

提案之三：

大力发展电动自行车 应当摘帽电动自行车“马路杀手”的称谓

一、提案内容

面对全球范围的资源及能源紧缺，各国纷纷制定了符合自身国家战略利益的能源规划。随着全球温室效应的加剧，扶持新能源产业，发展低碳经济，提倡节能环保已成为各国政府的共识。自上世纪 70 年代年以来，电动车产业，因具有无污染、无噪音、节能、低碳的产品特点，赢得了各国政府的大力发展和支持。我国也早在 70 年代就开始研制电动自行车，但由于当时性能主要是由于蓄电池制造技术的不过关而无法得到推广和普及。

上世纪 90 年代中期，随着蓄电池制造技术的进步和工艺的改善，电动自行车技术逐步走向成熟实用化，它具有节能、经济、便捷、安全的四大特征，既具有自行车的轻便，又兼有机动车较快的速度特征，是非常适于短途代步的绿色非机动车交通工具，很符合当今中国消费者的消费特征和需求，因此经过短短的几年发展，便逐步取代自行车和部分摩托车，成为城市工薪族和农村殷实家庭劳力选择代步的首选交通工具。

据权威机构统计，1999 年全国电动自行车行业产销量只有 26 万辆，到 2004 年增至 2000 万辆，此后，销量增长迅猛，平均以每年 2000 万辆的数量递增。截至目前，全国电动自行车保有量已经突破 1.2 亿辆的大关，电动自行车，已不经意间成为一个与人民生活息息相关、关乎 1.2 亿人每天日常交通出行的新兴大产业！

经过十余年的迅猛发展，电动自行车行业作为一个深系民生的产业，在成长的过程中也鲜明的鲜明的形成了中国特色。一方面是我国消费者购买力的不断提升和对消费需求的不断增长，另一方面是电动自行车强大的消费吸引力和不断成熟的市场销售网络，两者之间产生了一个非常庞大的电动自行车市场。十余年来，经过国家管理部门、行业协会、各界专家学者和各整车、配件制造企业以及消费者的精心培育，电动自行车产业正呈现出强劲的市场发展潜力和巨大的空间，可以骄傲的说，中国电动自行车产业，它是当今中国第一个拥有真正意义上自主知

知识产权的产业，中国人民的伟大的电动自行车创业实践，推动了全球电动车产业更快更好的发展。中国 1.2 亿消费者自主骑行电动自行车，如果按平均日出里程 25 公里，去替代摩托车的节能总量是相当于一年减少化石能源 2758.3 万吨标准煤，减排二氧化碳总量是 5256 万吨。中国电动自行车，为全球应对气候变暖，发展低碳经济，提倡节能减排所做出出巨量贡献和表率行为，令人钦佩！

但看到中国电动自行车产业所做出巨大成绩的同时，我们不能不提及的是，如此骄人的成绩是在我国当前并不宽松的产业政策环境中取得的，“禁止”、“禁售”、“限制上牌”、“称重”“上路罚款”等等限制，常常见诸各地城市新闻报端。在电动自行车发展进程中在国内某些地方屡屡曝出的事件，如“福州事件”、“珠海事件”我们仍然记忆犹新！

2009 年 12 月，社会上也因国家标准化委员会出台电摩新国标并宣布在 2010 年元旦正式实施而引起轩然大波，因为按照新国标的电动自行车如果重量超过 40 公斤，速度超过 20 公里/小时，将对电动自行车按机动车道进行规范和管理，这就意味着目前社会上的绝大部分超标电动自行车将面临走上机动车道，与汽车、摩托车争车道的场景，车主也将由“骑行者”身份转变为”驾驶员”身份，必须接受考驾照、买保险、上牌等一系列冗长的手续。由于新标准实施涉及面广，实施操作性尚存在很多实际问题，尤其是在包括广大消费者、专家学者、行业协会、厂家的积极反对，国标委下文宣布暂缓实施涉及“电动轻便摩托车”的内容，但同时要求电动自行车行业结合实际抓紧修订已实施了十年之久的电动自行车新国标。目前，电动自行车新国标制定正在相关部门的紧锣密鼓制定进程中！前途如何，有待国家政府部门最后的批准和回复。

取得骄人节能减排业绩，方便全国 1.2 亿消费者日常交通出行的电动自行车产业，在面对全球风起云涌的电动车发展大机遇的同时，也面临着发展的困局！

有理由相信，如果国家产业部门能更加积极地引导、扶持电动自行车产业，出台更加符合电动自行车产业政策和扶持政策，给行业以更广阔的发展空间和技术创新空间，中国的电动自行车产业必将迎来又一波发展新高潮！

