

有一说二

# 电动自行车，国标未捷身先死

近日，广州市法制办发布了关于公开征求对《广州市非机动车和摩托车管理条例（草案征求意见稿）》意见的公告。《条例》规定：本市行政区域内禁止销售电动自行车，本市限制摩托车行驶范围内禁止销售摩托车，在越秀区、海珠区、荔湾区、天河区、白云区、黄埔区范围内禁止销售人力三轮车。



■ 华商

基于交通压力与交通安全，对于广州这样规模的城市来讲，禁摩禁电，或是不得已而为之。现在，从禁止上路到禁止销售，算又是一个升级，可起釜底抽薪之效。但我疑惑的是，“禁电”是否成为所有人的共识？禁止销售是否对“市场的决定性作用”构成不正当干预？

电动自行车，可谓国标未捷身先死。电动自行车行业国家标准《电动自行车通用技术条件》是1999年正式实施的，据

报道，当时仅有生产企业20多家，年总产量不足15万辆。而到目前为止，电动自行车行业规模已经是1999年的200多倍。据悉，现行的电动自行车国标正在加紧修订，新国标有望明年出台，将在车重、限速两项备受关注的指标上适度放宽。新国标尚未面世，一些城市早就开始“禁电”，甚至是“断电”，这让电动自行车情何以堪？

电动自行车“存在即合理”，现已成就为中国最大的“草根产业”。有观点认为，作为汽车的有力补充，电动自行车不

但可以缓解交通难题，也有利于环保节能与低碳经济的发展。那么，电动自行车“路在何方”？眼下，在城市交通资源配置上，自行车及电动自行车处于绝对的弱势，“路权”越来越窄，此为机动车与非机动车之间的“不公平竞争”，并不在跑线上的竞争。但是，无论从城市尊重“穷人交通学”角度，还是从环保与低碳角度，都不应该对电动自行车“一禁了之”，而让其有一席之地，与其它交通工具形成“正和博弈”才是。

## 封杀电动自行车以人为本了吗

■ 连海平

政府公共决策当以人为本。这个“人”，不单指少数富人，更有广大中低收入人群。简单封杀电动自行车不能让人信服，以行政手段强迫单方付出代价并不公正。

近日，《广州市非机动车和摩托车管理条例（草案征求意见稿）》引起热议。《条例》对非机动车和摩托车首次做出“禁售”“禁油”“禁行”“禁停”“禁坐”等规定。对此，当地部分依赖电动自行车生活、工作的人群明确表示反对，甚至有快递员称如果“禁电”将立刻辞职。

“禁止电动自行车”，广州不是第一次提。早在2006年11月，广州就曾“禁电”，引起社会强烈反弹，连电动自行车行业协会也发声表示反对“简单封杀”。结果是既没禁止，也没放行，就这么拖着，一直拖到了今天。如果说当时的条件不成熟，8年后的今天，封杀电动自行车的时机到了吗？

暂且不说法理上有无漏洞，仅从公

众权利、民生与城市交通层面，简单封杀电动自行车就难以服众。道路资源是城市公共资源，应该满足不同层次群众的出行需求，私家车可以使用，摩托车、电动车、自行车、行人都应该分得一定的路权，这才算公平合理。早在1998年3月，广州就全面停止核发市区（旧8区）摩托车号牌，16年时间将摩托车全面禁住了，自行车道却严重不足，根本不能满足市民的出行需求，眼下电动自行车又要禁止，将再度剥夺中低收入群体使用道路资源的权利，并将这些权利让给高收入群体，这岂不是变相“劫贫济富”？再者，一旦“五禁”，那些电动自行车要怎么处理？谁来补偿车主的损失？财产权问题同样不容忽视。

电动自行车不是一种简单的代步工具，它早已深深渗透到一些与市民生活息息相关的商业活动中，如快递、饮用水、瓶装煤气、大米、报纸、函件等等送货上门。电动自行车不仅能够保障市民生活便利，也让市民享受到“高性价比”的生活。一旦封杀电动自行车，许

