

2007 年 10 月四川省公务员录用考试《申论》试卷

一、注意事项

1. 申论考试是对应考者的阅读理解能力、综合分析能力、提出和解决问题的能力、文字表达能力的测试。

2. 参考时限 150 分钟，其中阅读资料 40 分钟，作答 110 分钟。

3. 申论各题均在答题卡上规定的位置作答，准考证号须用 2B 铅笔填涂，答题须用蓝、黑色墨水笔（圆珠笔）作答。在回答问题中，不得使用本人姓名，答题中凡出现本人姓名者作违纪处理。

二、仔细阅读给定资料，按照如下的“申论要求”依次作答

一题：概括阅读资料的主要内容。要求：全面、准确、条理清楚，限 200 字内。（20 分）

二题：假设你是某市政府有关部门工作人员，你所在城市也开始出现大量的电动自行车，并因此引起社会各界和有关部门的争议。领导要求你以政府工作部门的名义给市政府起草一份如何处理本市电动自行车问题的解决方案。要求：完整、简明、条理清晰，具有针对性和可行性，限 500 字内。（30 分）

三题：结合阅读资料，就如何看待部分城市禁止电动自行车上路行驶，自选角度，自拟标题，写一篇议论文，说明你的看法。要求：观点明确，论证充分，条理清晰，语言顺畅，限 800~1000 字内。（50 分）

三、阅读资料

1. 从 1995 年清华大学研制出第一辆轻型电动车起，短短 10 年间，我国从无到有，已发展出全球最大的电动车产业。2006 年，全国 2000 家电动车企业共生产了 1950 万辆电动车，出口 300 多万辆，实现产值约 400 亿元，利税超百亿元，相关领域就业人口 100 多万人。目前，中国轻型电动车的产销量占全球的 90% 以上，已成为全球最大的电动车生产、消费和出口国。

以电动自行车为代表的轻型电动车使用简便，与其他机动车互为补充，减少了道路拥挤，比普通自行车快、省时、省力，花钱少，效率高。由于消费者的青睐，市场需求量大，轻型电动车产业以每年 80% 的速度增长。预计到 2010 年，轻型电动车的产量将达 3000 万辆，出口量达 500 万辆，总产值达 1000 多亿元。中国工程院院士陈清泉认为，作为在体制和市场夹缝中生存的新兴产业，电动车一开始就受到激烈市场竞争的洗礼，技术创新速度明显快于其他领域，驱动技术、电池技术、控制技术、充电技术、能量回收技术等已领先国外 4~6 年。

2. 2002 年 8 月，北京市公安局又发出通告，规定从 2006 年 1 月 1 日起禁止电动自行车上路。2005 年底，北京又发通告，允许符合国家标准的电动自行车上路。2003 年 8 月，温州严禁电动自行车在市区行驶。2005 年，珠海市人大通过条例，从当年 7 月起，禁止电动自行车上路行驶。2005 年 8 月，太原、福州、武汉、南宁明令禁止电动自行车上路。2006 年，厦门、广州、海口宣布禁行电动自行车。2007 年 1 月 1 日起，常州市民新购的电动自行车，不能获得公安局发放的牌照。电动自行车车牌证有效期 5 年，到期一律作废……

出台“限电”政策的当地政府及政策的支持者们有他们的解释和理由：

电动自行车正逐步“轻摩化”，驾驶员大部分未接受过正规培训，驾驶技能和安全意识差，极易发生交通事故。它跟自行车、行人一起跑，很不安全！

在电动车是否环保的争论上，电池是争议的焦点。“禁电”者认为，尽管电动车不产生污染，但它自身的电池就是一个污染源。

3. 2006 年 11 月 15 日起，广州全面禁止电动自行车和其他安装有动力装置的非机动车上路行驶，对此类车不予登记发牌。按照规定，广州交警将对违法上路的电动自行车进行 15 天纠正教育；从 12 月 1 日开始，在广州驾驶电动自行车上路将面临处罚。据记者了解，当天被查扣的车辆达 700 多辆。相关市民出行调查显示，78.4% 的受访者认为广州目前的交通状况不适合电动自行车通行；70% 的受访者认为

“限制电动自行车上路行驶有助于缓解广州市的交通压力”；只有 5.6% 的受访市民表示“禁电”影响较大。

海珠区客村一家超市的工作人员李银花在 9 月份攒钱买了一辆电动自行车，没想到两个多月后这辆车在广州就没法出门了。

昌岗中路有一个快餐店送外卖的职员朱先生非常反感：“以前我用电动车送，速度很快，也很轻松，现在只能用自行车了。”他觉得为什么政府不替他们这些生活在底层的人着想。有类似朱先生这种想法的市民为数不少。