当前，社会上包括一些地方政府部门的管理者对电动自行车存有一种观点，认为电动自行车现行范式和通行原则会造成安全问题，并冠之以“马路杀手”的

帽子。受这种观点的影响一些地方政府出台一些禁限电动自行车的政策。而他们指责电动自行车不安全的“罪状”主要有：死亡数据成倍增加、破坏了非机动车道上的安全、威胁行人和自行车的安全等等。事实真相如何，它真的是马路杀手吗？透过表象看本质，需要科学的数据，客观的论证，结论是电动自行车非但不是“马路杀手”，其实是“马路天使”。

事实数据分析以客观的表明，由于电动自行车的大量普及，带来的死亡事故非但没有增加，而是大幅减少，电动自行车功不可没，它是真正的“马路天使”。

二、提案建议

在此，我们郑重提案建议：政府部门应积极引导舆论导向，摘帽电动自行车“马路杀手”的称谓，大力宣传电动自行车的“便捷、环保、经济、安全”的四大产品消费特性。

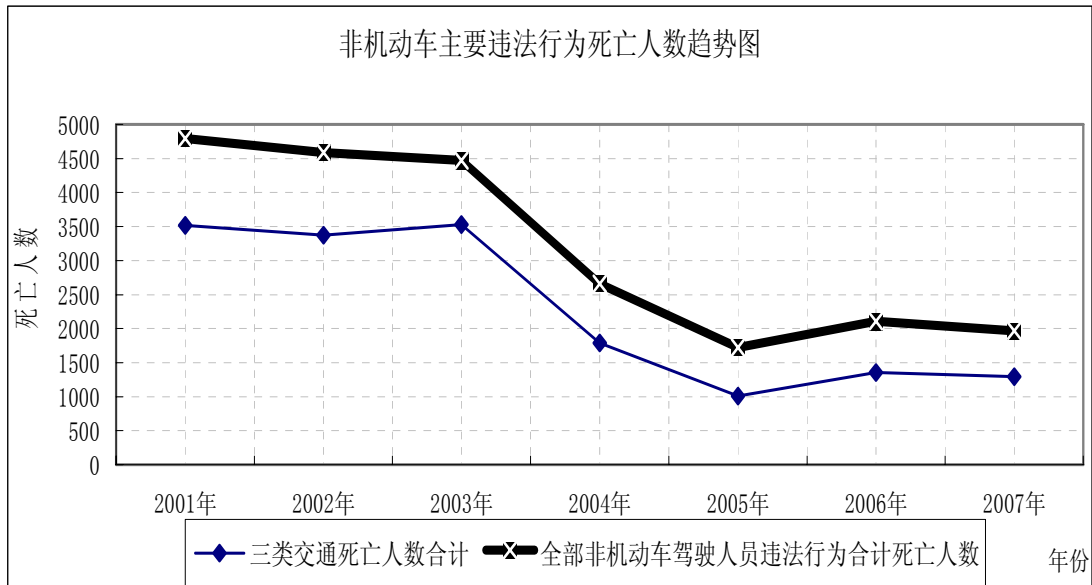
三、建议理由

大力发展电动自行车，建议政府采取如下具体措施：

1、电动自行车从 2004 年到 2007 年的死亡人数分别为 589、1037、1601、2469，从表面上看，似乎真的是成倍增加，但是我们应该看到电动自行车本身的保有量也是在快速增加这个现象，电动自行车从 2004 年到 2007 年的保有量分别为 2000 万、4000 万、6000 万、8100 万，为了公平的看其死亡数据是否成倍增加，最直接的办法就是算出其万车死亡率，电动自行车从 2004 年到 2007 年的万车死亡率分别为：0.29、0.26、0.27、0.30，数据虽有波动，却基本保持稳定，死亡数据并没有明显的增加。所以凭借“死亡数据增加就判定其为新马路杀手”的命题不成立。

