

上海市轨交条例立法听证会昨“激烈交锋”—— 逃票重罚 延误超15分钟也应赔



■ 本报记者 陈意俊 摄（资料照片）



本报记者 姚丽萍

日均 700 万人次乘坐，单凭这个数字，《上海市轨道交通管理条例（修订草案）》就会备受市民关注。昨天下午，市十四届人大常委会举行本届首次立法听证会，15 位听证陈述人见仁见智，交锋轨交立法“热话题”。



■ 昨天听证会上，郭建荣现场展示自己的可折叠自行车及外包装
本报记者 张龙 摄

【相关链接】

上海已有 12 次立法听证会跟市民见面——

让利害关系人当面说想法

昨天下午，《上海市轨道交通管理条例（修订草案）》立法听证会如期举行。

2001 年 5 月 18 日，本市举行了第一次地方立法听证会，截至目前已有 12 次立法听证会跟市民见面。经历了 12 次听证会后，记者得出结论：有“规则公正”，才有立法公信。

没见过“听证专业户”

“听证专业户”是一个颇有争议的身份，令听证会的意义受到质疑。经历了 12 次上海地方立法听证会，记者却还未遇到“听证专业户”。

昨天下午的 15 位听证陈述人，都是地铁乘客，都是第一次来做听证陈述人。“让更多的利益相关人参与立法听证会，有助于立法公开，也是科学立法的必然选择。”市人大代表钱翎樑说，“听证规则”要确保那些利益可能受到直接影响的人参与听证，比如，轨交立法听证就是让天天坐轨交的人来陈述观点，他们参与规则制定，才能保证规则的合理和可行。

“相信‘专业户们’也是经过合法程序取得了听证资格。但‘专业户’被选中的频率高，正表明参与者的基数不够大；基数不够大，正说明听证模

式存在瑕疵。”钱翎樑说，地方立法要杜绝“听证专业户”，就要借“规则公正”保障立法公信。

听证陈述人汤啸天说，立法听证会不是走个过程，做场“秀”，地方立法听证的用处就在于促进立法公正。听证会不是专家“唱主角”的论证会，不是各讲各的座谈会，而是要立法者当面“听”诉求，“听”交锋，有的放矢“证”出立法思路。

说完了盼给个“说法”

开完听证会，“立法能不能采取那些观点，是不是能给个说法呢？”听证陈述人马林凤说，这是她最惦记的“听证结果”。

没错，听证陈述人最怕的就是“说了也白说”。大家也知道，立法者不可能无条件、全面接受和采纳听证陈述人的意见，“就算不接受或否决听证意见，也该告诉我理由，这也是程序公正呀。”马林凤向记者表示。

马林凤的意愿也是 15 位听证陈述人的共同意愿。“立法程序终结后，立法机关将制作听证意见被采纳情况的书面报告，并送达听证陈述人。”市人大常委会法工委主任丁伟在听证会后承诺。本报记者 姚丽萍

1 轨交延误 企业需要作出赔偿

首先被大家关注的，是条例修订草案中有关轨交企业履行服务职责的规定是否合理可行。根据条例修订草案的规定，轨交因故障不能正常运营的、因故延误十五分钟以上的，乘客有权退票、轨交企业应提供延误证明。

“我认为轨交企业因故障不能排除，延误 15 分钟以上的，乘客可以有权退票这一条款

中，退票不能仅按原价退还。”陈述人梁君勇表示，在他看来，如果因轨交故障等原因导致的延误，乘客应该获得原价票款数倍的赔偿，“因为在处罚逃票的时候，乘客会被处以票款价格数倍的罚款，那么为什么因地铁故障导致市民上班迟到时，轨交企业不需要就此作出赔偿呢？”

2 逃票该罚 怎么处罚尚有分歧

听证陈述人李金泉说，两年前，他在地铁一号线新闻路站第一次遭遇逃票者。当时，他说了一句“真好意思”，两位逃票者从闸机下钻出后跟着他上车，一路骂到人民广场站，李金泉报 110 才算脱身。“我痛恨逃票，我认为目前的处罚还不够。”听证陈述人梁君勇说。

几位听证陈述人虽然都认为，故意逃票该罚，但怎么罚，却有分歧。“社会管理创新要靠制度，加大违法成本，在 5 倍或 10 倍的票价处罚之外，将逃票纳入征信系统才是最有力的惩罚措施。”听证陈述人蒋德海说，目前条例修订草案说“可以”将逃票纳入征信系统，不如改为“应当纳入”，以示立法决心。

“我也看到不同的说法，有人说逃票是因为票价高。可是，在国内地铁票价最低的城市，逃票也达日均 1 万人次。逃票本身跟经济实力无关，而是个人诚信问题，是道德养成问题。”蒋德海继续说，“有人认为纳入诚信系统能否做得到，我要说，所有好的法律规定，都未必能 100% 做到，关键在执法！”

“但在将逃票者纳入征信系统之前，还要区分情节，首次逃票、及时补票、认真检讨，可否先不纳入征信系统。”听证陈述人裘铮指出，信用系统首先要“有用”——市民可以查询，若有异议要有申请复议的渠道，在合法范围内，相关部门可对逃票者信息进行公布。

3 折叠自行车 未必要搞“一刀切”

听证陈述人冒志强是上海海事大学学生，每次从市区家里到临港新城校区，他都会骑自行车，单程耗时 3-4 小时。同学中像他这样的绿色环保“骑行族”不在少数。“我们希望市区到校区的地铁早日开通，更期盼能够实现自行车+地铁的绿色出行。”冒志强说。

听证陈述人郭建荣是上海市自行车协会秘书长，他随身携带了一个长宽高相加不超过 1.8 米的行李袋，袋子里是一辆折叠式自行车，“请看，自行车放进行李袋，拉上拉链，就是一件行李。按照申城公共交通对携带行李的相关规定，长宽高相加不超过 1.8 米，就可以乘公交；那么，自行车变成了‘这样的行李’，立法要是不准它乘坐地铁，合理吗？”

“其实，立法要管的不是自行车能不能乘

公交，而是如何规范乘！”郭建荣说，世界各大城市地铁都不对自行车说“NO”，而是因地制宜，让自行车合乎规则乘坐地铁——欧洲、美国地铁允许携带各类自行车；英国、比利时、日本允许折叠式自行车分时段乘地铁；德国允许各类自行车乘坐尾部车厢；我国台湾允许折叠自行车乘地铁，广州、南京等城市也允许折叠式自行车乘地铁。

“自行车乘地铁，怎么保障不影响其他乘客？”梁君勇提出疑虑。

“立法有三种出路可以尝试。”郭建荣说，折叠式自行车穿上“达标外衣”，此其一；列车尾部车厢专供折叠自行车乘坐，此其二；错峰出行，高峰时间在大客流换乘车站，折叠式自行车只“出”不“进”，此其三。



CATHAY MANSION

上海滩国泰旗舰店隆重开幕
上海市淮海中路868号

SHANGHAI TANG

上海滩

shanghaitang.com