4. 新华网 2006 年 12 月 17 日报道，发展轻型电动车，已成为国家发改委节能中长期规划中交通节能的重要议题，轻型电动车的“零排放”和“零污染”特征成为我国“绿色交通”的范例。美国电子电器协会工程师的专家在考察了中国的轻型电动车产业后，撰文指出这将成为中国“新工业文明”赶上发达国家一次不可多得的历史机遇。

5. 目前，我国轻型电动车行业执行的还是国家 1999 年制定的电动自行车通用技术条例，受当时技术条件和对产业发展认识所限，该标准对电动自行车的速度、重量作了较为保守的规定，比如规定时速不超过 20 公里、重量不得大于 40 公斤、宽度不得超过 30 公分等。而标准的制定也早已超出了中国自行车工业协会的能力范围，新标准至今未能出台。由于国家标准滞后，我国轻型电动车的生产厂和经销商陷入了无所适从的尴尬境地。生产符合国家标准的产品，市场上根本卖不掉；而越是超标超重的产品，越受老百姓欢迎。据中国自行车工业协会理事长王凤和的估计，2005 年，我国电动自行车的生产量近 1000 万辆，有近一半左右的产品都是“违规产品”。

6. 根据广东省自行车行业协会估计，广州电动自行车有 30 万辆，电动自行车生产厂家就有 20 多家，从业人员 3000 多人，年产量 35 万辆，产值 4 亿元。“禁电”令使得这 30 万辆电动自行车几乎成为废品。对于“禁电”令造成的损失，广州市交警支队负责人接受媒体采访时表示，广东省和广州市政府都没有同意过对电动自行车进行登记，也不允许其上路，因此对市民手里的电动自行车不予补偿。市民可以把车辆的电池拆掉，脚踏可以使用。

7. 浙江和广东一样也是电动自行车生产销售的大省，记者分别致电杭州、绍兴、湖州、嘉兴等多个城市公安交通管理部门，询问将来是否会禁止电动自行车，得到的明确答复都是一致的，不会的。

杭州交管部门有关人士告诉记者，电动自行车近年来发展迅速，虽然对交通管理上造成较大的压力，但的确方便了市民，这位人士透露自己的家人也都使用电动自行车。他指出，只要按照统一交通法规来约束，电动自行车对交通拥堵会起很大的缓解作用。他还指出浙江不大可能禁止电动自行车的另一个重要原因，电动自行车已经成为浙江一大产业，生产企业几乎全都是中小私营企业，一向重视中小私营企业发展的各地方政府不可能做出损害自身利益，又遭到民众反对的事情。他还提出，电动自行车也可以和汽车一样上保险，减少安全问题带来的损失。

对杭州许多钟点工、快餐店服务员而言，电动车现在是他们重要的谋生工具；而对普通上班族来说，电动车也是他们目前选择的最流行的交通工具。来自杭州市非机动车管理所的消息说，杭州城区电动自行车月平均上牌量将近 1.3 万辆，目前杭州城区的电动车保有量已经超过了 100 万辆。

8. 人民网 2005 年 6 月 3 日报道，为有效监管电动自行车废旧铅酸蓄电池，遏制其对环境的污染，昆明市环保局近日出台了《关于电动自行车入市环境保护备案登记材料的公告》。公告要求，经销商除要向环保部门提交销售申请、生产企业委托经销协议、生产企业和经销企业营业执照、电动自行车生产许可等相关材料外，还必须提交和办理：经销商与电动自行车生产企业、电动自行车生产企业与电池生产企业的废旧电池回收、处置协议；履行废旧电池回收、处置协议，进行废旧电池收集、处置单位的危险废物经营许可证；异地转移处置废旧电池的，须提供电动自行车生产企业所建立的转移渠道证明材料，以及转运单位可以转运危险废物的资质证明材料。云南省的电动自行车经销商和负责在昆明收集、处理处置废旧电池的单位由省环保局办理“危险废物经营许可证”，外省的也必须要求有当地的省级环保部门出示的“危险废物经营许可证”。如果废旧电池需转移到异地的，则必须向省环保局申请危险废物转移联单。

9.法律人士指出，按照《中华人民共和国道路交通安全法》第 58 条的规定，“残疾人机动轮椅车、电动自行车在非机动车道内行驶时，最高时速不得超过十五公里”，这就是说，广东省政府批复的广州市“电动自行车不予登记，不准上路行驶”的规定，显然与国家道路交通安全法相违背；同样，若根据《广东省道路交通安全条例》而下发“禁电”令，那么《广东省道路交通安全条例》也明显与国家道路交通安全法相违背。