2、下表是公安部交通管理局编制并出版的《中华人民共和国道路交通事故统计年报》（2001-2007 年）数据，主要摘录了非机动车违法引起的驾驶人员死亡统计情况。

非机动车主要违法行为引发的死亡人数							
主要违法行为	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
违法驾驶类							
醉酒驾驶	84	86	67	18	24	32	27
超速行驶	/	/	/	/	/	44	68
突然猛拐	820	758	804	387	171	/	/
逆向行驶	375	395	386	99	76	180	198
违法驾驶类小计	1279	1239	1257	504	271	256	293
违法抢道类							
抢道行驶	1035	1019	1066	434	159	115	108
违反交通信号	/	/	/	45	46	207	165
未按规定让行	/	/	/	/	/	346	371
违法抢道类小计	1035	1019	1066	479	205	668	644
违法占道类							
违法占用机动车道	1201	1116	1207	/	/	/	/
违法穿行机动车道	/	/	/	807	531	/	/
违法占道行驶	/	/	/	/	/	429	354
违法占道类小计	1201	1116	1207	807	531	429	354
三类交通死亡人数合计	3515	3374	3530	1790	1007	1353	1291
其他类交通死亡人数合计	1279	1215	943	870	718	755	677
全部非机动车驾驶人员 违法行为合计死亡人数	4794	4589	4473	2660	1725	2108	1968
三类违法行为占非机动车道总死亡的比例	73.3%	73.5%	78.9%	67.3%	58.4%	64.2%	65.6%
备注：表中“/”代表该年统计中无此统计科目。							



从图表中可以看出：

① 非机动车违法合计死亡人数总体趋势是下降的，2004 年急剧下降，比 2003 年下降达 40.5%。

② 违法驾驶类、违法抢道类、违法占道类合计死亡人数占的比例是较大的，占非机动车违法死亡人数的 60%左右，2005-2007 年的非机动车违法平均死亡人数为 1933.7，比 2004 年下降 27.3%，比 2001 年下降 59.7%，说明 2004 年电动自行车加入非机动车道上行驶，并没有恶化非机动车的安全状况，反而使非机动车的总死亡人数不断的下降。

综上所述，非机动车违法引发的死亡人数总体是下降的，2004 年后急剧下降，说明电动自行车加入非机动车道之后，不仅没有恶化交通状况，反而促使非机动车死亡人数不断的下降，所以说“凭感觉认为电动自行车破坏了非机动车道并认为电动自行车是新的‘马路杀手’”的命题也是不成立的。

3、下表也是从公安部交通管理局编制并出版的《中华人民共和国道路交通事故统计年报》（2001-2007 年）摘录的数据

年份	驾驶电动自行车死亡人数	驾驶自行车死亡人数	电、自合计死亡人数	行人死亡人数	三者合计死亡人数
2001	34	16190	16224	28274	44498
2002	55	16407	16462	27575	44037
2003	87	14664	14751	25673	40424
2004	589	13655	14244	26741	40985
2005	1037	11407	12444	24451	36895
2006	1601	8471	10072	23285	33357
2007	2469	7553	10022	21106	31128

从表中可以看出，电动自行车和自行车的合计死亡人数 2007 年比 2001 年减少 6202 人，降幅达 38.2%；电动自行车、自行车和行人的合计死亡人数 2007 年比 2001 年减少 13370 人，降幅达 30%。电动自行车的保有量从 2001 年的 100 万辆到 2007 年 8100 万辆，增加了 8000 万辆，如果说电动自行车是不安全的、或者说电动自行车威胁到自行车和行人的安全，那么电动自行车和自行车的死亡人数以及三者合计的死亡人数都有应该持续增加的。而公安部的数据却告诉我们，电动自行车和自行车的合计死亡人数减少了 6202 多人，降低了 38.2%，三者合计的死亡人数更是减少了 13337 多人，降低了 30%，这说明电动自行车不仅没有威胁到自行车和行人的安全，反而促使了合计死亡人数的减少。

综上所述得出结论是，电动自行车的大量增加并没有任何恶化步行者交通安全的迹象，称电动自行车是“马路杀手”的提法是毫无科学根据的。

四、具体措施

1、在政府公开场合和官方媒体大力宣传电动自行车在当前中国交通由自行车王国向电动自行车王国转化的这一伟大历史进程，公开宣传电动车经济、便捷、节能、环保的四大特征。重点宣传电动自行车的“安全性”，彻底摘除“马路杀手”的不实称谓。

2、出台国家对电动自行车产业的官方态度，扫除目前一切各地方政府制定的禁售、上牌、限速等地方土政策和不合理规定，取消对电动自行车的产业歧视。

而改以鼓励、宣传、推广的态度。

3、给予电动自行车行业以与新能源汽车、国家官方呼吁的各项节能减排工程或项目以同等的节能尊重。

4、由国家政府相关部门出台政策，对电动自行车行业中自主创新、技术突破和有特殊贡献的企业进行表彰奖励。

提案委员（签名）：