

# 深圳管理电动车 禁令将变“限令”

## 相关条例草案修改稿已提交该市人大审议

新华社深圳6月29日专电 正当深圳市交警局此前规定的7月1日对电动车正式罚款临近之日,近日提交深圳市人大审议的《深圳经济特区道路交通安全管理条例(草案修改建议二稿)》对电动车的表述发生了一些变化,这也让似乎已是“板上钉钉”的深圳电动车“禁令”有了变化的可能。

5月26日,深圳市交警局颁发一纸电动车禁令:在主要市区全时段“限行”电动车,将拥有50万电动车的深圳推到了风口浪尖之上,引发了民意对“一刀切”做法的强烈反对。不少媒体对深圳这一举措予以不少批评,认为未经听证、未

考虑低收入群体需求的“一禁了之”背后是“懒政思维”。

而日前提交深圳市人大审议的相关条例草案修改稿中,记者注意到,关于电动自行车的表述发生了明显变化。草案修改稿在原条例规定公安机关交通管理部门可划定特定路段、时段,限制电动自行车、摩托车、电瓶车上路行驶的基础上,增加了“经市公安局交通管理部门批准并核发专用标志的警用车辆及从事邮政、快递、市政公共设施抢修业务的车辆除外”的相关内容。此外,草案修改稿还明确规定,“车身重量超过四十公斤、实际最高时速超过二十公里的电动自行车等非

机动车不得上道路行驶。电动自行车、自行车等非机动车上道路行驶时不得超过法律、法规规定的最高时速,不得违反规定载人、载物。”

有关专家认为,相关修改意味着深圳对电动车从原来“全部禁止”转为“以限为主”,在立法层面已经为受电动车“禁令”影响较大的部分低收入人群预留了“政策出口”。

记者采访的一些深圳电动车主对此表示“谨慎欢迎”,认为修改体现了深圳对民意的尊重,但仍有车主担忧:“如果和过去一样还是在主要市区全时段限行,那禁改限的作用并不明显。”

### »观点

## 从禁到限,是一大进步

“一禁了之”的简单社会管理思路,引发了社会强烈的质疑和批评。深圳丽欣电动车行经理郝丽学说,深圳市早在1997年就取消了自行车道,“在没有给电动车一个足够合适的路权空间的情况下,将所有交通事故的原因都推给电动车本身,实在让人无法接受。”一些人士则担忧,深圳的“禁令”会被其他城市群起仿效,对中

国电动车产业造成致命影响。针对“禁令”,著名网购企业京东商城首席执行官刘强东则在微博上投诉:“禁电”让我们不得不租赁更多站点,缩小配送范围。租金大幅提升、配送效率下降,成本一下子提高了40%。”

在深圳市人大常委会的审议中,部分常委会委员就认为,对于城市电动车而言,社会管理必须体

现出人性化的特征,而不能简单地“一禁了之”。“深圳从禁到限,是一大进步,体现了中国地方政府部门的管理思维开始具备越来越多的柔性因素。在牵涉到社会群体复杂利益的问题上,我们的思维不能总在‘禁’上打转,而要在创新社会管理上做文章。”深圳大学管理学院公共管理与公共政策研究所所长肖俊说。

综合

### »对话

## 中国行政管理学会副秘书长毛寿龙: 科学和民主决策有了更多空间



毛寿龙

中国人民大学公共政策研究院执行副院长,中国行政管理学会副秘书长

现代快报:深圳在管理电动自行车问题上出现的变化,让很多人长出一口气。应作何评价?

毛寿龙:深圳是先做决策,引起反弹。禁令改成限令,这还是体现了对民意的让步。毕竟还有一些特殊行业需要照顾,不能都禁了。而且也应老车老办法,新车新办法,然后逐步淘汰。

不可否认,目前的这种改变,已经是一个进步。说起来,电动自行车难以管理,也是一个问题。我们的行政标尺还是,城市要整洁,交通要有序,一些电动车钻来钻去,直观地来看这种现象当然不能让人满意嘛。

现代快报:按照今年3月公安部、工信部等联合下发的有关加强电动自行车管理的通知精神,不“简单禁止”当为基本要求。

毛寿龙:这一通知,实际上涉及到稳定问题,涉及到老百姓的切身利益,你若简单禁止,会带来负面效应。毕竟已经卖出那么多了,要是说禁止就禁止,也没那么容易。从技术标准来说,的确也有争议,而来自电动自行车行业

