



中国公共管理案例中心
China Case Center for Public Policy & Management

深圳市实行“禁摩限电”

本案例适用于政府管理、公共政策、应急管理等相关课程主题的教学中。

电动自行车的兴起及存在问题

随着我国经济、社会的发展和城市框架的拉大，自行车越来越不能满足居民的出行需求，迫切需要寻求替代自行车的交通工具。在居民生活水平普遍达不到购买机动车(小型汽车)能力和公交系统不能保障出行需求的现实条件影响下，部分城市又开展“禁摩”行动，电动自行车在世纪之初迅速普及，并逐渐发展成为城市道路交通的“主力军”。电动自行车作为一种便捷的代步交通工具虽然受到广大市民的青睐，但不可否认的是，其也有自身短板，如因交通事故频发、行业市场混乱等弊端而引发一系列社会管理问题等。

事故多发，成为道路安全隐患

电动自行车具有轻巧快捷的特点，在车水马龙的机动车车流中来回穿梭，很容易引发交通安全事故。2014年10月，浙江绿源集团在中国自行车行业协会助力车专业委员会年会上发布了其耗时3个月写成的《电动自行车快速发展对交通安全的影响研究》白皮书，并对2008—2013年间的非机动车交通事故发生数和其中电动自行车交通事故发生数进行了统计(如图1所示)^①，发现在非机动车交通事故中电动自行车交通事故占80%以上，而城市中40%以上的交通事故都与电动自行车有关。由电动自行车引发的交通安全管理问题已越来越不容忽视，道路安全管理、交通秩序规范想要取得良好效果需要对电动自行车进行集中整治。

本案例由山东师范大学公共管理学院本科生宫成秀、杨静、李铭雯、邱敏、成照根等同学根据实地调研撰写而成，案例的写作得到了清华大学公共管理学院案例中心主任慕玲老师及张允老师的指导。本案例中涉及的人名、地名已进行掩饰处理。案例仅用于课堂讨论，不对组织绩效与个人得失作评价。本案例参加清华大学2016年中国公共政策案例分析大赛决赛，入选中国公共管理案例库。

清华大学公共管理学院所有，授权北京华图新天科技有限公司独家销售。未经清华大学公共管理学院授权许可，禁止以任何方式复制、使用、传播本案例或案例正文中的任何部分。如需订购，请致电86-10-85583080/85583081，电子邮件：case@htxt.com.cn。

