《深圳经济特区互联网租赁自行车发展若干规定（征求意见稿）》《深圳市互联网租赁自行车经营服务管理暂行办法（征求意见稿）》公众意见收集一览表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **序号** | **个人或单位** | **意见或建议** |
| 1 | 市民 | 城市的容量是有限的，共享单车确实给我们带来了方便，但是也给城市带来了不便，作为主管部门，不能采用一刀切，而且要给予共享单车一定的包容度，真的不希望这个新兴半公益的生态夭折了 |
| 2 | 市民 | 深圳流动人口这么大，共享单车没有押金是不是更方便？固定停车一点也不方便，而且有些地方政府根本就没有预留停车地方，有地方都用来停机动车了，路上堵，是不是大家多绿色出行也能缓解一部分 |
| 3 | 市民 | 如果是固定位置那还叫什么共享单车和公共自行车不久一样了吗？那样一点也不方便了。还有停车的好坏如何区分？还要罚款，而且罚金也太高了吧？再有我停好了被别有用心的人弄乱了怎么办难道每个点位都有监控吗？ |
| 4 | 市民 | 希望循序渐进，不要又拍脑袋一刀切调整配额。如果取缔了小黄车，那交了的押金怎么办？希望政府从服务用户，保护用户权益的角度取考虑问题。而不是从方便管理的角度去考虑问题。管好现有的车辆，慢慢调整配额，给用户一个合理的过渡时间。 另外罚款500也是拍脑袋出来的，哪个用户愿意交？怎么执法？ |
| 5 | 市民 | 去了骑了几次车，听说要有电子围栏，男朋友家附近要是没围栏，是不是以后就没车了？那我们充的钱和押金怎么办？给我们退吗？ |
| 6 | 市民 | 固定停车不方便，地铁站来5000辆车，有地方立桩吗？拉走不好吗？ 另外，小黄车要请出吗？对于没退押金的怎么办？政府管理责任尽到了吗？ |
| 7 | 市民 | 请问你们要学广州那样招标吗？如果这样，OFO肯定会被清退吧？但是在押金全部退回之前这么做，那我们这些押金用户怎么办？因为深圳不让OFO运营，我就不能退押金和用车了吗？ |
| 8 | 市民 | 现在共享单车行业好像都是不赚钱的，如果每次都罚这么高的话，是不是不利于企业的可持续发展。 但是深圳市公共交通体系需要共享单车“最后一公里”打通，如果这么高罚款处罚企业，我觉得是间接性遏制了这项公益事业的发展，那交通局有没有想过如何弥补我们“最后一公里”的出行问题呢？ |
| 9 | 市民 | 对于外来人口较多的深圳，是否应该以无条件免押金作为企业进入深圳的门槛，还有固定点位停车会很不方便，违背大家对于共享单车随骑随用的期待。里面也没有明确说明，高峰期怎么停车的问题，政府会规划专门用来停车的区域么 |
| 10 | 市民 | 政府要求要在规定区域停车，那和固定的公共自行车有什么差别呢？共享单车就是解决我们“最后一公里”的问题，那如果我们的目的地附近没有规定停车区，那我认为就共享单车就没有意义了。 |
| 11 | 市民 | 主要想关系下如果政府通过招标的形式管理，能不能协助用户先把OFO单车的押金处理一下？ 再说为什么停车问题要处罚消费者？停不好车还要罚500？麻烦先了解一下城市具体情况，政府能不因为管理的原因吧责任全甩给市民啊； |
| 12 | 市民 | 1、如果通过招标选公司那么我在不中标的公司里单车押金怎么办？还有就是停车怎么样算停好啊，停不好还要罚500元，那么这个规范尺度怎么才能把握好而且遇到有过节的管理人员故意找茬怎么办？如果要求在固定区域能放车那和固定桩的自行车不是一样嘛那一点都不便利谁还要骑啊，搞什么嘛。 |
| 13 | 市民 | 广州单车招标之后，经营企业多了，反而单车管理更加混乱。 另外，现在对企业的罚款这么高，像ofo这样暂时面临经营困难的企业，罚款会不会加速企业的倒闭，这样我们的押金和余额怎么办？以罚代管，就跟洪水只堵不疏有什么区别呢？建议还是控制合理的单车总量，这样再乱也不会乱到哪里去 |
