六安市公安局

关于市六届人大四次会议第157号代表建议办理情况的函

章勇代表:

您提出的《关于加快电动车安全管理立法的建议》收悉，现将办理情况答复如下:

自2024年市人大、市政府将六安市电动车管理列为立法计划以来，市公安局作为牵头起草单位，积极推进电动车管理立法工作，通过实地调研、意见征集、问卷调查和专家论证等方式，对我市电动车立法的可行性及社会风险进行了综合评估。经调研论证认为，当前我市电动车立法条件尚不成熟，社会风险较高，目前正报请市政府暂缓制定。

一、立法工作开展情况

（一）《六安市电动车安全管理办法》立法开展情况

按照《六安市人民政府2024年立法工作计划》相关规定，《六安市电动车安全管理办法》为2024年度政府规章项目，由市公安局交警支队负责起草，市司法局进行审查。2024年3月至7月，市公安局在调研、座谈的基础上，牵头起草了《六安市电动车安全管理办法草案》》（以下简称《办法草案》）。7月底，市司法局收到市公安局起草的《六安市电动车安全管理办法》后立即开展了审查。期间，市司法局在公开征求意见、组织立法听证的基础上，会同市公安局交警支队多次对《办法

草案》进行修改完善，并于10下旬和12月上旬两次组织开展论证咨询，先后邀请了省人大法工委、省司法厅、省公安厅、安徽大学等多位专家、领导，对《办法草案》进行逐条论证。

在《办法草案》审查论证期间，市司法局先后两次组织专家论证咨询。邀请的专家领导从立法实践和法理上进行论证后，均表示通过规章的方式从生产、销售、登记、通行、停放等环节对电动车进行管理，在可行性方面存在一定的法律障碍风险，规章备案后，被纠错的风险较大。主要表现为：**一是**没有权限对电动三、四轮车等超标车进行登记管理。**二是**《办法草案》很多创设性条款，超越了政府规章的制定权限。**三是**规章出台后面临被纠错的风险。为此，《办法草案》在审查阶段，市司法局建议通过市人大常委会制定地方性法规的方式对电动车加以规范管理。

（二）《六安市电动车安全管理条例》立法开展情况

1.组织统筹，强化立法落实。依据《六安市人大常委会2025年立法工作计划》要求，市公安局成立立法专班，由分管局领导、交警支队主要领导亲自指挥调度，负责起草工作的总体推进、具体调研、文本起草和修改，并积极会同市人大、市司法局及相关市直单位，推动立法工作有序开展。制定立法工作方案，明确立法目标、方向，规范立法工作流程，强化各环节责任落实；整理收集有关法律、法规、规章和相关规范性文件等汇编成册。

2.深入调研，夯实立法基础。2025年4月立法工作专班赴内蒙古赤峰市考察学习外省、市电动车立法工作中的经验做法、成效、现行管理中存在的问题、短板，为我市电动车管理立法

提供科学依据。2025年3月，立法专班前往六安市电动车生产销售企业【鸿日汽车（金寨）有限公司】开展源头企业调研，对电动车产品准入标准、安全性能、合规管理等问题进行实地调研座谈，收集企业可行性意见建议。

3.广泛动员，征求立法意见。2025年4月，立法专班联合六安新周报开展电动车安全管理立法进行社会问卷调查，在调研起草阶段征求市民对于电动车安全管理的相关意见建议。立法专班通过召开立法听证会、调研座谈会等方式，听取六安市电动车行业商会、乡镇人民政府（街道）、社区、小区业委会、业主、物业服务企业、美团配送安徽区域负责人等基层声音，吸纳电动车管理相关合理建议，使立法更好体现民情、汇聚民意、集中民智、服务民生。

二、立法风险评估

（一）上位法空白，立法风险较大

1.“电动车”无法定概念。目前，现有法律、法规及相关规范性文件无“电动车”进行定义，无法定概念。实践中，“电动车”一般指电动自行车、电动普通摩托车【电动两轮摩托车、电动三轮摩托车】、电动轻便摩托车【电动两轮轻便摩托车、电动三轮轻便摩托车】和低速电动三、四轮车【又称“未纳入道路机动车辆生产企业及产品公告的电动车”】。电动自行车、电动普通摩托车、电动轻便摩托车均有法定概念及国家标准，但低速电动三、四轮车无法定概念及国家标准。如何对低速电动三、四轮车进行定义、定性，法律依据不足，易引发合法性争议。