^① 资料来源：<http://view.news.qq.com/original/intouchtoday/n3278.html>。

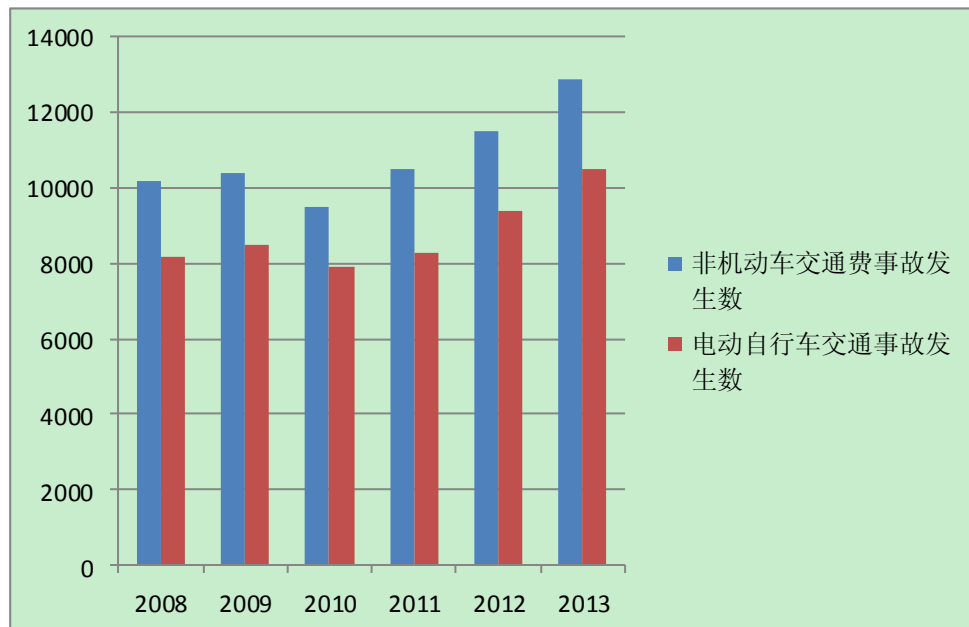


图1 2008—2013年非机动车交通事故发生数和其中电动车交通事故发生数

与人车争道，妨碍交通管理

在有电动自行车“参与”的交通事故中，由于电动自行车驾驶员存在违规驾驶行为而发生的事故所占比例很高，主要的违规行为有驾驶员不按交通规定分道行驶、逆向行驶、变更车道或调头时不注意来往车辆、横过道路时不下车推行以及抢道等。虽然符合国家标准电动自行车属于非机动车，但道路上行驶的电动自行车绝大部分都是不符合标准且严重超标的，电动自行车在机动车道上与机动车混行，高速行驶，甚至占用机动车道，不遵守让行规定，以致被机动车刮碰、撞击，或在人行道上碰撞行人，在酿成交通事故后迅速逃窜等案例数不胜数，给交通管理带来极大困扰。

废旧电池，污染破坏环境

一般电动自行车在使用一年左右的时间以后都会出现电池老化的问题，必须进行电池维修或者更换，这部分废旧电池对环境造成的重金属污染，远远超过了汽车尾气的环境污染。电动自行车废弃蓄电池中含有的重金属盐和酸碱等物质属于危险废物，其带来的环境污染具有周期长、隐蔽性大、危害严重的特点，仅靠环境的自我修复功能远远实现不了。为了实现生态文明的现代城市发展目标，中央在2012年11月份的十八大报告里从国家实际情况出发提出了“五位一体”的战略布局，各省市纷纷加快制定电动自行车管理政策，增大交通管理力度。

电动自行车管理的相关举措

针对电动自行车管理过程中的这些问题，中央及地方各级政府部门纷纷为实现电动自行车规范管理建章立制，力争做到顶层设计与具体落实相统一。在具体实施过程中，努力实现机构间的协调合作和有效的信息共享，通过管理部门的全局统筹来提高行政管理效率。

各级政府规范电动自行车管理的措施

公安部与工业和信息化部于 2011 年 8 月发布了《关于加强电动自行车管理的通知》，旨在规范电动自行车生产、销售和使用管理，主要内容包括：制定并出台加强电动自行车管理规定；加强电动自行车生产管理；加强电动自行车销售监督管理；加强电动自行车注册登记管理；严格电动自行车通行秩序和治安管理，各地公安机关要加大路面巡查力度，严厉查处电动自行车无牌无证上路行驶、占用机动车道行驶、超速行驶、逆向行驶、违法载人等交通违法行为；各地公安、工业和信息化、工商、质监部门要通过报纸、电视、广播、网络等媒体，广泛宣传驾驶“超标”电动自行车的危害，提高电动自行车驾驶人交通安全意识等。

文件指出，针对目前在用的“超标”电动自行车，各地公安、工业和信息化、工商、质监部门要积极争取政府支持，本着平稳过度的原则，通过以旧换新、折价回购，发放报废补贴等方式，鼓励群众主动置换和报废电动自行车。要结合本地区实际，提高政府设定“超标”电动自行车的过渡期限，限制淘汰在用的“超标”电动自行车，同时研究制定交通发展规划，优化交通出行结构，完善电动自行车发展政策，实现规范管理，有序发展。

各省市、地区管理部门积极响应文件号召，出台了一系列具体管理办法，归纳起来主要分为“禁”“限”“放”三种管理方式：一是“禁”，即坚决禁止电动自行车上牌上路，例如深圳市于 2012 年在原有“禁摩”的基础上增加“限电”的内容，规定在市区内的部分道路对电动自行车“禁行”。二是“限”，即限定电动自行车上路的路段、方式和技术标准，对已有电动自行车核发临时牌证，期满后不再核发并禁止上路，并限制超标电动自行车入市。三是“放”，即准许电动自行车上牌上路，对电动自行车不予强行干涉。

深圳市“摩电整治”的历史沿革

深圳市早在 1995 年就对摩托车上牌进行了严厉节制，1997 年实施摩托车禁止上牌，2003 年下半年，深圳警方决定开展“禁摩托摩”专项行动，俗称“断腿”行动，先后发布了《深圳市公安局关于禁止摩托车在特区部分道路行驶的公告》和《关于加强宝安龙岗两区摩托车管理的通告》，对特区内部分道路、区域禁止摩托车行驶。2009 年 2 月，深圳警方在全市范围内开展了 2009 年度第一次禁摩、打非统一整治行动，行拘违法犯罪嫌疑人 14 人，这是“禁摩”史上首次拘留违法违规人员。

