

# 政府将不再垄断住房供地 这些影响你要知道

国土资源部部长姜大明15日对媒体表示,中国将研究制定权属不变、符合规划条件下,非房地产企业依法取得使用权的土地作为住宅用地的办法。政府将不再是居住用地唯一提供者。政府将不再垄断住房供地,这将带来哪些影响?来看专家解读。

## 住房供地,政府将不再垄断

根据媒体报道,姜大明透露,中国将研究制定权属不变、符合规划条件下,非房地产企业依法取得使用权的土地作为住宅用地的办法,深化利用农村集体经营性建设用地建设租赁住房试点,推动建立多主体供应、多渠道保障租购并举的住房制度,让全体人民住有所居。政府将不再是居住用地唯一提供者。

易居研究院智库中心研究总监严跃进对中新网记者表示,在住房制度改革中,很明确提到了“多主体供给”的内容。所以,类似多主体供给也会在土地供应上得到体现。一般来说,从土地市场的用地来源看,主要

包括国有用地和集体用地,所以国土部此次表述,或是在住宅市场的用地方面,会逐渐放开集体建设用地。

严跃进认为,必须注意一点是,当前在居住用地的放开方面,其实只有租赁市场才有机会,其他领域其实不太可能一次性放开。而大城市的城中村和城边村将成为这一政策的主要着力点。

“此番表述更多的是对此前探索的肯定,可能意味着集体租赁住房试点将进一步扩大。”北京大学房地产法研究中心主任楼建波告诉中新网记者。

事实上,北京、郑州等地已开始试点集体租赁住房。2017年8月,国土部明确北京、上海、沈阳、南京、杭州、合肥、厦门、郑州、武汉、广州、佛山、肇庆、成都等13个城市开展首批集体建设用地用于建设租赁住房的试点。

根据部署,北京市计划于2017年-2021年的五年内供应1000公顷集体土地,用于建设集体租赁住房。中原地产首席分析师张大伟对记者分析称,1000公顷集体土地,大约可建

设30-40万套出租房,相当于未来5年,给北京增加10-15%的租赁房源。“此举将有效缓解区域租赁市场供需平衡,住房租金也会下调。”

## 预计城市租赁市场受影响最大

在专家看来,“非房地产企业依法取得使用权的土地”其实还包括集体经济组织、非开发类的相关企业、个人以及以持股方式持股的金融投资公司等取得使用权的土地,其中,国有企业用地的开发备受关注。

严跃进认为,过去很少被提及用于住宅用地的国有企业工业用地,当前也需要积极转型,不排除一些大城市在土地增量市场有限的情况下,会积极盘活此类存量土地,为商品房、保障房、共有产权房、租赁住房的“四元产品线”提供更有保障的土地供应。

张大伟认为,政府不再垄断住房土地供应,对集体土地价值将产生非常大的提升影响,其中,城市租赁市场影响最大,对商品房住宅市场也能起到缓解供需的作用。他预计,未来非房地产企业开发集体土地的政策将会加

速试点。

## 宅基地将“三权分置”

根据媒体报道,姜大明还表示,中国将探索宅基地所有权、资格权、使用权“三权分置”,落实宅基地集体所有权,保障宅基地农户资格权,适度放活宅基地使用权。

他强调,这是一项重大理论和实践创新。但城里人到农村买宅基地口子不开,严禁下乡利用宅基地建别墅大院、私人会馆。

针对宅基地的所有权和资格权,严跃进认为,这是需要坚持的基本原则和加以保障的内容,而对于宅基地使用权的放活,他表示,不排除会出现部分宅基地改为租赁住房的做法,其后续形成的租赁房源依然是集体建设用地的范畴。

而在楼建波看来,盘活宅基地使用权的意义或仅限于通过价值最大化来给农民增加收益,比如之前农民住宅的宅基地,现在也可建设民宿从事经营性活动等。

(摘自【中新网】)

# 各地出招管理电动自行车立法明确登记上牌制度成为趋势

地方根据当地的特点,对电动自行车进行有针对性的管理,会更加到位。在国家层面没有这方面专门立法的情况下,这对于电动自行车的管理具有积极意义。

住在北京市通州区的赵晓,经常能看到小区里一些居民,将家里的电线拉到屋外,给电动自行车充电。

“一楼的住户比较多,毕竟一楼把线拉出来比较方便。不过这种情况前段时间比较常见,最近很少见了。”赵晓说。

2017年12月31日,公安部在官网发布关于规范电动车停放充电加强火灾防范的通告。其中提到,规范电动车停放充电行为,严禁在建筑内的共用走道、楼梯间、安全出口处等公共区域停放电动车或者为电动车充电。