多行业成本随之增加，不仅对行业发展有影响，市民支出也会水涨船高。

此外，封杀电动自行车只会让城市交通拥堵雪上加霜。广州城市之堵有目共睹，每到交通繁忙时段，东风路、中山路、黄埔大道、广州大道等各大主干道无一例外。这一方面拜城市发展、市民收入增加所赐，另一方面则是此前“禁摩”的结果——摩托车不能上牌，市民只能买小车。近年来，广州私家车数量增速惊人，最后不得不实行限牌上路。此次封杀电动自行车，同样会产生挤出效应、替代效应。这样一来，城市交通压力会更大，拥堵将更厉害，到时再涨停车费恐怕也无济于事。这是城市管理者愿意看到的吗？而横向比较，国内许多大城市都没明文禁止电动自行车，广州又何必“相煎太急”？

政府公共决策当以人为本。这个“人”，不单指少数富人，更有广大中低收入人群。简单封杀电动自行车不能让人信服，以行政手段强迫单方付出代价并不公正。

## 禁骑电动车不如市场来调节

■ 周蕊

电动自行车和摩托车限行，在国内很多城市早已实施，可像广州这样准备对其进行“全面封杀”的，国内似乎还是首例。但在国外一些地方，也有完全禁行的。比如加拿大的一些省份、美国的一些州，就明确禁止电动自行车上路。因此，放眼全球，广州拟实行的“五禁”并不让人感到“孤独”，若说其是“奇葩”政策，未免有点大惊小怪。

事实上，在交通日益拥堵的现实下，电动自行车和摩托车确已成为令人头疼的安全隐患。

据报道，某知名品牌电动自行车的董事长做过一次市场调查，他伤心地发现，很多人“最讨厌的车就是电动车”，认为电动车就是跑在非机动车道上的“坏孩子”，横冲直撞、毫无章法，时而窜进机动车道，隐患丛生。日常出行中，汽车驾驶人见到电动车特别是骑车载人者，总要特别地多留个心眼，怕他突然摔倒，或者乱穿乱插。两个轮子的车，毕竟没有四个轮子稳定，加之骑车人大多未经过交通法规培训，安全意识薄弱，闯红灯、逆行、超载、胡

乱变道等违法行为常能逃过处罚，即使被抓到，按各地交通法规，处罚也很轻。如此，怎能不让这些“骑手”成为被惯坏的“野孩子”，成为马路安全的一块心病？

但若因此而对其进行全面“封杀”，却需进行全面的慎重考量。就如人体两个肾，某个肾患了病，要不要一刀切除，需综合衡量其病变情况、会不会感染扩散、还有没有功能等因素。就目前中国大多数城市来说，电动自行车作为自行车的“升级版”和摩托车的替代品，仍是许多普通市民中短途出行的便捷工具。其使用价值虽在汽车时代有所削减，但并未趋于丧失。

另外，骑电动车具有成本低、污染轻、方便灵活、占地面积小等优点，客观上还节省了公共资源。如果一下子将其“五禁”，不仅主干道，连小区也不许行驶和停放，则不仅不利底层民生，还会逼使部分骑车者比如快递员、小店采购员、短途上班族等改驾汽车，道路和停车场只会更加拥堵。

市民出行选择何种交通工具，往往取决于特定场合下对于他的使用价值，而这种价值是随着时代的变迁、环境的

变化等发生改变的。比如古代流行的骑马和坐马车，为何在当代不需强调“五禁”而市民自禁？就因为机动车的出现，使马车的的使用价值大大削弱而近乎丧失，市民对它已无需求。沿着这个思路，对于有安全之忧的电动车、摩托车，与其用行政手段来“一刀切”地“封杀”，不如借助市场这双无形的手来引导和调节。大力发展地铁、公交等公共交通，通过改善道路、停车场等设施，降低小汽车出行的成本，逐步减少市民对电动自行车的市场需求，才是更科学、人性化的引导之策。

