C

同意公开

湖 南 省 公 安 厅

湘公提案复字〔2023〕2号

对省十三届政协一次会议第0787号**提案**

的答复

王军委员：

您提出的第0787号提案暨《关于在全省范围内放开摩托行驶的建议》（以下简称“《建议》”）收悉，经研究，并综合长沙市人民政府、省市场监督管理局、省交通运输厅、湖南银保监局意见，现答复如下：

一、“禁限摩”现状及原因

 《建议》指出的我省部分城市（如长沙、衡阳、郴州、邵阳、怀化等）禁限摩托车在中心城区道路通行的问题确实存在，在全国范围内也是如此。究其原因，**首先是治理城市交通拥堵的需要。**近20年来，我国城市机动化进程太过迅猛，机动车保有量呈井喷式增长，城区交通要素迅速、高度聚集，交通供需矛盾不断加剧。根据交通工程学关于车种的交通当量换算关系，一辆摩托车与一辆小汽车、一辆公共汽车在行驶过程中所占用的道路面积比例为0.33：1：2，而三者可载人数分别为2人、5人、80人，意味着在城市中每增加1万辆摩托车，要比相同载客量对应增加的小汽车、公交车多占用17万平方米左右的城市道路和停车用地。由此可见，摩托车是较为低效的交通工具，在现有城区道路基础设施本身不足的条件下，不宜任其无序发展。**其次是预防和减少交通事故的需要。**摩托车行驶速度快、习惯穿插骑行，对其他车辆干扰大，而且摩托车自身安全稳定性差、瞬间冲击力强，容易发生交通事故，俗称“肉包铁”。近三年，全省累计发生一般程序摩托车交通事故25442起、死亡5858人（约占交通事故死亡总数四成）、受伤31274人，给人民群众生命财产造成巨大损失。特别是近两年来，各地年轻人驾驶摩托车飙车“炸街”现象多发，特别是一些飙车“网红”带动未成年人纷纷效仿，极易造成交通事故。据媒体报道，去年10月至今，已有5名百万粉丝级的机车“网红”车祸身亡，其中一位女骑手年仅16岁。**此外，也是生态环境保护的需要。**摩托车尾气排放量虽然低于汽车，但对环境的实际损害应当按排放物质来计算，如二氧化硫、芳烃等。据生环部门测定，一辆摩托车排放碳氢化合物PPM100至2100，与小汽车接近。同时，摩托车发动机产生的噪声达80至100分贝，比小型汽车高出25.9%至30.7%。尤其是年轻人驾驶改装摩托车“炸街”导致的噪声扰民投诉大幅上升，如郴州市公安交管部门去年就办理相关投诉案件64起。

二、“禁限摩”法律依据

1.《中华人民共和国道路交通安全法》第三十九条规定：公安机关交通管理部门根据道路和交通流量的具体情况，可以对机动车、非机动车、行人采取疏导、限制通行、禁止通行等措施。

2.《中华人民共和国噪声污染防治法》第四十九条规定：地方人民政府生态环境主管部门会同公安机关根据声环境保护的需要，可以划定禁止机动车行驶和使用喇叭等声响装置的路段和时间，向社会公告，并由公安机关交通管理部门依法设置相关标志、标线。

3.《湖南省实施<中华人民共和国道路交通安全法>办法》第三十八条规定：高速公路的路况、车流状况等影响摩托车安全通行的，公安机关交通管理部门可以采取限制摩托车通行的措施。高速公路经营管理者发现禁行车辆及行人进入高速公路的，应当予以劝阻；劝阻不成的，应当及时向高速公路管理机构或者公安机关交通管理部门报告。

4.国标《公路工程技术标准》（JTGB01-2014）3．1．1 ……1：高速公路为专供汽车分方向、分车道行驶，全部控制出入的多车道公路。

5.湖南省地标《高速公路交通标志设置规范》（DB43T1125-2015）第6.2.6条规定：高速公路收费站入口前和省界处应设置禁止拖拉机、摩托车驶入标志。

据上，我们认为，“禁限摩”是有法律依据的。同时，“禁限摩”政策属于地方事权，目前实施“禁限摩”的城市，都是由地方政府依据上述法律法规、基于当地城市交通管理实际需要制定出台，经合法施政程序并向社会公告后施行的，均合法有效。从长沙市人民政府反馈的意见看，均需继续执行“禁限摩”相关政策措施。

三、具体建议的答复

**（一）关于“对禁限摩城市的摩托车批量供应恢复上牌，上牌发放量与汽车发放量按一定比例实行配比发放，二级城市按30%的比例，长沙市按15%的比例投放”的建议**

首先，对摩托车号牌按一定比例实行配比发放的做法缺乏政策法律依据支撑。其次，也没有必要，群众摩托车登记上户并未受限。如长沙市虽在部分区域限制摩托车通行，但并未限制摩托车的上牌量，一直按照“应上尽上”的原则，对符合要求的车辆办理注册登记。根据长沙市办理摩托车登记业务的需要，群众可以在中南、城西两个城区车管分所，以及长沙县、望城区、浏阳市、宁乡市四个县级车管所办理摩托车登记上牌业务。