2010 年 1 月 1 日起国家实施《电动摩托车和电动轻便摩托车通用技术条件》新国标，将 40 公斤以上、时速 20 公里以上的电动自行车（称为轻便电动摩托车或电动摩托车）划入机动车范畴，拟启动“禁电”行动，但后续并未实施。2011 年 5 月 26 日，深圳交通委联合交警局发布了“禁电”通告，通告发布以来，“禁电”举措在全国范围内引起争议，后于深圳市第五届人大常委会第九次会议上对禁令做出了修改，变“禁”为“限”。将“禁”改“限”后，对限行的路段、时段是否与此前公告禁行所规定的有所不同并未做出明确告示，这一举措未被真正落实就暂时搁置了。2012 年 4 月开展的治理行动，把之前单纯的“禁摩”增加了“限电”内容，全面“禁摩限电”工作正式展开。据深圳市警方统计，2013 年全市“禁摩限电”行动查扣的车辆中，摩托车 79,272 辆、电动自行车 324,920 辆。2014 年，深圳“禁摩限电”被纳入“民生实事”项目之一。2016 年 3 月，深圳市推

行被称为“史上最严”的“禁摩限电”政策。自该政策实施以来，新闻曝光率、事件关注度居高不下，成为街头巷尾热议的话题，一项政策的实施缘何如此受人“瞩目”？政策又将何去何从？

上 篇

深圳是中国对外开放的先行者，在短短的 30 年时间里，深圳以跨越式的发展创造了现代城市发展史上罕见的奇迹，创造出“深圳效率”“深圳速度”等一个个带有中国特色的代名词，使这个充满生机与活力的现代化都市赢得了世人的关注与赞赏。

深圳“禁摩限电”的现实背景

在深圳城市现代化发展的初期，代步工具由自行车的普及过渡到摩托车的广泛使用，摩托车具有价格适中、速度快、利于出行的特点，八十年代中期以后迅速成为深圳市重要的代步工具，但随着数量的增多，行驶速度的提高以及经济发展的内在需要，摩托车成为市区交通拥堵、非法营运和影响市容市貌等诸多问题的“主犯”，“飞车抢劫”更是成为深圳市一大突出的城市隐患。

1985 年起，北京开始“禁摩”，此后各大城市相继效仿。2002 年杭州“禁摩”，2004 年广州“禁摩”，截至 2015 年 8 月，中国已有 185 个城市加入“禁摩”阵营。在全国上下“禁摩”运动蔚然成风的背景下，电动自行车作为替代品进入中国市场，这种兼具摩托车速度和自行车身份的两轮车在短时间里急速发展，据中国自行车协会助力车专业委员会主任陆金龙介绍，目前全国有超过两亿的电动自行车用户。深圳的人口数量和居高的摩托车、电动自行车使用量，使其成为对“禁摩限电”政策出台需求最大的城市。在庞大的“摩电”数量之下，交通管制部门更加认同“禁摩限电”的必要性和紧迫性。

随着电动自行车乱象逐步浮现，新一轮整治活动随即展开。2011 年，由于“限电令”的授权没有具体的管理标准，也缺乏精细化、动态化和人性化的管理方式，导致“限电令”试行受阻而不了了之。2012 年交通事故数量的攀升使得“禁摩限电”再一次引起城市管理者的重视，一项潜在的道路交通改革处于不断地酝酿、实践与调整过程中。

深圳市的产业结构调整

经济增长的过程不仅是一个经济总量的增长过程，也是一个产业结构不断优化的过程，经济发展与产业结构的变化有着密切的关系。深圳经济特区经过 30 多年的改革开放，经济得到了高速发展，其产业结构的构成和分布与特区建立初期相比有了较大的变化。第一产业占比从 37.24% 下降到 0.03%，第二产业从 20.41% 上升到 41.17%，第三产业则基本保持在 50%—60% 的范围内，位次实现了由“三一二”转变为“三二一”，第三产业所占比重超过第二产业，标志着深圳已进入二、三产业双轮驱动的经济发展阶段^①，形成了以外贸和外资经济为主的外向型经济。

^① 胡燕：《深圳产业结构变动对经济增长影响的实证分析》载于《价值工程》，2005 年第 6 期。

据深圳市交通运输委员会发布的统计数据，2014年深圳市物流业增加值为1614.18亿元，较2013年增长9.69%，提前超额完成“十二五”末期1,500亿元的预期目标。在物流效率方面，同期全市社会物流总费用为2268.15亿元，同比增长9.61%，占同期GDP的比率为14.17%，较上一年度下降0.10个百分点，低于全国约3个百分点，效率继续提升。^①