从屡禁不止的违规驾驶,到频繁发生的火灾事故,电动自行车的管理一直都是一道难题。

“电动自行车的诸多乱象,已经到了必须下决心解决的时刻了,否则问题会越积越多。问题的解决,需从制定标准、严格生产、规范出行等多个环节进行整体考虑。目前来看,在国家层面尚未出台相关法律法规的情况下,由各地根据自身实际情况,在充分调研论证的基础上进行立法,是一个比较好的措施。”北京市律师协会交通管理与运输法律专业委员会秘书长黄海波说。

目前,海口、南昌、太原等多个城市都已通过地方立法的形式,加强对电动自行车的管理。

1月11日,北京市交通委相关负责人透露,将出台《北京市非机动车管理条例》,对二轮、三轮等非机动车违法上路等乱象进行治理。

专家认为,应从源头上对电动自行车的最高时速、电池质量等作出明确规定,并在生产、销售、使用等各个环节加大对超标车辆以及违规驾驶的整治力度,才能减少长期存在的安全隐患。

## 火灾事故呈逐年增长趋势

公安部发布的通告提到,近年来,我国电动车火灾事故频发,并呈逐年增长趋势,起火原因主要为电气故障。

电动车大多在室内停放和充电,有的甚至停放在走道、楼梯间等公共区域,由于电动车车体大部分为易燃可燃材料,一旦起火,燃烧速度快,并产生大量有毒烟气,人员逃生困难,极易造成伤亡。

2017年9月25日,浙江省玉环市一群众租房发生火灾,造成11人死亡。造成火灾的原因,就是室内电动车电气故障。

正因为如此,公安部在发布的通告中,要求规范电动车停放充电行为;公民应当将电动车停放在安全地点,充电时应确保消防安全,严禁在建筑内的共用走道、楼梯间、安全出口处等公共区域停放电动车或者为电动车充电。公民应尽量不在个人住房内停放电动车或为电动车充电;确需停放和充电的,应当落实隔离、监护等防范措施,防止发生火灾。

黄海波认为,通告对于减少电动车火灾事故有一定的帮助,但这并非治本之策,要想从根源上解决问题,还是要通过立法的方式,对电动自行车的标准进行明确,在生产环节就进行严格管控。试想,如果生产出来的产品本身就是合格的,那么充电时造成火灾的现象就不会太多。

苏州大学法学院教授张鹏在接受采访时指出,政府在禁止的同时,也要给出相应的解决措施。

“在一些生活密度大的聚居地区,电动自行车充电确实是一个大难题,这也是乱拉电线造成火灾的原因所在。但是,我们的相关政府部门有没有正视这一需求,适当地建设一些充电桩头呢?政府在强调电动自行车存在很多安全隐患的同时,也要加强相应的管理和建设,这才是解决问题的办法。”张鹏说。

老年代步车存多重风险  
更加让人忧虑的是,电动车带来的安全隐患,远不止不规范充电引起的火灾。

2016年,全国人大常委会道路交通安全执法检查组赴北京、浙江等地进行检查。检查组发现,电动自行车绝大多数超标。大量速度快、体积大的超标电动自行车违规行驶,增添交通乱象,事故多发高发。

各地在向执法检查组汇报工作时坦言,道路上大量出现非法生产、销售的超标电动自行车等违规车型,对道路交通安全与畅通产生严重影响。

例如,在杭州,道路交通事故数量逐年下降的情况下,电动自行车交通事故数量却在逐年上升,2006年至2016年,事故数和受伤人数上涨幅度均超50%。

让管理部门头疼的问题,远不止这些。北京市延庆区人民法院法官包明雅在接受记者采访时直言,长期游走于法律边缘的“老年代步车”,在生产销售、交通出行等方面都存在着安全隐患。

“由于‘老年代步车’不在国家标准内,所以无法完成登记注册。因此,生产出来的此类车辆没有合法的登记手续,自然不能申领牌照,生产和销售这些车辆的商家往往是无照经营或者超范围经营;在使用环节,组装的‘老年代步车’大行其道,冲击了正常的道路交通秩