**（二）关于“对于摩托车排量在150cc以上，手续和头盔齐全的摩托车允许上高速”的建议**

综合前述法律法规、相关标准及我省高速公路交通安全管理实际，本着“人民至上，生命至上，安全第一”原则，我们不建议允许摩托车上高速公路通行，理由如下：**一是从道路设计看，**我省高速公路交通主管部门根据有关技术规范和标准，将高速公路列为专供汽车行驶并控制出入的公路，在规划、设计、建设、验收中未考虑摩托车通行，基础交通安全设施与管理设施、服务设施等不具备摩托车安全通行条件。**二是从交通事故看，**近三年我省高速公路因摩托车违反规定驶入高速公路导致的一般交通事故36起、死亡40人、受伤46人，肇事致祸风险高，安全风险大。同时，从事故定性看，大部分摩托车驾驶人承担主要以上责任，且多数未购买车辆保险，医疗救治、赔偿等均无法保障。**三是从现行情况看，**我省高速公路普遍为双向4车道（占总里程的94%），桥梁隧道、急弯陡坡、临水临崖路段多，道路安全本质度不高。我省是典型的过境交通大省，长途过境流、大小车混合流等相互交织，疲劳驾驶、超速行驶等易肇事违法多发，开放摩托车通行将带来巨大风险。

**（三）关于“推行带牌销售等便民措施”的建议**

根据《机动车登记规定》（公安部令164号）第十四条：车辆管理所应当会同有关部门在具备条件的摩托车销售企业推行摩托车带牌销售，方便机动车所有人购置车辆、投保保险、缴纳税款、注册登记一站式办理。自2018年9月推行放管服改革“社会服务网点代办”以来，全省目前有120个摩托车登记服务站点，已经在摩托车代办上牌方面提供了很大便利。

**（四）关于“充分发挥摩托车行业商会的功能，授权其在摩托车上牌、代理交强险、驾照考试等方面承担一部分管理职能。从源头上理顺并严控对摩托车的管理程序”的建议**

职权法定原则是依法行政的基本原则，作为行业协会，法无授权则不可具备摩托车上牌、驾照考试等行政权力。例如，2021年11月25日，公安部交管局下发的《关于核查整改国务院大督查发现电动自行车登记有关问题情况的通报》，其中就对安徽、福建、江西、广西、海南、四川等地存在的电动自行车登记不规范问题进行了点名通报，特别指出涉及部门协作、委托行业协会或社会机构代办行政许可、备案审查事项的，要梳理健全工作制度，明确工作要求，加强监督管理，严防行业协会、社会机构及其工作人员违规操作、搭车收费、索贿受贿。但是，根据中央加强社会建设有关部署精神和推进道路交通安全社会化治理的现实需要，摩托车行业商会、协会等行业自治组织可以在摩托车合规生产、销售等源头管理，以及上牌考证、佩戴安全头盔、遵章守法骑行等交通安全管理方面，配合公安交管部门积极发挥行业自律自治作用，下步可以进一步加强合作，实现共建共治共享。

**（五）关于“严格执法”的建议**

近年来，全省各级公安交管部门扎实开展道路交通事故预防“减量控大”和交通问题顽瘴痼疾整治行动，以“一盔一带”安全守护行动为主线，始终坚持严管严查摩托车严重交通违法行为。以去年为例，全省累计查处摩托车违法载人7.27万起、闯红灯6.52万起、骑乘人员未佩戴安全头盔45.8万起，整治力度空前。与此同时，全省摩托车整体戴帽率已由2021年年初的不足30%提升至目前的85%以上，整治成效显著，获得了中央文明办、公安部、省委省政府的充分认可。下步，根据代表建议精神，全省各级公安交管部门将进一步规范摩托车驾驶人考试下乡服务，为无驾照人员补考、补办驾照提供便利，逐年缩减农村地区摩托车无牌无证的存量；持续深化“一盔一带”安全守护行动，进一步提升摩托车骑乘人员安全头盔戴帽率，切实减少涉摩交通事故、降低事故伤害后果；坚持常态化的交通违法整治，重点加强对摩托车无牌无证、闯红灯、不戴安全头盔、逾期未年检、未购买保险等违法行为的检查执法力度；深入贯彻国家《“十四五”噪声污染防治行动计划》和公安部交管局相关部署，组织开展好全省飙车“炸街”专项治理，降低城市噪声污染；强化精准宣传警示，提升摩托车驾乘人员交通安全意识，倡导安全文明出行。此外，根据省市场监督管理局反馈意见，下步各级市场监督管理部门将从源头上加强对辖区内有关摩托车辆生产企业的生产一致性和认证质量进行监督管理，督促落实企业主体责任；对不执行机动车国家安全技术标准或者不严格进行机动车成品质量检验，致使质量不合格的机动车出厂销售的，依据职能职责依法查处，加大对无照经营、销售不合格产品等违法行为的查处打击力度。

湖南省公安厅

2023年4月26日

联系单位：省公安厅交通警察总队 联系人：吴向阳

联系电话：0731-84068058, 手机号码：18173199086

抄 送：省政府办公厅，省政协提案委