

新政能让电动自行车“慢”下来吗

近几年来,电动自行车成了马路上一道靓丽的风景线。但人们在享受电动自行车省力快捷的同时,电动自行车的事故率却也居高不下。日前,公安部等中央四部局的一纸通知,点出了问题所在——电动自行车的时速“超标”了!可是,随“超标”引发的“淘汰超标电动自行车”甚至“禁止电动自行车上路”等新政,却引发了广泛质疑。本期《看法》也请嘉宾来谈谈这个话题。

本期嘉宾

浙江省社科院法学所
副研究员 魏建良浙江财经学院法学院
副教授 曾章伟

新闻背景

限期淘汰 “超标”电动自行车

刘娇是安徽芜湖一家超市的收银员,由于住处离工作地点较远,她打算购买一辆电动自行车代步,可最近在全国引发热议的一纸文件让她犹豫了。

日前,公安部、工业和信息化部、国家工商行政管理总局、国家质量监督检验检疫总局联合下发的《关于加强电动自行车管理的通知》明确要求各省市区按现有法规及国家标准GB 17761—1999《电动自行车通用技术条件》制定整改规范。

电动自行车“时速不超过20公里”就是“国标”中的一票否决条款,不符合该标准的均为超标车,禁止生产、销售、上路。

“买电动车,就是图个快和方便。如果时速太低,我还不如骑自行车呢。”刘娇说。

■据《南方日报》

深圳 禁电动自行车上路

近日,深圳市有关部门发出通知,从6月6日到12月5日,在主要区域24小时禁止电动自行车上路。网民称深圳此举有悖方便市民出行的目的。

据统计,目前深圳电动自行车的保有量为50万辆,全国拥有12亿辆。

深圳市公安局的统计数据显示,2010年,深圳涉及电动自行车的交通事故268宗,造成64人死亡。这也成为深圳公布禁行电动自行车上路的主要原因。

有网友算了一笔账,一辆电动自行车通常价格在1000元到2000元之间。按深圳50万辆保有量来算,被“禁电令”冻结的资产达到数亿元。

一些业内人士表示,禁止电动自行车上路,无论企业采用机动车代替、扩张服务门店还是将罚款列入成本等做法,结果必将导致企业将提升的经营成本向服务价格传导,最终还会由普通消费者买单。

■据《新京报》

本期嘉宾

话题一 1.2亿辆电动自行车是怎样上路的?

【主持人】 我国的电动自行车生产已不是一年两年的事了,从在普通的自行车上装个电机,到将电动自行车做得像摩托车一样,人们从图省力方便到求快捷帅气,电动自行车保有量一路飙升,怎么就“超标”了呢?请嘉宾就此谈谈自己的看法。

魏建良 汽车停车不方便,且价格较高;自行车速度太慢,且骑起来太吃力;公交车时间不能控制,且人太多;摩托车上牌又被禁……因而,相对快捷、省力、省钱的电动车就成为老百姓的最佳选择了。社会上电动自行车保有量从1998年的5万辆发展到现在的约1.2亿辆,增长年年翻番,充分说明了电动自行车是深得民心的交通工具。

至于超标的问题,国家标准管理委员会早在1999年就颁布实施了《电动自行车通用技术条件》,其中明确规定,电动自行车最高时速不大于20公里,整车重量不大于40公斤,电动机功率不大于240瓦。而对于普通百姓来说,只要知道所购买的电动自行车是有出厂合格证就可以了,至于是否超标,那是生产厂家和政府监管部门的事。

曾章伟 电动自行车超标,有的是因为车主片面追求速度擅自重新改装提速,有的是因为生产厂家或销售者为了迎合市场非法生产的,还有一个原因是相关部门疏于监管。

从节能环保、使用便利等方面看,电动自行车是应该大大提倡的交

通工具。有人认为,电动自行车超标是因为《电动自行车通用技术条件》的规定不合理,限速太低了。从法律角度看,只要是生效的法律,在没有修订前,标准就应该以现行法律为准。当然,可以向有关部门提出建议,对不合理的标准予以修订。

我认为,目前电动自行车的速度确实不宜过高,否则对行人和乘员自身确实有较大的危险性。同时,要立法强行要求在电动自行车上安装安全装置,在保证骑车人的权利同时确保行人生命安全。若仅因为速度原因而禁止电动自行车上路,则应该是政府部门执法“超标”了,损害了人的基本权利和财产权利。其实,随着技术的进步,如果电动自行车的制动系统足够有效,速度快一点危害性也不一定会大。而无论是汽车还是电动自行车,驾车者的安全意识和驾车习惯才是最重要的“标准”,安全意识的欠缺比超速更可怕。



话题二 电动自行车“超标”政府是否失职?