| 14 | 市民 | 1、政府通过招标的形式管理，会不会像广州一样，以后深圳就没OFO单车了，那我的押金怎么办？充的钱怎么办？ 2、政府要求企业在规定区域摆车、停车，那和之前的固定桩车有什么不同？全国那么多公共自行车巨亏不就因为便利性不足吗，深圳的布道上（尤其是罗湖、福田、南山）连个停车框都没有，基础设施都跟不上，一点都不方便； 3、为啥用户停放在绿地要罚500，依据哪里来的。为啥用户的违章停放要罚企业好几万，罚死了以后还有单车骑吗，我不想其他企业都变成ofo那样； |
| 15 | 市民 | 为什么我停车要罚用户的钱，停不好车还要罚500？？？路面上那么多私人车辆停不好你们怎么不罚款呢。万一我去的地铁站什么的被停满了我没处停难道还要等在那边吗 |
| 16 | 市民 | 个人觉得，这个管理办法有懒政的味道，对个人的罚款有点不太合理，高峰时段一定会出现违规停放的情况，因为确实没地方可以停，所以极为不合理。一刀切的做法是落后的管理方式，深圳不应该有这样落后的管理办法 |
| 17 | 市民 | 共享单车本来就应该随处可停，不然谁还用啊，不在指定地方停就罚钱不合理；不管是对用户和还是企业，不能统统的以罚代管，政府把以前建公共自行车的钱拿来做管理不好么：老百姓方便了，也解决了就业； 稍微乱一下也没啥啊，都乱了那么长时间了。 |
| 18 | 市民 | 现在深圳单车运营公司多，但只有摩拜一家独大，小黄没人骑，车况又差，公司运营差没人敢充钱，其它单车就根本没人骑！摩拜就是涨价涨价，6月涨价15分钟一块，过15分钟涨，7月26号又涨15分钟一块五了，现在骑单车都要想一想有没有必要骑，因为公交也才两块刷卡才一块六，骑车骑下绿道那就成本更高，我认为应该退出机制应该健全，让一些企业退出运营，让大一点公司进驻深圳，形成市场竞争，比如哈啰单车在别的城市运营就挺好，不能让摩拜一家涨不停，让市民没有其它的选择！ |
| 19 | 市民 | 1. 骑行共享单车需佩戴安全帽，与电动车要求一致，与国际通行习惯一致。 2. 夜间骑行需前灯后闪，保障行人，骑行人及机动车安全需要。 3. 提高标准有利于促进消费，产业升级，增加了就业。 |
| 20 | 市民 | 不忘初心、牢记使命，勿立恶法。 第八条【用户责任】 互联网租赁自行车经营者以外的其他任何单位、组织或者个人不得擅自占用或者故意损毁车辆，也不得将互联网租赁自行车堆放至公共空间。 第十三条【其他法律责任】 违反本规定第八条第二款规定，擅自将互联网租赁自行车堆放至城市公共空间的，由城管和综合执法部门对行为人责令改正，并按每辆车处500元罚款。  建议删除罚款500元，改为信用惩戒等方式。理由是： 1、城市公共空间定义太宽泛，也没有严格的定义，这条处罚措施在具体执法中易被执法人员滥用和选择性执法，遇到较真的市民跟你走法律途径，还得应诉，现在公务员已经够忙了，何苦呢。另外，目前人行道上划定的停放位置远远不够，在大多数人面临没有合法位置可以停放的局面下，立法罚款，挖坑太明显，是为“恶法”，而且打击面太广，此条款也失去了可操作性。 2、罚款500元金额太高，经常骑自行车解决上下班最后1公里的人群平均月收入有多少?500元可能是他们半个月伙食费。 3、深圳政府信息化水平全国领先，全社会信用体系建设都搞了好多年了，就没有其他惩戒方式吗？为什么还是要用罚款这么简单粗暴的手段呢？是否可以纳入全市信用体系建设，通过信用惩戒方式来处罚呢？ 2000万深圳人，只有你们二三人负责起草制订这项规章制度，在其位谋其事，让我们的城市多一点温度，让我们的社会多一些关怀，让我们的法律多一些怜悯。 |
