



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道