【主持人】 我们知道,电动自行车从生产到上路有着严格的检验、测试和上牌程序。而且,电动自行车“超标”也不是现在才有的问题。有人说,政府早就应该出台措施,限制“超标”车上路。那么,政府在这一问题上有否失职?请嘉宾谈谈自己的看法。

曾章伟 在这一问题上,政府确有失职之处,既没有对电动自行车的检验、测试、上牌进行严格管理,也没有对违法生产和销售超标车的厂家、店家尽到监管和处罚职责。“超标”的问题首先要追究失职者和失良者的责任。

现行法律法规没有禁止电动车上路,法律条文中也没有超标车一词,只规定了

限速,并不禁止未超过限速的电动自行车上路。对于普通百姓来说,鉴别买到的车是不是“超标”车并不是他们的义务。而政府对自己监管失职造成的问题不检讨反思,却以“超标”为由禁止电动自行车上路,这显然是失职后转嫁责任。

电动自行车事关民生,绝非小事,政府部门应慎重考量,认真履行职责,在对交通安全、道路建设、百姓方便、政府管理、厂家利益等各个方面进行综合研判的基础上,设计出科学可行的举措来妥善解决电动自行车的问题,而不是随随便便安个“超标”的名头就“禁止”。

魏建良 我们暂且不去探讨1999年就颁

布实施的《电动自行车通用技术条件》在经过了十几年后是否符合社会发展现状,至少,电动自行车的速度是有标准的。而目前电动自行车速度超标则是一个路人皆知的事实,作为政府监管部门,更不可能不知道这个情况。

那为什么一直不管?我们试想一下,如果政府监管部门对生产厂家的监管到位了,所有的电动自行车出厂时的最高时速都控制在20公里以内,还会有电动自行车速度超标的情况吗?作为终端的超标电动自行车使用者,其行为是显性的,没有话语权,所以经常容易成为“被治理”的对象;而作为整个问题的上游,由于其行为是隐性的,并且掌握了话语权,所以,最后往往成为问题的“治理者”。

话题三 政府“限电”一刀切是不是“懒政”?

【主持人】 随着中央四部局出台的通知,深圳市随即也发出了禁止电动自行车上路的通知。通知一出,立即引起了人们的热议,有人认为深圳市的做法是一刀切,市民将遭受财产损失,这是政府的“懒政思维”。对此,嘉宾怎么看?

魏建良 超标电动自行车的行驶安全问题,固然有其自身设计缺陷的原因,也有驾驶人员个人的安全意识和路况等因素,但在我看来,更重要的还是政府监管部门失职。

前面已经说到,在超速的问题上,是监管部门对生产企业监管上的失职。而从设计缺陷的方面看,政府管理的缺失也逃脱不了干系:既然机械制动不安全,监管部门完全可以要求生产企业重新设计,采用更加科学有效的制动方式。当初不作为,等到

问题严重了,就搞“限电”这种一刀切,其实是以牺牲私有产权为代价来解决城市管理问题,是执法者缺乏有效管理的体现,是投机取巧。“限电”完全是一种“懒政”行为。

曾章伟 不问青红皂白,不顾公民权

利,动辄就对事关民生的电动自行车下禁令,显然是“懒政思维”,是侵害民生之举,必须纠正。

个人认为,正确的做法是:首先,质检、工商、交警等相关部门要加强监管,不允许超标电动车进入市场,同时加大使用超标车的处罚力度,对超标车要责令限期整改,合格后才能上路。其次,政府应更合理地规划设计城市道路,如将自行车和人行道隔离、设计自行车专用道等等,使出行者能更好地各行其道。第三,大力加强法制宣传和安全意识教育,进一步增强群众的守法意识和交通安全意识。

一刀切的“懒政思维”不仅不省事,反而容易引发新的社会问题。平时不作为,出事乱作为,把“依法行政”抛在脑后,朝令夕改,到头来伤害的是民心,损害的是政府的形象和公信力。