| 21 | 市民 | 司法局各位领导,你们好！ 　　司法局做出对共享单车进行监督管理，让它健康发展，更加方便市民出行。对此，我作为深圳市民，坚决支持！但监管的同时，能不能也管一下市民的利益——那就是共享单车退押金的问题！因为投诉无门或者有关部门不管不理的态度使我的酷奇单车和小蓝单车两者的押金共400元直到现在都没退回来给我。我希望看到你们既能做实事，又能为市民解决这个退押金问题！希望此信再不要象石头一样沉入大海，无影无踪！谢谢大家！ |
| 22 | 企业 | 《发展若干规定》：  第十条【违法停放法律责任】经营者未按规定及时清理乱停放车辆的，由城管和综合执法部门责令限期改正，处五万元以上十万元以下罚款。  第十一条【破损车辆处置】经营者未按规定及时收回已经失去使用功能的车辆的，由城管和综合执法部门责令限期收回，处五万元以上十万元以下罚款。  建议修改为：“经营者未按规定及时收回已经失去使用功能的车辆，由城管和综合执法部门责令限期收回，处五百元以上五千元以下罚款。”  “经营者未按规定及时收回已经失去使用功能的车辆的，由城管和综合执法部门责令限期收回，处五百元以上五千元以下罚款。”  理由：车辆执法标准不清晰。依据《深圳经济特区市容和环境卫生管理条例》相关处罚标准，对于共享单车处五万元以上十万元以下罚款标准过于严格，整个共享单车行业均属于负盈利的状态，高额处罚增加了企业的经营压力和管理成本。  《暂行办法》：  第三十八条【停放管理】互联网租赁自行车应当按规定停放。车辆停放违反本办法第十八条第二款规定的，经营者应当在事件发生后1小时内处置完毕。  建议修改为：“经营者必须在30分钟内响应，在严管区域（主次干道、广场、绿地等重点区域）1小时内处置完毕，其他区域应于2小时内处置完毕。”  理由：根据多部门与企业签订的《互联网租赁自行车运营管理及应急处理协议》，针对车辆停放秩序管理，要求企业在严管区域1小时内处置完毕，其他区域应于2小时内处置完毕。企业原则会全面响应与配合政府部门的要求，考虑到个别其他区域偏远或者现场处理难度较大（如车辆交织堆积、车辆被丢弃在河道等），的确需要政府部门给予较宽裕的处理时间。 |
| 23 | 市民 | 1. 建议在深圳市政府当中的交通运输委员会和深圳市城市管理部门联合组建一个专门的共享单车管理办公室，代表政府特别是城市管理部门对共享单车进行专业职能的协调和管理；  2. 建议政府联合向各家共享单车公司发布通告，开会研讨共享单车有序管理的解决方案；  3. 因此建议整合政府原有的公共自行车项目与共享单车进行项目重组和合并，以实现资源整合，优势互补；  4. 建议变无序的随意停放为有序的站点停靠，设立电子围栏；  5. 建议政府对共享单车的定价体系和收费标准进行审核，批准；  6.建议加快立法的出台；  7. 建议共享单车管理办公室的工作人员直接进驻共享单车公司进行贴近式监管；  8. 建议在实现定点停放的基础上实现定点检查维修；  9. 考虑适当的给部分或者全部的共享单车安装一个固定的车棚，以遮光挡雨。 |
| 24 | 企业 | 《若干规定》：  1、第八条，用户责任中提出：“…用户应遵守道路交通通行规则和车辆停放管理要求。”。  建议：增加用户违反相关规范要求的处罚措施等管理方式。  理由：在车辆乱停放问题中，由于是用户对车辆使用导致车辆的最终停放违反了相关规定，应由用户承担相应主体责任，当对用户乱停放问题缺乏明确处罚措施或其他有效管理方式，容易让用户责任变为空谈，导致用户遵守相关规定意愿不强。  2、第十条，第十一条，提出：“经营者未按规定及时清理乱停放车辆的，由城管和综合执法部门责令限期改正，处五万元以上十万元以下罚款。