2. 低速电动三、四轮车属性上位法缺失。《道路交通安全法》立法当时没有出现低速电动三、四轮车这类产品，在法律

法规的修订中也未涉及这一问题，所以如何管理、如何使用低速电动三、四轮车方面在法律方面没有较为明确的规定。社会问卷调查显示，41.86%参与人员认为应当认定为非机动车，58.14%参与人员认为应当认定为机动车，民意分歧显著。关于低速三、四轮车通行管理，如果“一刀切”不允许上道路行驶，群众需求大，抵触情绪强烈，易引发群体性舆情事件；如果设置过渡期允许上道路行驶，与我市已实施的过渡期管理措施相冲突【2022年9月14日，市公安局、经信局、市监局、交通局、应急局、邮政局、城管局联合发布通告，低速三、四轮车上牌时间为2022年9月20日至10月31日，用临时备案登记号牌（黄牌）进行登记。2023年1月1日起，公安机关将全面停止对低速三、四轮车进行临时备案登记号牌。临时备案登记号牌过渡期至2025年9月20日】。另外，2024年11月，市公安局起草的《六安市电动车安全管理办法（草案）》在合法性审查阶段，邀请的专家领导从立法实践和法理上进行论证后，均表示若对低速电动三、四轮车登记、通行进行管理，允许上道路行驶，涉嫌将“不允许上道路行驶的车辆”通过地方立法合法化，可能面临与上位法冲突风险，被纠错的风险较大。

3.源头管控法律依据不足。实践中，低速电动三、四轮车多以假借景区旅游观光或厂区内部道路行驶名义生产，国家部委对新能源电动车的生产未明确禁止，我市经信部门认为无法对生产厂家进行查处管控。若设定不允许生产、销售条款，将面临没有依据，减损相关群体利益，尤其是减损生产者的权利或者增加其义务的情形。另外，我市金寨县有一家低速电动三、四轮车生产企业【安徽鸿日汽车（金寨）有限公司】，前期企

业调研中，该企业明确表示反对设定不允许生产、销售条款。

（二）可操作性弱，实施效果不理想

截至目前，我国各地市已制定出台关于电动车立法14部，其中，9部为全链条管理，5部仅从停放、充电为“切入口”进行管理。经对接部分已立法城市，立法后实施效果不理想。

1.生产环节控源困难。调研阶段，立法专班实地考察学习的江西萍乡、安徽芜湖、内蒙古赤峰制定的地方性法规、规章，均规定在本市不得生产、销售未获得强制性产品认证的电动车，但萍乡市、芜湖市制定的地方性法规、规章没有相应法责，实践中处罚无依据；赤峰市虽有相应法责，据了解执行效果差，市场监督部门从未查处过。

2.路面通行管理难度大。关于电动普通摩托车、电动轻便摩托车的管理，现行《道路交通安全法》《安徽省电动自行车管理条例》已覆盖基础管理要求。电动车路面通行管理的难点主要集中在对低速电动三、四轮车的管理上，群众对此类车辆属性、登记上牌、取得相应驾驶资格、购买交强险认可度不高，抵触情绪大。已制定出台的地方性法规、规章，从其规定的禁止性行为看，将低速电动三、四轮车视为机动车，但未对驾驶资格及行驶车道进行界定，实践中，上述车辆仍多在非机动车道内行驶，相互矛盾。针对上述车辆的无牌、无证等交通违法行为，公安交管部门现场执法处罚标准模糊，执法效率低，易滋生选择性执法争议。同时，由于低速电动三、四轮车使用者多为社会低收入人群，这些车辆已成为其生产、生活的重要工具，执法过程中，经常遭遇当事人阻挠执法甚至暴力抗法、驾车冲撞等情况，危及执法人员自身安全，而且容易激化群体矛

盾，存在一定社会稳定风险。

3.“小切口”立法现象突出。经梳理2024年以来全国各地制定出台的关于电动车管理的地方性立法，共4部，均以停放、充电为“小切入点”进行的立法，有意规避生产、销售、登记、通行管理。