深圳市邮政管理局于2015年透露，近年深圳物流业维持年均35%以上的高速增长，全市快递业年产值已经占到全市GDP的约1.18%，占全市现代物流业产值的比重约为13%。深圳快递业务量全国排名第四，快递业务收入全国第二。

市民对“禁摩限电”政策的态度

深圳市民对这一政策的实施争议较大，呈现两极分化的趋势。一部分市民认为“禁摩限电”整治行动确实减少了交通事故的发生，有力地打击了非法营运，有利于维护道路交通营运服务秩序，保障民众出行的安全。值得注意的是，持这一态度的多是拥有私家车或是受教育水平在专科以上的人。但也有不少市民表示，“在公共交通等基础设施建设尚未完善的情况下推行‘禁摩限电’，根本就不可能实现。这样的规定只会导致每个人都有可能成为违法者，大家也颇为无奈。”主张这一政策的实施有待商榷的民众主要为工薪阶层，他们认为这一政策尚不存在实施的成熟条件，至少应该有一段较长时间且相对稳定的过渡阶段。

从事个体经营的市民李先生提到，“现在深圳总体经济发展水平是很高，但也并不是每个家庭都能开得起车。在工作日上班的时间点，公交车根本满足不了大家的乘车需求，这样只会给部分市民的日常出行造成不便。”福田保税区居民张女士说，“保税区是公交车的一个盲区，公交车数量不多，等车的时间长，我们都很困扰，有电动自行车的话，出行买菜、送小孩上学放学确实方便，但交警每天都查，搞的老百姓像做贼一样躲躲闪闪，真是上有政策，下有对策，纯属无奈之举啊！”在没有公交车的空白地带，居住人口多为来深务工者，收入不高，也根本买不起车，自行车和电动自行车成为他们最依赖的交通工具。不少打工者反映说：“对于买不起车的人，出行只能坐公交，而且公交线路不合理、费用贵、不准时、耗时、收班早，严重影响到出行。”据在企业工作的孙女士介绍，“地铁离公交车还有近十分钟的车程。但是公交车很难等到，没有办法的情况下只能选择乘坐载客的电动自行车。”在问到市民们对政策意见是否有正式表达时，他们表示，虽然表达的渠道有限，但是对政策的走向还是持一种相对乐观的态度，寄希望于政策松绑。

^① 数据来源：<http://www.56products.com/News/2015-3-9/C9KB0K54F2A004B3040.html>。

中 篇

政策准备与实施

在此次大规模开展“禁摩限电”整治工作前，深圳交警已经提前与快递行业进行了沟通，解读相关政策，并告知其重点查处对象是超标电动自行车、电动三轮车。2016年3月18日，深圳交警向行业协会发去信函，提前告知相关事项，通过协会传达到各快递企业及从业人员，明确要求各快递企业不得违规使用电动三轮车，不得使用备案车辆实施非法营运等。

3月20日，交警再次召集快递等特殊行业的主管单位及协会进行座谈，强调行业自律，各单位也对交警的工作表示理解，均表态支持查处违法，并要求快递企业杜绝使用违规的电动（机动）三轮车。

3月21日，深圳交警白天重点在地铁口、公交站台、口岸、商业繁华区对电动自行车聚集、兜客揽客开展整治；夜间在拉客人员聚集居住地的源头区域开展“合围”式整治。深圳福田大队华富中队的交警刘建军表示，根据上级安排，深圳交警将在全市设立150个整治点，大规模查处电动自行车、三轮车的违法行为，在早上8时—11时、下午2时—5时集中整治电动自行车、三轮车上路非法聚集拉客。执法人员夜间整治非法拉客见图2。



图2 夜间整治非法拉客现象

在“禁摩限电”专项集中整治行动首日，执法部门共查扣摩托车、电动自行车3,406辆，拘留322人，非法营运人员采集107次。此外，深圳交警从即日起到4月底共集中开展了6次专项集中整治行动，实施10天后共查扣电动自行车与三轮车17,975辆、行政拘留874人（拘留无证670人、非法拉客扰乱公共场所秩序196人、暴力抗法8人）、采集非法拉客人员771人次。^①深圳南头立交桥下长期堆放收缴来的电动单车、摩托车、三轮车，俨然成为一处“电单车坟场”，见图3（图片来源：中青网）。

^① 数据来源：<http://sz.house.qq.com/a/20160,323/051,557.htm>。

本案例课堂正式版仅供谢冬梅在成都中医药大学内使用，使用至2022-03-17，不得擅自传播。



图3 深圳南头立交桥下的“电单车坟场”

