

金台视线

非标电动三四轮车无牌上路、禁而难止

“老头乐”怎成了监管“老大难”

本报记者 向子丰

电动三四轮车俗称“老头乐”，因其驾驶门槛低、经济实惠等特点，受到群众特别是一些中老年人的青睐。

长期以来，部分商家以非标电动三四轮车“酷似汽车、无需驾照、无需上牌”作为“卖点”，满足了特定人群短途代步的需求，但也造成诸多安全隐患，给城市交通秩序和社会基层治理带来挑战。

“老头乐”无牌照上路居多，影响交通秩序，造成安全隐患

在人民网“领导留言板”上，不少网友反映“老头乐”影响交通秩序。

河南许昌市网友徐先生说，他开机动车上下班时，经常看到无牌无证的“老头乐”在路上行驶，“不少人一遵守交通规则，经常闯红灯、逆行。特别是经过学校的时候，接送孩子的‘老头乐’会往路中间停、占用机动车道，造成严重的拥堵。”来自河南新乡市的屈先生则表示，“老头乐”不仅堵塞非机动车道，还在机动车道上随意行驶，甚至屡屡闯红灯。

陕西西安市的张先生则反映了更为严重的情况：“我知道好几起‘老头乐’造成的事故，包括在路上撞倒摩托车、撞伤社区的工作人员等，很多人肇事后就逃逸。”

张先生还告诉记者，当地的“老头乐”还存在非法营运问题：“老头乐”分布在各大地铁站口、景区、拥堵路段拉黑客赚钱，基本都是无牌无证驾驶，“一趟车距离不到2公里，收费就几十块甚至100多块钱。如果碰到雨雪天，价格可能还要高。”辽宁沈阳市的赵先生也注意到“老头乐”在当地地铁站口占道经营的情况：“这些车辆排队蹲守在地铁站口招揽乘客，一接到客就直接掉头逆行。不仅影响交通秩序，加剧早晚高峰的拥堵，也造成极大的安全隐患。”

除了违反交通规则问题，“老头乐”频频被“吐槽”的原因还有各式各样的外形。河南周口市单先生表示，如今部分“老头乐”的尺寸很夸张：“设计得比轿车还宽大。”在社交媒体平台

上，有许多网友发文表示，路上看到外形酷似“奔驰”“法拉利”等豪车的“老头乐”。

但是，这类车的防护性能和安全配置却远不及一般机动车。“我的亲友驾驶着这样的电动四轮车在机动车道上行驶，被一辆机动车追尾后，车被撞毁，人也受了重伤。”单先生说。

实际上，“老头乐”不属于机动车，也不是单纯的电动自行车。“老头乐”未被纳入工信部《道路机动车辆生产企业及产品公告》目录，也无法办理牌照。部分“老头乐”的用途为园区、景区观光车，属于所谓的“场地车”，主要在内部道路使用，不具备到公共道路上行驶的权利。

不料不能上牌，反而让“老头乐”没了监管。屈先生无奈地表示：“现在路上针对机动车都有电子监控，一旦违规就会受到严格处罚，但不适用于这种‘老头乐’。居民如果投诉附近的‘老头乐’，交警会来进行教育和疏散。交警一走，‘老头乐’又回来了。”

“无牌无照的车，一跑就很难找到；即使能抓到进行处罚，力度也相对较轻，没法形成实质性的管控作用。”屈先生认为，只有在集中整治非标电动三四轮车期间效果明显，一旦力度减弱，“老头乐”就卷土重来，“前几年也管控过几回，发过几次通知，但最后都不了了之。”

售前靠忽悠、售后无保障，“老头乐”盛行的背后是庞大的市场需求

“老头乐”无牌照、无安全标准、无法正规上路，本应是限制条件，却被部分商家拿出来当成推销招牌。“不用上保险，不用停车费，不用担心违章”，打着这样的旗号销售“老头乐”，让许多不明就里的消费者被误导。

记者在线上咨询了一家售卖电动四轮车的商家。商家明确表示，“没有驾照也是可骑行的，咱出行时戴好头盔，遵守交通规则就好了”“我们代步车全国各地都有用户使用，目前还没有听用户说过需要上牌的”。