（三）民生需求刚性，社会稳定风险凸显

据统计，我市低速电动三轮车501393辆、四轮车20978辆，另有大量未被统计。具有全民性，使用群体覆盖16-90周岁群体，且不限家庭收入。在生活中的用途多，日常代步场景可细分为日常出行、接送孩子、赶集购物、务工务农等，骑行率高，在日常短途代步出行场景下应用普遍。现阶段电动车立法部分内容无法律依据支撑，低速电动三、四轮车已成为大部分乡镇居民主要的出行工具，如限制其载人等规定的出台，可能会引起群众普遍抵触情绪，甚至引发不稳定事件。根据当前情况，电动车立法实施缺乏可行性。地方立法是为了执行国家法律、法规的规定，落实国家政策和上级的要求，维护的是绝大多数群众合法权益，有利于维护正常的法制秩序和交通秩序，保护了广大群众生命财产安全。但也有可能对部分群众日常生活、出行不利，有可能对决策方案合理性存在质疑，且不能获得群众的理解和支持。

（四）政策动态性强，立法滞后风险高

2018年11月2日，《工业和信息化部 发展改革委 科技部 公安部 交通运输部 市场监管总局关于加强低速电动车管理的通知》（工信部联装〔2018〕227号），明确提到“待《四轮低速电动车技术条件》国家标准及低速电动车规范管理相关政策

发布后”。国家工信部于2021年6月就《纯电动乘用车技术条件》公开征求意见，其中增加了微型低速电动车的定义和标准，低速电动车被认为归属其中。虽然至今《四轮低速电动车技术条件》《纯电动乘用车技术条件》均未能正式出台，但也反映出说明国家层面正在着手研究制定低速电动车的国家标准和规范管理政策，积极探索电动三、四轮车新的管理措施。从地方立法工作来讲，国家层面法律法规一旦健全，迅速跟进落实符合当前形势现状和今后一个时期发展趋势的地方法规制定工作，才能切实提高政府相关职能部门对此类车辆的产销源头监管、上路行驶路权界定、违法行为查处的规范性和可操作性。为此，我局认为我市电动车立法项目还需进一步加强研究，待立法条件成熟后再纳入立法计划中。

综上所述，我局对条例的制定可能存在和发生的社会风险进行了细致梳理、科学论证，从合法性、合理性、可行性和可控性等方面进行全面评估，认为该决策缺乏可行性，有可能引发社会稳定风险，已向市政府建议暂缓制定《六安市电动车安全管理条例》。

三、下步工作措施

暂缓期间，我局将借鉴先进地市电动车管理经验做法。

（一）进一步强化宣传教育。通过电视、广播、报纸等传统媒体及“两微一抖”等新媒体平台加大宣传力度，加强提示警示，营造治理电动车良好舆论环境。结合电动车牌证办理、现场执法，加强对骑行人的交通安全宣传教育，提升公众安全守法骑行意识。紧盯60岁以上中老年群体，依托镇街、村居各类宣传教育阵地，全面提升中老年群体安全文明出行意识。

（二）进一步加强源头管理。推动市场监管部门要求电动车销售者建立并执行进货检查验收制度，在销售场所醒目位置公示电动车产品公告目录，并通过店堂告示、销售凭证中载明等方式，向消费者提供其所销售电动车的质量、性能、用途等信息。依法处罚经销商以“不是机动车，不需上牌、驾照、保险等作为卖点”等“销售环节虚假宣传、欺诈消费者”的行为，严厉查处销售低速电动三、四轮车违法行为。

（三）进一步加强路面管控。严查闯红灯、逆行、违法载人等交通违法行为。建立电动车交通违法行为自动抓拍系统，运用面部识别、图像识别等技术手段，加大查处力度。聚焦低速电动三、四轮车违法载人，利用视频算法平台，精准识别，全域布控，由属地交警、派出所安排警力溯源，开展宣传警示，签订“危险告知单”。

（四）进一步坚持分类治理。推动政府部门违规车辆有序退出。推动行业用车淘汰更新，按照“车辆更换合规车型+人员取得驾驶资质”标准，推动环卫、物业、园林、快递、共享单车运维等行业用车限期淘汰更新，督促企业组织相关从业人员取得相应驾驶资质，制定行业内车辆、人员管理制度，严格日常管理。

（五）进一步加强支撑保障。对源头查控、路面执法、车辆清拖等环节，细化完善执法指引，做好法律支撑保障，并与检法机关密切沟通协调，保证执法质量和打击效果。针对日常路面执法可能引发的涉稳风险，加强研判预警、人员稳控，坚决防止出现不安全不稳定因素。持续强化网络舆情监测引导，遇有突出敏感舆情，及时启动管控机制稳妥处置，防止形成现

实危害。

办复类别：C类

联系单位：六安市公安局（交警支队）

联系电话：3927036

六安市公安局

2025年6月5日

抄送：市政府办公室、市人大人选工委、舒城县人大常委会。