截至6月6日，“禁摩限电”行动在两个多月的时间里共查扣电动自行车 26,129 辆、摩托车 1,482 辆、带篷摩电车 11,082 辆、电动（机动）三轮车 2,583 辆、铁甲（威龙）改装车 528 辆，拘留各类违法人员 1,038 人，其中刑拘暴力抗法 11 人^①。

实施过程中的争论

伴随着互联网的不断发展和普及，网络以其独特的优势正逐渐成为社会舆论的主阵地，随着大量政策信息和舆情信息的涌现，网民成为政策实施的主要监督者，在做出决策、政策调整、动态管理以及预测舆情走向的过程中发挥了重要作用。在网民观点倾向分布图中（见图4），持异议的网民占 52.10%，网民对该政策的倾向性、暴力性、合法性、利益驱动性有诸多议论，其质疑主要集中在担忧限制快递行业的发展、关心警方是否存在暴力执法、行动的合法性和罚款奖励的动机等方面。

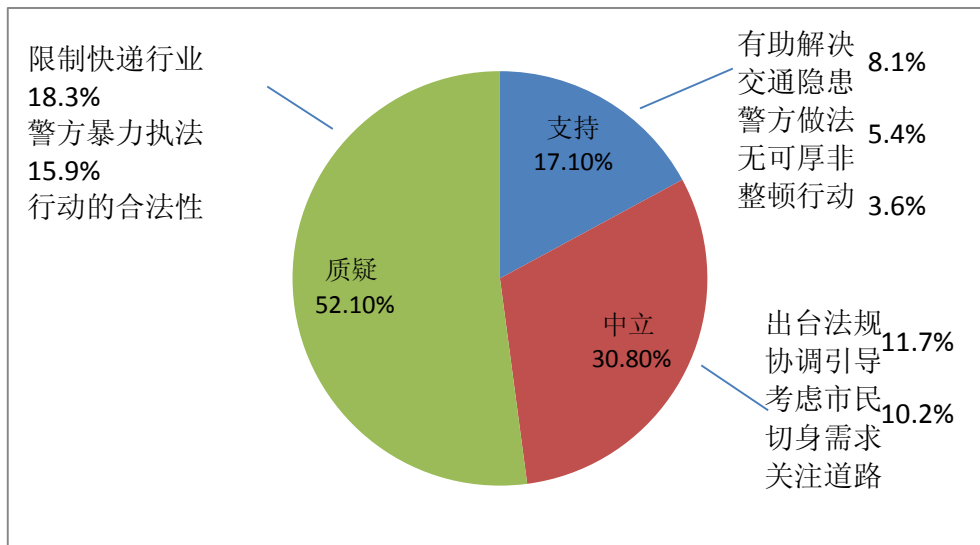


图4 网民观点倾向分析图^②

^① 数据来源：<http://shenzhen.sina.com.cn/news/n/2,016-06-12/detail-ifxszkzy5104,913.shtml>。

^② 数据来源：搜狐民调。

“禁摩限电”奖金来源不明

在深圳“禁摩限电”运动中，有政府机构对查处非法营运车辆加以奖励，在网上流传的一份龙华办事处的文件通知如图 5 所示，对各种查处措施进行了“明码标价”。当“禁摩限电”的争议遇到“查处奖励”的时候，给了人们更大的想象空间：深圳交警要对电动自行车、摩托车斩草除根，原来都是奖励给闹腾的。深圳市公安局交通警察局副局长徐炜表示，龙华办事处的这类做法确实存在，已被相关部门责令整改，但奖金并非由交警部门发放，资金来源尚不清楚^①。