…经营者未按规定及时收回已经失去使用功能的车辆的，由城管和综合执法部门责令限期收回，处五万元以上十万元以下罚款。”。  建议：一、需明确规定改正时间标准，建议充分考虑深圳交通拥堵情况，在高峰期的严管路段，经营者应当在事件发生后2小时内处置完毕。在高峰期的非严管路段，经营者应当在事件发生后2.5小时内处置完毕。在非高峰期的严管路段，经营者应当在事件发生后1.5小时内处置完毕。在非高峰期的非严管路段，经营者应当在事件发生后2小时内处置完毕，同时考虑夜晚和节假日的特殊情况，适当延长改正时间或规定次日完成改正。  二、、应给予企业改正机会，不应同时触发责令改正和罚款，建议改为责令限期改正，逾期未改正则处以罚款。  三、应明确具体处罚裁量标准，降低罚款数额。  理由：一、充分考虑深圳交通拥堵的实际情况，对时间、管理路段作分级处理，可以聚焦资源保障重点路段秩序。  二、在《国务院办公厅关于促进平台经济规范健康发展的指导意见》国办发〔2019〕38号第二条第（二）款中，明确指出：“科学合理界定平台责任。强化政府部门监督执法职责，不得将本该由政府承担的监管责任转嫁给平台。尊重消费者选择权，确保跨平台互联互通和互操作。”本征求意见稿中，在未明确“乱停放”标准的标界、未明确清理乱停放车辆的要求前提下，对乱停放行为针对企业处以高额罚款，是为典型转嫁政府监管职责、以罚代管的体现。且高额处罚或会造成经营者难以维系、行业发展备受考验，加剧行业困顿，极度不利于政府创造良好、公平的营商环境，建议予以调整。  《暂行办法》：  1、第三章第九条，指标管理提出：“…通过公开招标方式配置车辆投放指标。”。  建议：通过试点准入、考核评分、动态调整的方式配置车辆投放指标。  理由：一是对互联网租赁自行车经营进行招投标，以中标与否作为企业准入门槛，存在违反《行政许可法》《制止滥用行政权力排除、限制竞争行为暂行规定》等上位法和缺乏法律依据等合法性风险。互联网租赁自行车的招投标本质上属于增设新的行政许可，但目前法律、行政法规、国务院决定等尚未就互联网租赁自行车事项设定行政许可。  二是在《国务院办公厅关于促进平台经济规范健康发展的指导意见》国办发〔2019〕38号第一条第（二）款中，明确指出：“合理设置行业准入规定和许可。对仍处于发展初期、有利于促进新旧动能转换的新兴行业，要给予先行先试机会，审慎出台市场准入政策”。互联网租赁自行车处于发展初期，不宜过早使用行政手段设置市场准入许可，同时，招标形式行政强制重新分配市场份额，忽略了现有市场竞争结果，或会影响正常市场竞争、损害用户权益、降低企业中标后管理积极性。  2、第十条第（五）款，招标文件等规定的其他要求。  建议：修改为“其他相关规定要求”。  理由：同上  3、第十一条，指标使用中提出：“车辆投放指标有效期届满或被市交通运输主管部门提前收回的，经营者应当将所对应数量的车辆退出营运。”。  建议：明确退出营运，回收车辆具体时限。  理由：有效管理经营者，防止恶意占用公共资源，拒不退出市场。  4、第二十条，数据接入中提出：“…，以及其他涉及公共利益的信息实时、完整、准确接入本市政府监管平台。”  建议：“…，以及其他涉及公共利益的信息及时、完整、准确接入本市政府监管平台。”  理由：由于涉及接入数据内容较多，统一要求实时传输难以做到且缺乏合理性，诸如运营人员数据、车辆停放位置信息等信息，因统计周期及更迭频繁等原因，企业需要一定的时间统计，或本身无专门系统统计，均无法保证实时传输。对不同数据根据实际情况作不同的时效规定更具合理性及可操作性。  5、第三十八条，“……经营者应当在事件发生后1小时内处置完毕……”。  建议：调整为“……在高峰期的严管路段，经营者应当在事件发生后2小时内处置完毕。在高峰期的非严管路段，经营者应当在事件发生后2.5小时内处置完毕。在非高峰期的严管路段，经营者应当在事件发生后1.5小时内处置完毕。在非高峰期的非严管路段，经营者应当在事件发生后2小时内处置完毕，夜晚和节假日于次日处置完毕。……”。  理由：充分考虑深圳交通拥堵的实际情况，以及夜晚和节假日的特殊情况，对时间、管理路段作分级处理，一方面可以聚焦资源保障重点路段秩序，另一方面可适度降低企业负担，保障企业可持续发展。 |