10.据统计，2006 年 1 月至 5 月，广州市区发生涉及电动自行车事故 49 宗，伤亡 56 人。这一数字被许多媒体引述，用以证明“禁电”的必要。而据广州市政府网站发布，今年同期广州市共发生交通事故 3771 起、伤亡 5206 人，可见涉及电动自行车的交通事故在事故总数中所占比例不过 1%。对于制造了 99%交通事故的其他交通工具，广州市政府表现出了足够的宽容和耐心，对于电动自行车似乎也应该如此。

11.广州全面禁止电动自行车上路后不久，广东自行车行业协会向国家信访局递交了一份由万人签名的意见书，对广州市禁止电动自行车上路的行政行为表达意见。意见书指出，电动自行车属于非机动车辆，有着与自行车一样的法律地位，交通安全法并未赋予地方政府禁止其上路的权力。这份意见书一共有 110 家企业和机构盖章，有 9133 人签名支持。记者在该协会看到，在近万人的签名中，个体户、工人、普通职员、学生和一些车商是主体。

12.某网友表示：“我赞成禁止电动自行车，抛开大道理不说，我身边骑电动车出事的人太多了，他们还经常骑上人行道，到处乱窜，有时从背后忽然冲过来，刹车也经常刹不住，以至于我上班步行或骑自行车，看到电动车冲过来就赶快躲。我觉得这么危险、容易普及的交通工具应该禁止。”

13.清华大学教授伦景光认为，在石油资源日益紧缺的形势下，中国已不完全具备走发达国家当年产业发展道路的条件，但可以走出一条有中国特色的轻型电动车发展之路。一辆摩托车 6~8 年使用期需耗油 1.8 吨，如果全国的摩托车全部换成电动车，则可节油 1.5 亿吨，即每年可节约 2000 多万吨，发展电动车已成为我国节约型交通的必然选择。

14.一位市民说：“城市道路是社会的公共资源，在当今公交服务严重不足（速度慢、费用较高）的情况下把这种资源只让给有钱买车的人，而剥夺广大中低收入群体使用道路资源的权利，就是把广大中低收入群体的利益全部让给高收入的少数人，这无异于劫贫济富。”

15.2006 年 12 月 7 日《温州日报》报道：

镜头一 11 月 29 日早晨 6 点 35 分，胡某驾驶小型轿车沿市区雪山路由西向东行驶，途径金田一村酒店附近地段时，与一辆无牌无证的电动自行车发生碰撞，电动自行车驾驶人在事故中身受重伤，后经医院抢救无效死亡。据了解，死者为女性，大约 40 岁，目前事故原因正在进一步调查之中。据市交警一大队民警介绍，在该辖区已发生的众多涉及电动自行车的事故中，有 8 起造成了电动自行车驾驶人重伤或死亡的严重后果。

镜头二 9 月 22 日晚上 10 点多，江西人胡某和侄子一人驾驶一辆无牌电动自行车，从双屿镇驶往温州家电市场。途经双南线温州家电市场地段时，逆向行驶，与迎面驶来的小货车发生碰撞。胡某在事故中受重伤，经医院抢救后脱离危险，他的侄子也受了轻伤，两辆车均有不同程度的损坏。交警部门认定：胡某驾驶电动自行车在设有中心花坛隔离带的道路上逆向行驶，是造成事故的主要原因，应承担事故的主要责任。

16.“现在电动车质量问题很多，”市民沈小姐向记者反映，“我买的电动车质保时间是 3 个月，可到第 4 个月时，车子各个方面都出了问题。先是喇叭，车灯按钮全掉下来了，接着后视镜也掉了，后来车身还出现开裂现象。我的一个同事买的电动车，是自行车式的，电瓶是斜放在车子的前杠上，买来没骑多久电瓶就晃来晃去的。”据记者了解，现在南京市销售的电动车质保期基本都是 3 个月到 6 个月，很少有质保一年的，而且包退和包换一般仅为 3 天到一周，这么短的时间很难让消费者发现商品的质量问题。由于国家至今没有出台关于电动自行车“三包”服务方面的具体规定，所以使得电动车消费者处于一种

很被动的境地。

17.《中华人民共和国道路交通安全法》第 58 条规定：“残疾人机动轮椅车、电动自行车在非机动车道内行驶时，最高时速不得超过 15 公里。”在国家立法中，电动自行车是合法的存在，且有明确的法律规范。

《中华人民共和国道路交通安全法》第 119 条对非机动车的解释，已将电动自行车包括在内，“‘非机动车’，是指虽有动力装置驱动但设计最高时速、空车质量、外形尺寸符合有关国家标准的残疾人机动轮椅车、电动自行车等交通工具”。