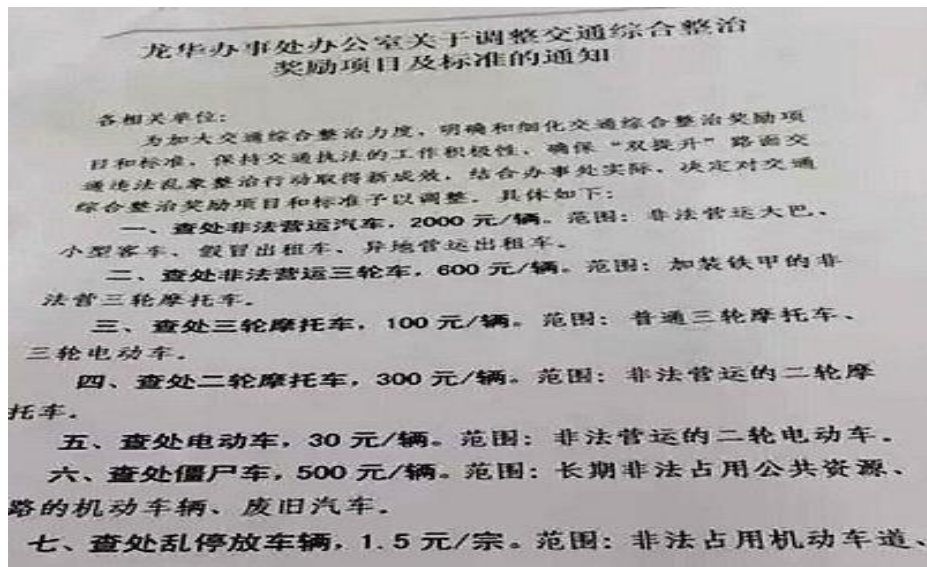


图 5 整治活动中的奖励通知

“禁摩限电”合法性遭质疑

深圳市交通管理部门在回应外界质疑时称，查处摩托车、电动自行车交通安全违法行为，是深圳交警的法定职责，其依据是《道路交通安全法》《深圳经济特区道路交通安全管理条例》等相关规定，主要包括：一是出台限行、禁行措施；二是对违规载人载物、违反禁行和限行规定、驾驶不符合国家标准的车辆上路等，扣留车辆、处罚违法行为人等；三是对特殊行业使用的电动自行车核发专用标志，准许其上路行驶；四是除交警外，必要时，深圳市公安局可以组织其所属部门参与执法。

从法理上说，深圳交管部门的做法有法可依，但这并没有消除禁摩限电合法与否的争议。对于有关部门提出的法律依据，网友以及一些从事法律相关职业的专业人士并不以为然，人们质疑的焦点集中于公共利益与个人利益的权重问题、行政主体资格、行政执法的公平性问题和法律依据合理性等方面。

“禁摩限电”是否主要针对快递行业？

深圳市“禁摩限电”整治行动的初衷有二：一是为了降低交通事故发生率，保障道路交通安全；二是为了打击非法营运，维护道路交通营运服务秩序，保障民众出行安全。原本师出有名的“禁摩限电”整治活动，在媒体上却遭遇网友和市民们的轮番质疑，部分原

^① 资料来源：广东城市警力围捕电动自行车是对十三五规划倒行逆施：<http://bbs.cnhan.com/thread-20555732-1-1.html>。

因在于，本次整治行动中，包括快递业、送水、送气等行业违规使用电动三轮车的行为亦被纳入打击整治范围，而快递等行业具有明显的大众服务特征，有些人担心整治申通、顺丰等快递业违规使用电动三轮车的行动会影响到快递业的送件效率，进而影响到民众的收件周期和体验。而且深圳交警所查处的违规车辆中有很很大一部分是快递员用车，所扣押拘留的人员中也有很多送快递的工作人员，如此与快递行业“过不去”，不禁使人产生“禁摩限电”政策是否具有针对性的疑问。

下 篇

舆情攀升：微信刷屏引发质疑

据3月22日《羊城晚报》报道，3月21日起，深圳交警部门在全市范围内开展“禁摩限电”源头治理专项集中整治行动。此次行动特别突出“四个一律”执法特色：对于无证驾驶摩托车，在地铁口、公交站点、商业繁华区域兜客揽客实施非法营运，违规使用电动（机动）三轮车，“涉摩涉电”暴力抗法等四种行为一律采取行政拘留的处罚。随后，深圳市公安局交警支队的官方微博“@深圳交警”持续跟进“禁摩限电”行动，及时将当日查处情况以及执法现场照片进行公布，截至3月31日共发布类似信息54条。

随着执法活动不断深入，3月31日一篇名为《4家企业800辆车被扣，50名快递员被拘留！深圳，你怎么了？》的文章在微信朋友圈中被刷屏，文章直指“禁摩限电”行动针对快递业，称快递小哥因骑电动三轮车送快递遭到交警“疯狂抓车抓人”。此外，部分查车现场图片和视频在微信朋友圈流传，深圳交警被指暴力执法，一些不实信息也开始流传。随后，“禁摩限电”议题热度持续攀升。

另据《南方都市报》4月1日报道，深圳市交警局回应称，考虑到快递业涉及民生，政府已经给予快递业电动自行车备案、准予进入限行道路行驶等政策，同时，深圳交警还对这些行业淘汰电动及机动三轮车留出了15天的过渡期。

