

# 共享单车新规正式发布 首次明确共享单车属“城市绿色交通”

## 禁止向未满12岁儿童提供服务,鼓励免押金服务

新华社电 交通运输部3日公开发布《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》,指导意见明确了共享单车发展定位,是城市绿色交通系统的组成部分,实施鼓励发展政策;明确了城市人民政府的主体管理责任,要求各地建立公平竞争秩序,形成全社会共同参与的治理体系。

交通运输部新闻发言人吴春耕说,指导意见由交通运输部、国家发展改革委、工业和信息化部、公安部等10部门联合出台,共有五部分16条,提出“服务为本、改革创新、规范有序、属地管理、多方共治”的基本原则,从实施鼓励发展政策、规范运营服务行为、保障用户资金和网络信息安全、营造良好发展环境等四个方面,提出了共享单车管理的相关具体措施。

吴春耕介绍,指导意见在实施鼓励发展政策方面,提出引导有序投放车辆,完善自行车交通网络,推进自行车停车点位设置和建设;在规范运营服务行为方面,提出对用户注册实行实名制管理并签订服务协议,建立投诉处理机制,为用户购买人身意外伤害

险,禁止向未满12岁的儿童提供服务,落实车辆停放管理责任;在保障用户资金和网络信息安全方面,鼓励用免押金方式提供租赁服务,企业要在注册地设立专用账户,实行专款专用,完善退还制度。

交通运输部于今年5月发布鼓励和规范共享单车发展政策征求意见稿,向全社会公开征求意见,共收到社会各界反馈意见780件。



### 谁来管? 怎么骑? 投多少?

共享单车新规厘清三大焦点

新华社电 交通运输部等10部门3日联合发布《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》,在引导有序投放车辆、推进城市自行车道建设、单车停放维护管理、押金安全等方面提出了方向性要求,以服务公众便利出行。

#### 焦点1 谁来管?

人民政府是共享单车管理的责任主体

共享单车给公众出行带来了很大便利,同时也带来了乱停放等城市管理问题。这些问题谁来管? 指导意见首次明确,共享单车是城市绿色交通系统的组成部分。坚持属地管理,城市人民政府是共享单车管理的责任主体,充分发挥自主权和创造性,因地制宜、因材施教,探索符合本地实际的发展模式。

共享单车企业要落实对车辆停放管理的责任

在规范运营服务方面,指导意见提出,共享单车企业要落实对车辆停放管理的责任。各地要加强对共享单车停放的监督,明确相关主管部门的执法职责;对乱停乱放问题严重、线下运营服务不力、经提醒仍不采取有效措施的运营企业,应公开通报相关问题,限制其投放。

北京骑骑智享科技有限公司的CEO曹健说,企业要进行科技创新,用科技规范用户的行为,最终实现用户的自主管理。

鼓励采取免押金方式提供租赁服务

公众交付的押金安全谁来管? 一些运营企业目前正在探索采取积分等免押金方式提供服务,为约束用户行为提供了新的路径。指导意见提出,鼓励采取免押金方式提供租赁服务。

交通运输部新闻发言人吴春耕表示,这有助于从源头解决用户资金安全问题。鉴于当前通过收取押金来约束用户行为具有一定的现实需要,指导意见对用户押金、预付资金专用账户设立及专款专用、接受监管等内容作出了原则性要求。未来,要加快实现“即租即押、即退即还”等模式,尽可能减少押金资金规模,防止形成资金池。

#### 焦点2 怎么骑?

完善自行车交通网络,合理布局慢行交通网络和自行车停车设施

“车道不够宽,经常被夹在缝隙里,有时骑着骑着就没有自行车道了,要么跟行人挤,要么跟机动车抢道走。”字恒可持续交通研究中心主任王江燕经常用单车搭配地铁上下班,体会到了骑车的痛点,城市自行车道的规划建设方面有欠缺。

盖春英说,城市的道路都应该规划自行车道,但是真正成网的自行车道太少了,断头的地方太多了。

指导意见提出,要完善自行车交

通网络,合理布局慢行交通网络和自行车停车设施,积极推进自行车道建设。同济大学教授褚大建说,指导意见明确了共享单车的定位,提出建设完善自行车交通网络,这是政府履行管理职责的一大亮点。

“遇到公交车停靠站,要让自行车从公交车内侧绕行,而不是和公交车停靠发生冲突。”王江燕说,目前很多街道都是为机动车设计的,现在要为自行车道改进。把城市自行车需要的主要骑行点连起来,让自行车无论在大马路还是背街小巷,都能畅行。

#### 焦点3 投多少?

共享单车市场多久会进入饱和期? 引导有序投放车辆

“赤橙黄绿青蓝紫”,有人开玩笑说,共享单车的颜色基本全了,现在想入局共享单车,恐怕颜色不太够用了。共享单车市场多久会进入饱和期?

据交通运输部不完全统计,截至今年7月,全国共有共享单车运营企业近70家,累计投放车辆超过1600万辆,注册人数超过1.3亿人次,累计服务超过15亿人次。

指导意见明确,引导有序投放车辆。根据城市特点,发展实际等因素研究建立车辆投放机制。

上海自行车行业协会郭建荣说,根据调查测试,用公共自行车满足市民上下班的需求,比例大约是50个人一辆车,过多了就可能泛滥。按照这个比例,以上海2500万人口估算,50万辆自行车基本能满足,而目前上海的共享单车已经突破100万台,有11家单车企业在运营。

褚大建说,共享单车投放与资本的跑马圈地有关。平台企业早晚潮汐式投放车辆,在地铁站、商务楼前造成占地拥堵,这是企业在运营中出现的问题。平台企业要将投放数据与政府部门进行信息沟通,政府要出面引导市场,对投放数量的控制要因城而异。

#### 链接

#### 多地推“共享停车”缓解“停车难”

继网约车、共享单车之后,今年以来包括京沪穗等城市,在地方的停车管理条例或规定中,提出鼓励发展“共享停车”模式。

随着汽车保有量快速增长,国内停车位缺口超过5000万个。根据最新的停车普查数据,北京中心城区停车位缺口85万个,而夜间公共建筑闲置空余车位63万个。这意味着供需之间存在明显的信息不对称现象。

针对上述痛点,“共享停车”这一模式应运而生。根据计划,今年上海将建50个“共享停车”示范点。今年7月份提交北京市提出个人或单位可以开展停车位有偿错时共享。8月初在广州市提出,鼓励住宅停车场在满足本住宅区居民停车需求的前提下向社会开放,有条件的单位可以将自用停车场向社会开放。虽然“共享停车”的理念正在普及,但具体到实践上,还有不少挑战待解决。