2007 年 10 月四川省公务员录用考试《申论》试卷参考答案

参考答案

1. 答案提示

电动自行车由于其轻便、快捷、价廉等优点受到消费者青睐。但出于道路安全的考虑，全国很多城市出台了“限电”政策。这在社会上引起很大争议。支持者认为电动车驾驶员驾驶技能和安全意识差，易发生交通事故；电池污染大、不环保等。反对者认为电动车便捷，交管部门制定的限电政策与《交通安全法》违背，无权剥夺中低收入群体使用道路的权力。同时我国电动自行车生产标准落后，生产企业良莠不齐，较多质量问题也制约其发展。

2. 答案提示

电动自行车作为一种省力、方便的交通工具，自上市以来，受到我市广大群众的欢迎，市场销售良好。同时，由于电动自行车上路行驶造成人员伤亡的事故也不断发生，电动自行车因此备受社会各界争议。权衡利弊得出，加强电动车市场管理，既符合群众的切身利益，又可有效减小电动车的事故风险，不失为解决问题的良策。结合我市实际情况，特提出以下解决方案：

（1）加强电动自行车的市场管理。对不符合安全标准的电动自行车应禁止销售，切实防止事故风险。

（2）加强电动自行车的登记。严格上牌管理，同时打上钢印编号，统一管理。明确上牌登记办法，符合国家标准的，进行年审。

（3）加强路面安全监管。对路面巡查中发现的电动车带人、超速等问题及时纠正，督促整改。

（4）加强电动车电池的回收管理。可通过定点回收的办法，加强管理，防止废旧电动车电池随意处置，污染环境。尽快建立电动自行车废旧电池的有偿回收制度。

（5）加强道路安全教育。对电动车超速带来的安全隐患要让广大电动车主周知，使他们能够积极配合管理。

3. 答案提示

管理电动自行车，应疏不应堵

电动自行车轻便、速度适中，安全、价廉、无噪音尾气污染，占用车位小，具有其他交通工具无法比拟的优势，非常适合城市内单人短程出行，但我国很多城市却出台了“限电”政策。这在社会上引起很大争议。

只要想限制或禁止某些东西，相关部门总会罗列出诸多的理由，理由是不是充分，是不是合乎民意似乎并不太重要。禁止电动自行车的理由是：事故频繁，有诸多的安全隐患。而事实上，这样的“理由”并不充分。首先就违反 2003 年 10 月全国人大通过的《道路交通安全法》，其明确规定：将电动自行车划归非机动车范围，按照非机动车管理，并享受了与自行车一样的优惠待遇，不上牌不交费。并且，电动自行车真的就是安全隐患的“制造者”吗？事实上，电动自行车的交通肇事仅仅是少数，没有管理部门所说的那么“糟糕”。这样简单地禁止，市民上班的交通问题如何解决？由此造成的损失、增加的负担又将如何解决？

因此，对于一种既有利也有弊、而民众又有大量需求的交通工具，城市管理者必须对其利弊进行全面权衡。在进行这种权衡时，政府需要坚持两个原则：首先，尊重民众的选择，不要轻易地断定民众的选择是不理性的、不正确的。相反，应当假定民众的选择可能是合理的、正确的，并在此基础上思考管制之策。政府轻率地禁止某样东西，最省事，但往往失之于理。

其次，假如政府必须采取某种强制性措施，限制民众的选择，比如禁止电动自行车上路，那就必须严格按照法律规定的程序，广泛听取相关群体的意见，审慎地作出决策。在禁止电动自行车的问题上，

就应召开听证会，让厂家、消费者、交管部门、安全与环保专家就电动自行车的问题作证，以此程序保证所作出的决策既合法合规、也合情合理。

由此我认为，从保证驾驶者生命安全，保障城市交通畅通及提高电动自行车质量的角度考虑，禁止上路的只是那些不合格的电动自行车，而不是全部的电动自行车。

政府应要求有关生产厂商立即召回不合格的电动自行车，给消费者更换合格产品或退还购车款，并给予合理的经济赔偿。同时要在新闻媒体上发布通告，向公众讲明不合格电动自行车存在的问题和可能导致的危险，要求消费者尽快送还问题电动自行车。对拒不进行召回的厂商，政府应强制其进行召回，并予以处罚。另外，政府还应加强对电动自行车生产的监管，对不执行国家标准，违规生产的厂家，要严厉查处。同时，加强道路安全教育和路面安全监管，使电动自行车行使既便捷又安全。

随着社会的飞速发展，科学技术的日新月异，新生事物会越来越多，由此而产生的问题和麻烦也会越来越多。为应对新情况、处理新问题，化解新矛盾的，政府部门应当是变主动为被动，改滞后为前瞻，建立起快速、理性、科学的反应机制与能力，而不是一“禁”了之。