另一家自称是“厂家直销”的商家则告诉记者，“可以上保险牌”。所谓“保险牌”，是指非机

动车第三者责任险，由保险公司出具，而非交通运输部核发，上面明确写着“车牌用于装饰，不用于其他法律用途”。该商家还声称“老头乐”不需要充电桩，“家用220V插座就能充”。电动三四轮车比电动自行车体积更大、风险更高，但在管理上却不如电动自行车规范。有消费者买到了质量低劣的“老头乐”，维权时困难重重。

北京京师（郑州）律师事务所律师李世攀介绍了自己经手的案件：有当事人在山东济宁购买了号称形似“宝马X5”的“老头乐”，实到手发现就是劣质拼装车辆，想维权却微信被拉黑、电话被拒接。在另一个案件中，卖家冒了一个不存在的假公司，想要维权时，当地市场监管部门和法院都找不到责任人。

在社交平台，这样的“避雷帖”不少。“质量好差，小毛病不断”“莫名其妙停在路上了，给售后打电话说是马上来，结果等了一天都没来”“去修了很多次，都修不了，最后说‘不要跟汽车比’”……还有网友晒出自己买到的“老头乐”方向盘是歪的，或者由于车身过轻，拐急弯时容易侧翻。

李世攀认为，商家卖车“套路”重重：一是口头欺骗，包括声称“可以上路、上牌上保险”、虚报里程等；二是捏造虚假的纸质材料，合同上标注的卖车公司不存在，车辆也没有生产信息；三是利益引诱，承诺按期返现，但根本不会兑现。最重要的是，产品本身就是非标车，消费者维权时没有依据，难以获得法律支持。

由于“老头乐”无法购买交强险，一旦发生事故，驾驶人需自行承担巨额赔偿责任。特别是对于老年车主，打击很重。而所谓的“保险牌”，并不能真正保障车主的权益。

安徽合肥市一名购买了“老头乐”保险的车主告诉记者，“老头乐”不属于机动车或电动自行车，保险政策都是由保险公司自行制定，“‘老头乐’属于场地用车，即使购买了保险，出险时保险公司认为驾驶人非法行驶到公共道路上，同样可以拒保。顶多给你保一个意外险，人身伤害能出险就不错了。”

“老头乐”问题这么多，为何仍屡禁不止？原因在于背后存在巨大需求。

吉林德惠市的李先生从事快递服务行业，他说：“我们这里根本买不到合标的拉货用电动车，只能选‘老头乐’；一旦‘老头乐’被整治，我们这边的快递车都没办法上路了。”当地曾宣布将治理包括“老头乐”在内的非标电动车，让他担心了好一阵子。“不过现在暂时还没管，骑的人多，执行不下去。”他补充说。

如今，许多城市禁止非标电动三四轮车上路，但依然禁而难止，因其满足了部分群体的实际需求。

河北辛集市的李先生对此深有体会：“年轻人都在外打拼，老年人需要接送孩子、买菜购物，‘老头乐’经济实惠、遮风挡雨，很方便。”谈及将“老头乐”取代或进行合法化的可能性，李先生表示，“目前城乡之间的公交车太少，打车的费用高。如果强制要求上牌、买保险、考驾照，对70多岁的老人来说也是一种负担。”

还有网友留言：“在公共交通覆盖不足的城乡接合部，‘老头乐’填补了‘最后一公里’的出行空白，承载着老年人保持自主出行、维系社会连接的需求。对许多空巢老人而言，一辆‘老头

乐’不仅是代步车，更是他们独立生活的底气。”

建议生产销售、交通管理疏堵结合，合理解决“老头乐”背后需求

“治理难”的背后，是“老头乐”法律定位的模糊和配套法律法规的缺口。专家分析，“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，这使它在生产、销售和使用各环节中，长期游走于监管的灰色地带。

受访专家告诉记者，这类车辆往往结构简单，底盘低、重心高，缺乏防撞钢梁、安全气囊等基本配置，防护性和稳定性很差。而且，市面上的“老头乐”质量参差不齐，有的没有出厂合格证，有的电池参数严重虚标，还有的转向、制动等关键部件性能存在明显缺陷。“标准不统一、申报类型不合规、品控要求低，无牌照、无驾驶证，导致乱象丛生。”清华大学交通研究所副所长杨新苗说。

中国政法大学副教授范世乾表示，我国没有专门针对“老头乐”的国家标准，只在2025年8月，中国中小商业企业协会低速车专委会发布了《四轮低速电动车技术条件》行业团体标准。以“老头乐”为代表的低速电动三四轮车如果想合法上路，“概括而言，需要同时满足4个条件：列入《道路机动车辆生产企业及产品公告》目录，获得CCC认证，具备出厂合格证、具备一致性证书，达标的会被划入机动车（摩托车/汽车）管理范畴。”范世乾说，目前非法上路的无牌“老头乐”基本上是因为在防撞结构、刹车系统等方面不达标，无法以机动车名义上牌。