序和安全秩序,有的还涉及非法营运,违反了道路交通相关法律规定。可以说,‘老年代步车’蕴藏多重法律风险。”包明雅对记者指出。

然而,这并不能挡住“老年代步车”“残疾人助力车”等各式各样的低速电动车在近几年逐步蔓延的步伐。

事实上,这类低速电动车的生产企业及车辆销售未列入国家《道路机动车辆生产企业及产品公告》,各项技术指标基本不符合汽车强制性标准,安全性能差,加剧交通混乱,易发交通事故。

据北京市交管局统计,从2011年至2013年10月,北京市涉及代步车的交通事故已发生757起,伤858人,死亡136人。

## 登记上牌制度被多地采用

“在社会生活中,电动自行车在安全、交通、环境等方面存在很多问题,但也要看到,客观上存在着一个强大的市场需求,以及老百姓的切身需求。在对于电动自行车的管理上,既要针对乱象进行规范,又不能为了所谓的安全而简单粗暴地禁止。”张鹏说。

张鹏的想法,也是各地在管理电动车时的探索。目前,已有多地针对电动自行车管理进行立法。

在这些立法中,各地都对电动车的生产、销售、登记管理、通行等各个环节作出明确规定。值得注意的是,登记上牌制度被多地采用。

2018年5月1日起,《太原市电动自行车管理条例》将正式施行。其中规定,太原市将实行电动自行车登记上牌制度,并对在驾驶电动自行车时以手持方式拨打电话的、违反规定进入专用车道内行驶的、醉酒驾驶的、超速行驶的、逆向行驶或者不按规定掉头的等行为进行相应处罚。

2016年9月1日起,《南昌市电动自行车管理条例》正式施行。条例规定,电动自行车所有人应当自购车之日起三十日内,向公安机关交通管理部门申请办理登记,现场交验车辆并提交相关材料,领取电动自行车登记证和号牌。

自2012年1月1日起施行的《海口市电动自行车管理办法》规定,海口市对电动自行车实行目录管理。符合国家标准的电动自行车列入《海口市合格电动自行车销售登记目录》。未列入目录的电动自行车产品,禁止在海口市行政区域内销售和上路行驶。列入目录的电动自行车应当依照本办法的规定,取得市公安局交通管理部门颁发的行驶证并悬挂电动自行车号牌后,方可上路行驶。

“地方根据当地的特点,对电动自行车进行有针对性的管理,会更加到位。在国家层面

没有这方面专门立法的情况下,这对于电动自行车的管理具有积极意义。”黄海波说。

## 实现电动自行车源头管理

黄海波注意到,各地在立法中明确规定,要求电动自行车所有人现场交验车辆并提交相关材料,证明电动车符合规定条件后,公安机关交通管理部门才会当场予以登记,并发放电动自行车登记证和号牌,“也就是说,符合合格标准的,才会给上牌。”

“长期以来,电动自行车的上牌工作推行得并不是很顺利,究其原因,在于大量超标电动自行车的存在,导致上牌有一些难度。因此,对于电动自行车的管理,首先要明确标准,确定什么样的电动车是合法的,然后才是在生产、销售、登记管理等各个环节进行严格执法。”黄海波说。

浙江大学公共政策研究院客座研究员夏学民认为,应当加快对1999年颁布实施的《电动自行车通用技术条件》进行修订,修订后的国家标准应该改为强制性标准,主要强制内容应该包括最高车速、制动性能、阻燃性能、充电配套装置等。

“例如,在对电动自行车国家标准进行修订时,应将配套电动车充电桩纳入其中,规定其技术性能、充电容量、充电时间,具有自动断电保护装置。而且,在人群密集居住区,规定设置标准,安全充电桩系统,要像对待电动汽车充电站一样同等重视电动自行车充电桩建设。”夏学民说。

张鹏认为,制定标准的重要之处,在于可以实现对电动自行车的源头管理。

“比如,超标电动自行车因为超速造成了很多的交通事故,但是这些电动自行车所跑的速度,都是在厂家生产出来时就设定好的。再比如说,因为电池质量不合格而引发的充电火灾,也是在生产时就埋下的隐患。从这个角度上来讲,通过加强管理,使电动自行车在符合安全规范的前提下,才能进入市场,这样就可以在最大程度上有效地解决诸多问题。”张鹏说。

清华大学汽车工程系教授周青在接受记者采访时建议,通过立法来明确产品质量、安全性能等一系列标准,从而确保在生产环节的安全,通过提高质量门槛,可以将一批不符合标准的企业淘汰出市场,从而推动整个行业的健康发展。在使用环节,对车辆能够上几级公路进行明确规定,既保护驾驶者和所有其他交通参与者的安全,又保障交通的顺畅。

(摘自【中新网】)