的数据表明,电动自行车的交通事故率在下降,不见得就比汽车的高。从这个意义上讲,以安全原因为禁电动自行车,的确是有点问题。

现代快报:对于这一通知精神,一些地方并没有很好地理解,在执行上也存在偏颇。

毛寿龙:这一通知并没有强制要求,只是提出“不要简单禁止”的建议,问题是,如果条件具备的话,“简单禁止”似乎也可以。“禁”也可以,但不能“禁止”,要考虑到各方面利益存在的复杂性,要照顾到各个群体的特色需要。

现代快报:这件事情对于各地制定公共政策也应该有启示作用。

毛寿龙:的确,应该强调科学决策。科学决策的程序要搞好,在相关事务上应该强调更多更好的证据,不能笼统地说。要搞好调查工作,在进行民主决策时要听听利益相关人的意见。如果大家愿意看到电动自行车的存在,那也不是坏事,毕竟现在油价太高了,停车费等费用也很高,想坐公交车又太挤。

现代快报:“从禁到限体现了地方政府部门的管理思维开始具备越来越多的柔性因素”,你怎么看?

毛寿龙:在管理上身段放软了。换句话说,科学决策和民主决策有了更多的空间,而且针对各个方面的利益,政策的复合程度提高了,毕竟政策不能简单化嘛。

快报记者 刘方志

### »中国观察之榘榘专栏

## 地沟油泛滥的根本原因还是没人管

地沟油生产步入机械化、规模化,已经成为事实。新华社记者暗访京、津、冀等地多家地沟油窝点发现,这些窝点日加工能力合计已近百吨,加工工艺、提炼设备均属精良。在天津,一家加工厂负责人称他们的日加工能力30吨左右,设备一流,且各种证件齐全,不怕检查,甚至通过了QS认证。在北京,据说有数千人从事这一行当,年产值几个亿。记者将一批地沟油样品送至国家食品质量监督检验中心,其中两瓶样油的检测结果符合食用植物油和食用动物油的一般指标要求。中国粮油协会油脂分会会长王瑞元给出的说法是:目前还没有检测地沟油的有效办法。

(6月29日《京华时报》) 看看,如今的地沟油生产,再也不局限于小作坊,也不必偷偷

摸摸地干。这个被人们恨得牙痒痒的行业,俨然发展成形势大好的产业链了。所谓的窝点,只是一种贬称,实际上,这些窝点差不多已公司化、集团化了。如报道所示,这些窝点产出的地沟油产品,不断流向食品加工企业、粮油批发市场,甚至以小包装形式进入超市。更令人不安的是,有知名的食品企业也去那儿采购地沟油做原料——该知名企业是哪个企业?这个问题不能忽略,查出来的话,没准儿又是一个炸弹级公共事件。

地沟油能从地下跑到地上活动,说起来恐怕免不了又要回到监管这个老话题了。地沟油问题,说到底还是阻截的力量够不够的问题。我们看看监管部门是怎么说的:记者采访北京市市容管委会,得到的答复是,餐厨垃圾处理仍处于无序状态,相关处罚权归城

管。北京市城管执法局则称,他们没有相关执法权。北京市工商局称,市场上的地沟油应当由质监部门判断。北京质监局却表示,地沟油问题主要靠市民投诉,近两年来他们没有收到过相关投诉。

绕来绕去,问题的终点又回到起点。如果大家记忆力不坏,会觉得这又是老生常谈——去年,郑州市质监、工商和卫生等部门面对地沟油问题都曾不约而同地声明:“地沟油主要不归我们管。”这么想来,你大概就该明白,为什么专家说地沟油检不出来了。这个事情谁都不管,或不想管,自然也就没人检测。而且既然谁都不必承担责任,这个检测的技术也就没必要与时俱进了。

所谓的检不出来,有时候也未必是检测技术跟不上地沟油技术的发展,而可能是监管者的经

济意识跟上了地沟油的利益发展。新闻中有个细节值得注意:知情人说,这种没法律保护的生意,想做大做强,除了拼价格外,最重要的还是要壮大自身“实力”,这些人慢慢就形成了“势力”,有了“老大”。想想看,法律不保护的买卖,什么样的“势力”能够保护?记者之所以能轻而易举地调查到地沟油窝点,说明他们的生产与交易已接近公开化,为何他们能够如此肆无忌惮?