而在电动自行车的市场需求仍然旺盛的情况下，我们不妨借鉴国外的一些先进做法，对其实行严格管理。比如在德国，老百姓骑电动车需要考驾照，也得严守交规。每名骑车人得经过至少两天的培训，考试合格者才能获得驾照。日本、澳大利亚等国也要求其持有驾照，对于行驶有严格规定，甚至连配备什么样的车灯都管。如果我们也严加管理，提高电动车的上市、上路门槛和“撒野”成本，势必也能起到间接的调节作用。

博议

### 支持 让电动车不再乱蹿

@lilybaobaoma: 支持，因为他们在路上乱蹿，太吓人了。

@有一天我突然发现原来我是超人：点赞！电动车太可怕了，都骑到机动车道上去！抢行闯红灯非常危险！以前摩托车好歹还持证上路，电动车完全没有任何培训，都骑得嗖嗖的。

@MUWEI405: 应该禁止，骑车人逆行、闯红灯、走机动车道，经常违规，造成交通事故，还不负责，不禁不行了。

@不尖: 骑电动车的也应该考取牌照，违反交通规则按照机动车标准处罚，当然电动车本身也要纳入管理，实行机动车牌照制。同时还要给电动车上交强险。

@手机用户: 电动车早就应全面取缔，更应严禁、严打，这五类黑车在真正的广州市民心目中可谓怨声载道，广州的交通、形象已被抹黑！但话讲回来，对便民的行业，我们是否可适度开放？

### 反对

#### “疏”别“堵”才是正道

@人人爱福州: 想象一下要是没有电动车会怎样……

@文子6899: 走路、骑自行车一样会闯红灯违章，把管人的责任推卸给摩托车、电动车，纯属情政！

@翰墨风格: 电动车有利于百姓生活、有利于市场经济、有利于环保，为何要粗暴禁止，政府就是懒政，回避管理难问题，政府要检讨，要改革。

@ALIN918: 该依法管理，而不是一禁了之。

@o清一晨o: 既然是大众切实需要就想办法“疏”别“堵”。

@kinvit: 限行是可以的，一刀切值得商榷。

@信步者: 电动车应纳入摩托车管理，只是动力不同，实行上牌管理，至于禁不禁，或可和摩托车一起对待！

@生死何来去: 电动车主要是走什么道的问题。走自行车道太快，走机动车道又太慢……横冲直撞者比比皆是，当然自行车也有此种情况，但因为电动车的块头大、速度快，更具杀伤力，同时也更容易被杀伤……重点在规范制造标准并严格执行，另外，制定专门的交通管理规则。

@Sansiro林: 虽说电动车确实问题很多、但是要看到电动化是大趋势、汽车都在向电动化转变。把电动车都禁了就没事了？自行车还有乱骑的呢，行人还闯红灯翻护栏呢，这都是人的问题，而不是车。加大处罚力度，考本记分，可以和机动车一样嘛！

■ 微言

@文考堂: 广州的交通不会因为禁电而变好，禁摩后也是一年比一年堵。上班的还可以坐公交，做小买卖的就只能买小货车，面包车了。现在郊区早上送菜进城的小贩很多都是开摩托的，如果禁得严，肯定得开小货车。

@H一直走到最后: 禁，禁，禁，什么都禁，有哪一样你是禁得好的？地沟油禁多久了？越禁越多！多车私用，禁多久了？到处都是开着去市场买菜的、送小孩上学的……现在你连电动车都要禁！还让人活吗？

@广州陈扬: 电动自行车之所以成为当代中国城市交通管理的难点，就在于这个家伙不但太好了而且还太坏了。用有文化的表述就是：电动自行车是现代城市生活中的一把双刃刀。而且双刃都是寒光闪闪。