舆情爆发：媒体热炒激发争议

“禁摩限电”行动在网上持续掀起热议。4月1日，据《华西都市报》报道，“禁摩限电”导致快递企业因派件车辆不敢上路派送和接件，日接件量锐减，交警下班后才收、派快递。《这个城市的快递小哥哭了：我真干不下去了》《一位深圳快递哥的内心独白》等文章在微博、微信等网络平台广泛流传，称“禁摩限电”已严重影响到快递行业工作，相关文章转评量迅速过万，不少媒体称此次行动为“史上最严”的“禁摩限电”。

据搜狐民调4月3日数据显示，近六成网民表示“禁摩限电”对快递行业冲击较大，没有考虑民生实际。还有部分舆论质疑深圳交警推行“禁摩限电”是懒政、一刀切，甚至有网民质疑禁限规定的法律适用问题。期间，部分主流媒体发表评论文章指出，治理行动应提前广征民意，“禁摩限电”要多些情与法的平衡。

4月4日晚间，深圳交警通过微信公众号“深圳交警权威发布”答疑，声明“禁摩限电”主要是针对违规电动三轮车，并非针对快递行业，并将增加电动自行车配额。但该回

应并未引起较多关注，舆论争议焦点仍然集中在此次禁限行动是否有法律依据、查扣处罚电动车使用者是否合理、是否影响快递行业等。^①

舆情触顶：官方集中回应质疑

4月5日，深圳警方举行新闻通气会进行公开回应和解释，“@深圳交警”同步直播。深圳警方表示，网传“50名快递员被拘留、800余辆快递车辆被查扣”是夸大事实，并未出现网传深圳快递员离职潮的问题，目前快递行业从业人员情绪稳定，承认“查处拘留有奖励”的问题确实存在，并已责令涉事的龙华街道办事处立即整改。

主流舆论对深圳警方回应质疑的态度和做法表示认可，多家重点新闻媒体也对官方回应进行了报道。但是，在新闻通气会及部分媒体采访中，相关负责人的一些言论受到舆论指责，如“快递行业从业人员情绪稳定”被部分网民解读为“被稳定”，“自行车、人力运送也可以送快递”“餐饮外卖配送需使用自行车”等言论也引发舆论“何不食肉糜”的调侃。

4月5日，“禁摩限电”主管部门深圳市交警局主动站出来召开了一场新闻发布会，解释其通过“禁摩限电”来支持快递业发展的理念。4月6日，李克强总理在国务院常务会议上强调政府必须提高规划、管理能力，提出“一禁了之”是政府的“懒政”。当天下午，即4月6日下午，深圳交警就公众关心的问题 and 质疑进行了公开回应，交警局相关负责人在回应快递行业面临的困境时表示，“三轮车不是快递唯一的方式，汽车、货车、两轮电动车、自行车，甚至人力运送都是可选择的。我们正在研究哪种方式更适合深圳，研究不同地区时段配合不同的运送方式。”目前，合法合规上路的快递两轮电动车必须在深圳交警局备案，而可备案的配额对于飞速发展的快递行业来说还远远不够。深圳的快递业以年均30%以上的速度在增长，而两轮电动车配额数量仍然是2012年的1.3倍，近期才新增了5,000个配额。深圳交警方面表示，会协同行业协会进行调研，动态调整配额。4月7日到4月27日，深圳“禁摩限电”事件持续发酵，截至27日，媒体关于“深圳禁摩限电”的新闻报道约4,600篇，报道的主要网站为：深圳特区报、法制网、南方日报、搜狐、东方网、华西都市报等网络媒体。深圳“禁摩限电”尚未结束，从舆情趋势图的走向可以看出（如图6所示）：四月中旬以后，经历了一段政策的动荡期，政策实施过程在不断的动态调整中向前推进。

^① 法制网：深圳“禁摩限电”舆情风波. <http://mt.sohu.com/20160,517/n449909,963.shtml>.