显而易见,地沟油的机械化、规模化生产,根本原因不是检不出,而是没人检!我们攻克了神舟飞船等非常尖端的技术,为何攻克不了地沟油问题?一句话概括:一些管理部门漠视食品安全已成习惯,切实为民生负责的力量太弱小。

(作者系资深时事评论员)

### »他山之石

## 没有法治 权力就没有制约

法治是科学发展的保障。没有法治,权力没有制约,执掌权力的人可以随心所欲地行使权力,经济、社会就不可能实现科学发展。

法治同时也是科学发展的内涵之一。科学发展的核心是以人为本,而法治的基本功能恰恰是保障人权,维护公民、法人和其他组织的合法权益。

2009年,全国人大常委会制定食品安全法,但还是有个别地方为了“保税收”,“保发展”,放任所在区域内的食品生产企业违规操作,最后导致重大食品安全事故发生。少数地方的领导轻视法治,甚至践踏法治,一个重要原因恐怕是没有正确理解法治与发展的关系,没有全面理解邓小平同志“发展才是硬道理”的准确涵义。邓小平同志讲“发展才是硬道理”这句话,一是有其特定历史条件,二是在上下文中限定发展是“稳定、协调的发展”,三是强调发展经济的重要目的是“改善人民的生活”,四是在讲这句话之前,他一直反复讲“必须加强法制”,法制“更带有根本性、全局性、稳定性和长期性”。

有人认为,为了不断推进改革和发展,应允许一定的“良性违法”,即动机良好的违法。如果说在中国法制极不完善和立法体制尚不健全的特殊历史阶段,“良性违法”尚有一定的合理性,如上世纪80年代深圳市进行的土地使用权有偿出让制度改革,那么,在中国特色社会主义法律体系已经形成的今天,再允许以“改革”“发展”或其他美好名目任意违法,如一些地方以“改革”之名“撤村改居”,强制农民“上楼”,推进“城市化”等等,那就没有任何理由了。

毫无疑问,我们必须毫不动摇地推进改革和发展,但必须牢记,我们推进的改革、发展是为了实现科学发展,而科学发展的核心是以人为本,通过法治实现人的自由和幸福。

(作者姜明安,原载6月29日《人民日报》,本报有删节)

### »热点纵论

## 超期收费公路怎能以降低收费应付整治

北京首都机场高速从7月1日起将实行新的收费标准和收费方式,各收费站进京方向停止收费,天竺收费站出京方向收费降低一半,同时,撤销三匝收费站。其他收费站出京方向执行现行收费方式、收费标准不变。(6月29日新华网)

审计署2008年披露,首都机场高速总投资11.65亿元,其中银行贷款7.65亿元,从1993年开始收费,至2005年底已收费32亿元,审计署更是直指其为“高价公路”。显然,投资早已收回,贷款也早已还清。对于这样的超期收费公路,以降低收费来应对五部委清理行动,难以让人接受。

首都机场高速之所以顽强地

超期收费,是因为该公路的性质“自觉”转为了“经营性公路”,重新核定了30年的收费权。现在,只降低收费,而不是取消收费,就是扛着“经营性公路”的大旗。

从政府还贷公路转为经营性公路,这是很多公路超期收费的原因,大概也是很多地方政府应对五部委清理行动的手段。因此,只有掐断从政府还贷公路转为经营性公路的路径,五部委此次路桥收费清理行动才能达到目的,让公路恢复公益性。

事实上,很多政府还贷公路转为经营性公路超期收费的理由难以成立。一方面,依据《收费公路管理条例》规定,转让收费公路

权益的,应当向社会公布,采用招标投标的方式选择经营者,但从相关报道中,我们看不到首都机场高速公开公路性质改变的依据,也没有公开选择经营者。

目前,首都机场高速的管理者为北京市首都高速公路发展有限公司,这家国企是直接被行政部门赋予了收费权,并没有经过公开、招标投标等相关程序。实际上,即便该公司获得经营权合乎程序,《收费公路管理条例》相关规定的合理性依然值得怀疑——转为经营性公路不能绕开民意这一环节,即需要公开听证或公开征求意见,而首都机场高速“变性”过程未见征求意见。

另一方面,首都机场高速已经还清贷款,只剩下公路维修保养问题了,这理应通过已经收取的燃油税来解决。燃油税的初衷,就是从油价中提取一定比例作为养路费费用。试问,投资早已收回,贷款也已还清,养路费由燃油税来支付,还有什么理由继续收费?

首都机场高速超期收费理由不足,理应停止收费,而不是降低收费。经营者不能再把它当成摇钱树了。当然,这不能坐等地方政府和垄断企业自觉放弃收费,而需要相关部门尽快出手。清理全国违规收费的公路,请从首都机场高速开始!

(张海英)