| 25 | 企业 | 《若干规定》：  1、建议删除第五条；  2、建议将第六条修改为“【备案管理】在本市从事互联网租赁自行车经营服务活动的经营者，开展经营服务前应当向市交通运输主管部门备案。  市交通运输主管部门会同相关部门建立互联网租赁自行车服务质量考核制度。”  3、建议将第九条“处五万元以上十万元以下罚款”修改为“处一万元以上五万元以下罚款”并删除该条中“或者超越许可的规模投放”。  4、建议将第十条“处五万元以上十万元以下罚款”修改为“处一万元以上五万元以下罚款”。  5、建议将第十一条修改为“【报废车辆处置】车辆失去使用功能无法修缮需要进行报废处理的，由城管和综合执法部门责令限期收回，处一万元以上五万元以下罚款。  经营者逾期不收回车辆的，城管和综合执法部门可以扣押相关车辆，并根据《深圳经济特区城市管理综合执法条例》处置扣押车辆。”  6、建议第十三条增加“同时应当及时通知经营者取回车辆，且经营者可根据用户信用机制对违法行为人采取限制车辆使用、提高收费标准等措施。”  《暂行办法》：  1、建议将第三十七条修改为“经营者未经许可擅自投放互联网租赁自行车的，依据《深圳经济特区互联网租赁自行车发展若干规定》处理”。  2、建议删除关于总量控制和指标管理的条款。  3、第十八条建议增加“没有设置停放点或停放点不能满足车辆停放需求的，可在不妨碍其他车辆和行人通行的前提下选择合适地点停放车辆。”  4、第二十条建议修改为“经营者应当将车辆动态总量、位置分布、车辆停放位置信息传输至本市政府监管平台。”  5、第四十条建议将逾期未改正的，处10000元以上30000元以下罚款。”修改为“逾期未改正的，处10000元以下罚款。”  6、建议第三十三条修改为“本办法规定的监管部门有权根据行政执法需要，依法调取、查阅经营者的登记、运营和交易等相关数据信息，并可以根据调取、查阅的数据信息，依法认定违法事实。”  7、建议第四十一条增加“因骑行人违法被相关部门处罚导致车辆被扣押，相关部门应当及时通知经营者取回车辆”。  8、建议根据国务院《关于在市场体系建设中建立公平竞争审查制度的意见》对《深圳经济特区互联网租赁自行车发展若干规定》、《深圳市互联网租赁自行车经营服务管理暂行办法》的相关条款进行公平竞争审查。 |
| 26 | 市民 | 对于停放处罚过于严格，目前共享单车行业处于重资产、重运维的管理阶段，利润低，行业发展生态困难，建议应大幅度降低处罚标准，根据市场运行规律合理制定处罚额度。 |
| 27 | 市民 | 我觉得立法意义不大。因为执行问题，执行不到位，还有共享单车企业不配合等等原因，立法意义不大，特别是对已经倒闭的共享单车而言。  现在共享单车企业根本就不在乎政府执法部门处罚与警告。甚至把社会上的破旧的共享单车和管理都交给政府部门来做。  政府相关执法部门人力资源有限。所以对于网络共享单车企业来说根本可以无视政府立法。即使在严，也不会严到哪里去。  所以我建议，把路面上的破旧的共享单车和乱摆放的单车，通知2天内处理，不处理，有政府部门把这些自行车卖给废品收购站，把卖的钱作为相关人员的费用。或者上交政府。 |