本案例课堂正式版本仅供谢冬梅在成都中医药大学内使用，使用至2022-03-17，不得擅自传播。

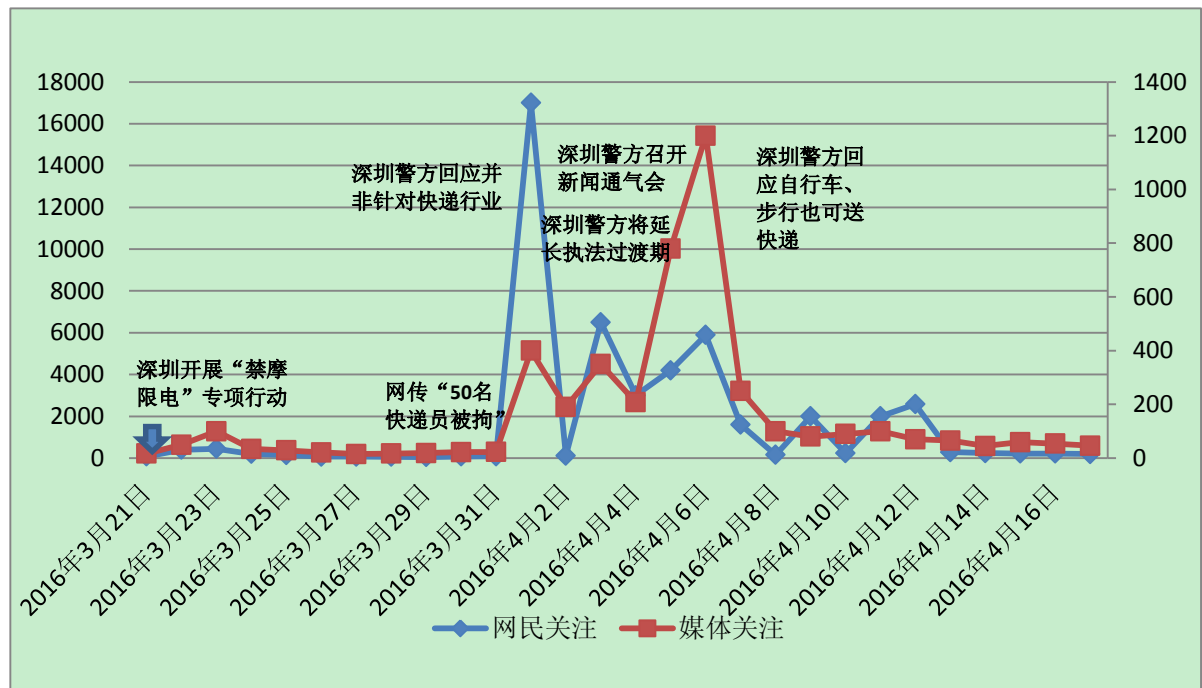


图6 舆情趋势图

尾 声

事实上，对于“禁摩限电”困局，早在2016年全国两会上，全国人大代表傅企平就已向大会提交了一份建议，认为应尽快出台电动自行车国家新标准。“道路上行驶的电动自行车95%以上超标。”傅企平表示，“应加紧出台电动自行车国家新标准，将不仅有利于形成行业规范，也对电动自行车企业的综合竞争优势提出更高要求，促进新技术产品的投入和开发运用，推动企业转型发展。”

针对社会上的激烈舆论，6月23日下午，广东省电动自行车商会、深圳市电动自行车行业协会、行业优秀企业代表与深圳市四位人大代表就深圳交警“限电”做法召开座谈会。深圳市人大代表倪伟波、毛玉勤、郭芳、火星，深圳市市场监督管理局许振邦处长，深圳市计量质量检测研究院杨鸿军工程师，广东省电动车商会蓝世有秘书长，深圳市电动自行车行业协会杨华秘书长，爱玛、雅迪、绿源、新日、台铃、松吉等优秀企业代表出席了本次会议，各方就解决社会需求与路权分配之间的矛盾和不同阶层对电动自行车的需求问题交流了意见，会上讨论了深圳市“禁摩限电”政策存在的合理性与合法性问题，也就电动自行车未来的规范管理方法进行探讨，在场的与会代表纷纷发表了自己对电动自行车管理与发展的相关意见。在听完企业代表的发言后，深圳市人大代表首先肯定了电动自行车在解决“最后一公里”甚至“最后一百米”问题上的优越性，明确表示会密切关注电动自行车发展的动向，将会就电动自行车管理的现状整理形成议题，递交明年人大代表大会，并承诺将会跟政府相关部门沟通并提交意见，使社会发展更加和谐规范。会后各方代表一致表示应尽快完善电动自行车相关建议，争取社会给予更多的关注与支持。

7月21日，深圳交警充分利用互联网平台，与现场执勤交警互动，与被查获的违规人员沟通，以现场直播的形式邀请围观市民评论，让“禁摩限电”政策执行行动更加透明、真实的展现在民众的视野中。

教学研讨的参考性问题：

1、您如何看待深圳市的“禁摩限电”政策？该项政策今后是应当被强化、调整、弱化还是废除，请谈谈您对此的看法。

2、从政策过程分析的角度出发，分析深圳市“禁摩限电”政策执行过程中主要存在哪些问题？

3、从政策的制定者、执行者和受众三个层面来思考，深圳“禁摩限电”政策引发争议的原因有哪些？反映了城市政策体系中存在的什么问题？

4、结合当前政策实施的困境，在您看来，未来电动自行车管理的走向如何？