范世乾指出，部分厂家在生产“老头乐”时，实际申报的是“厂区代步车”，这类车辆不得驶入公共道路。依据道路交通安全法，驾驶机动车必须持有相应驾驶证、悬挂机动车号牌并购买交强险。“老头乐”上路无牌无证，本身即构成违法。

然而，应当注意到，“老头乐”广泛存在的背后是部分群体切实的生活需求。“各地的执法力度不一样，除了道路交通管理的问题。我们应当看到，老年人需要方便、可靠的交通工具的客观现实。”杨新苗说。

受访专家认为，治理“老头乐”应该有堵有疏，双头并进。在“堵”的方面，范世乾表示，严查企业违规生产不符合国家安全技术标准、未列入公告目录、未获CCC认证的“老头乐”，同时规范销售行为，严厉查处以“无需驾照、不用上牌”等虚假宣传误导消费者的商家，切断违规产品流入市场的渠道。在执法层面，强化对无证车辆的处罚力度，也强化对闯红灯、逆行、违规载人等突出违法行为的查处力度。

在“疏”的方面，制定老年代步车生产标准。同时，在行驶速度、牌照、驾驶证等领域逐步建立管理体系，研究编制四轮低速电动汽车技术条件国家标准。“此外，还需要落实电动自行车国标中的轻量化电助力自行车类型，让低龄老年人尽快用上电助力自行车。在两轮轻量化推进后，三轮电助力自行车和正规老年代步车能满足更多高龄老年人的需求，从生产和治理上建立更加完善的‘老头乐’替代方案。”杨新苗建议。

（侯峻元参与采写）

反馈

四川苍溪县白鹤乡古泉村——
排水设施改善了

5月25日，人民日报“读者来信”版刊登《设施不完善 雨水漫农田》一文，反映我们村因为排水设施不完善，一到雨季雨水就漫满农田的问题。
报道刊发当天，市、县两级领导就来到村里查看情况，征求村民的意见建议，并立即制定施工时间表，着手改造排水设施。经过几天的紧张施工，目前，排水渠加深、加宽了，堰塘经过治漏处理，农田旁也修了排水沟（见下图）。今年雨季，我们不用再担心排水问题了。

古泉村5组村民



身边事

广东惠州市惠阳区——

道路限高杆太低 车辆被迫绕远路

我是广东惠州市惠阳区秋长街道立捷工业园附近的居民。在我家附近有一条从惠阳通往新圩方向的便捷道路，是周边群众和众多货车司机的必经之路。去年，不知是谁在此路段设置了两个高度仅有2.6米的限高杆（见下图）。正常高度的小货车无法通行，多次发生撞杆事故，导致原本顺畅的路段频繁堵车，车辆只能被迫走远路绕行。

我们多次反映该问题，但始终未得到有效解决。希望有关部门能实地调研，尽快解除不合理的限高，恢复道路的畅通与安全。

人民网“领导留言板”网友



建议

夏季风雨多 谨防行道树砸物伤人

进入夏季后，大风雷雨等天气显著增多。城市道路两侧的一些行道树枝叶过于繁茂，容易被大风雷雨折断，发生砸物伤人等安全事故。

建议有关部门提前采取预防措施。一是对城市行道树的树龄、健康情况等进行常态化检查并登记，做到心中有数；二是根据行道树和周边道路人流量、车流量等实际情况，有针对性地采取一些预防措施，如及时修枝剪叶，对有病虫害的树木输液强体，新栽树木及时加固等；三是做好安全提示，对可能发生事故的路段，设立警示标志，提醒车辆和行人快速通过或绕行。此外，还要发动群众共同爱护行道树，动员周边商铺、居民关注行道树状态，一旦发现隐患，及时上报相关部门处置。

四川阆中市 缪绍强

乡村老年食堂 “管饱”更要“管好”

近年来，一些乡村建起老年食堂，为农村的独居老人解决了做饭难、吃饭愁的难题。然而，在实际经营中，一些乡村老年食堂却面临可持续问题。比如，有的运营成本高，资金来源单一，仅依靠村集体投入和社会捐助难以维系食材、人工、水电等开支；有的专业服务人员匮乏，难以保证菜品的营养搭配和卫生安全。

办好乡村老年食堂，需要多方合力。政府应加大政策支持力度，立足实际考虑将乡村老年食堂纳入养老服务体系，同时鼓励社会资本参与，形成多元投入格局。村级组织可以探索“食堂+产业”模式，利用闲置土地种植蔬菜、养殖少量家禽，既降低采购成本又保障食材新鲜。还可以发挥邻里互助传统，动员低龄健康老人和志愿者参与服务，减轻人力负担。

陕西西安市 冯 雯

百姓关注

一节课都没上，就要扣45%的学费？考过科目一，就概不退费？

驾校退费，怎样才合理

本报记者 沈童睿

近来，许多网友通过“人民投诉”反映驾校退费难问题。他们或因工作生活地变动，或因身体原因，或对驾校服务不满，决定退出培训、要求退费，却遭到拒绝或被扣除高额费用。

“一节课都没上，只是报了名，就要扣45%的学费？”肖宇（化名）是一名在浙江读大四的学生，毕业将赴外地工作，无法继续接受培训，便申请退费。肖宇认为，扣一些钱是合理的，但不应该扣这么多。驾校则出示了当初签订的合同，上面写着“由于学员自身原因造成的中途退学，退还报名费的55%”。肖宇无奈地表示：“签约时没细看，没注意到还有这项条款。”

广西读者李蓝（化名）已经考完科目一，因不满驾校服务决定退出，要求退还40%至60%的学费。驾校回复：“合同载明，考过科目一概不退费。”和肖宇一样，李蓝也没留意合同中的退费条款。

驾校退费纠纷的核心争议点，往往是合同。比较普遍的情况是：学员认为扣费太多，与实际享受的服务不匹配，且相关条款自己当时没细看；驾校认为，签了合同就表示同意，约定扣多少，就要扣多少。

对此，记者采访了相关部门人员和法律界人士，他们认为，合法有效的合同应当遵守，如

果合同违反了自愿、公平、诚信原则，消费者也可以依法维护自身权益。

首先，不少驾校和学员签订的合同，使用格式条款。根据民法典，在一些情形下，格式条款可以被认为无效，比如“提供格式条款一方不合理地免除或者减轻其责任、加重对方责任、限制对方主要权利”“提供格式条款一方排除对方主要权利”等。如果遇到类似“霸王条款”，消费者可以向监管部门反映。

在江西九江市柴桑区市场监管部门工作的曹先生说，此前有群众无法继续在原驾校学习，希望适当退费，被驾校以“学员参加科目一考试后退学不予退费”为由拒绝。区市场监管部门与区交通运输部门联合介入，认定该条款属于不公平格式条款，责令驾校整改，学员最终成功拿回部分退费。“合同中这个条款，完全排除消费者退费权，这违反了消费者权益保护法的有关规定。”曹先生说。

“没注意到扣费条款”，在投诉中十分常见。一名法官告诉记者，“是否以合理方式进行提示并说明，也是决定退费条款是否有有效的重要条件”。

根据民法典，提供格式条款的一方应“采取合理的方式提示对方注意免除或者减轻其

责任等与对方有重大利害关系的条款”“提供格式条款的一方未履行提示或者说明义务，致使对方没有注意或者理解与其有重大利害关系的条款的，对方可以主张该条款不成为合同的内容”。“司法实践中，通常根据格式条款采用的字体、符号、文字的显著程度，来认定有没有尽到提示责任。”该法官表示。

一些退费纠纷中，驾校扣费的名义是“违约金”，网友大多认为数额定得太高。“科目一还没开始呢，就要扣30%。驾校的损失真有这么高吗？”一名网友质疑。

面对退费纠纷，驾校方面也有话说。“场地、车辆、招聘人员，这些都是成本，很多要预先支出。”驾校教练王女士说，“如果学员说走就走，退出门槛又设得太低，驾校也会蒙受损失。”她还说，从业10年来，几乎没有客户会在签合同前问过退费事宜，“合同保护的应是双方权益，签完后才提出退费不合理，这对我们也不公平”。

有观点认为，驾校并非垄断行业，培训市场有竞争，学员也有多样选择，所以不应一概指责合同条款，学员自身应审慎签订合同以及付费。有些学员已经接受部分课程，甚至通过了部分科目。对这种情况，法律界人士认为，