| 28 | 市民 | 一、共享单车解决的是真正的刚需  2016年中开始，共享单车逐渐在一线城市抢占滩头。短短半年时间，ofo、摩拜们已经遍布北上广深的大街小巷。一时间，人流聚集的地方都成了五彩缤纷的海洋。曾经长期困扰城市政府、困扰交通行业和规划行业的“最后一公里”问题迎刃而解，而且更为叫绝的是不费政府一个铜板。  然而，随后的发展中大家似乎更加关注共享单车的负面新闻。以深圳为例，自2017年清明节发生深圳湾公园被共享单车占领事件以后，共享单车似乎很快成为不太受政府欢迎的东西了，清理、限投、约谈接连不断。而共享单车的押金问题，也反复占据各大媒体的头条。摩拜被迫主动承诺免押骑行；而此次千万用户集体挤退押金事件，无疑是压垮ofo的最后一根稻草。  光环散去，铅华洗尽，对资本泡沫破灭痛定思痛之余，我们更应该关注共享单车的核心价值，检讨共享单车发展的外部环境，培育民营经济成长的肥沃土壤。  共享出行是不折不扣的刚需。据iiMedia Research(艾媒咨询)数据显示，自2016年诞生以来，中国共享单车在2017年进入了疯狂发展期，行业用户年增长率达到了632.1%；用户总规模在2018年达到2.35亿人，占中国城市人口的1/3。2018年5月ofo日均用户727万，摩拜日均618万。之所以有如此惊人的发展，便捷、绿色、便宜是主要原因，源于城市交通的诸多不便，源于75.7%的用户认同共享单车的停取方便，源于66.3%的用户认同其绿色环保。  共享单车的使用场景以上下班为主，占总用量的57.1%。深圳2017年4月的调查数据显示，共享单车日均接驳轨道/公交出行量达123万人次，占日均骑行总量的47.4%。共享单车的使用高峰与上下班早晚峰值高度一致，反映出共享单车在日常通勤中的分量。  而周末、节假日则在下午14-16点出现明显的用车高峰，这反映出随着用户习惯的逐步养成，共享单车进一步深入人民的日常生活，日渐成为人民休闲娱乐运动的工具（外出游玩占比达47.7%）。毫无疑问，在5KM范围内的中短距离出行中，共享单车风头无二，成为解决“最后一公里”的有效工具。也有效地降低了小汽车依赖，践行了绿色健康出行理念。  二、不应该将完善共享单车管理的责任都交给单车企业  1、城市规划建设需要特别考虑自行车的行驶和停放空间  各大城市对共享单车的抱怨主要来自共享单车占用街道空间，以及遭破坏损毁的共享单车随意抛弃有碍观瞻。抱怨的同时，我们常常忘了一个关键问题，那就是我们的城市已经拥挤得连共享单车都容不下了。  狭窄的人行道、可有可无的自行车道与宽阔的机动车道形成鲜明的对比。在城市高度机动化、机动车路权无限膨胀的今天，要在城市里获得安全、连续的骑行空间都不容易，要想骑得舒适，要想在宽阔的林荫道畅享骑行就显得尤为奢侈了。看到夹在道路分隔带上战战兢兢首尾不能兼顾的单车一族，看到单车停放的捉襟见肘，我常常感叹为什么我们的城市设计师会如此锱铢必较？就不能为行人留下哪怕仅仅是摆直几辆单车的空间？事实上，慢行空间的品质才是城市建设品质更有说服力的指标：城建品质高不高，不光看汽车开得快不快，更要看步行安不安全、骑行舒不舒服！  2、解决单车的损毁偷盗是政府的责任  严重的损毁问题，一直是共享单车行业挥之不去的噩梦。而ofo的损毁率尤高，据笔者观察，其损毁常常达到60-70%以上。座椅坏了、轮胎瘪了，龙头丢了，二维码花了，扔河里了……甚至被塞在下水井里标示井盖破损。而偷盗已经熟视无睹了：刚开始还听说有人因为偷盗单车据为己有受到处罚；而现在，小区保安几乎人手一辆偷来的车。更为可笑的是，与个人的偷盗相比，物业公司、城管部门动辄批量没收单车，或通知单车公司交赎金，或直接将其送至单车"坟场"，方式粗暴，难以置信。共享单车虽然是由企业投放的，但其本质上同样应受法律保护。比比皆是的破坏和偷盗，既折射出人性之恶，也印证了法律之弱。  毫无疑问，共享单车的发展需要引导，但其更需要政府的扶助。鉴于其在城市交通、绿色出行方面的巨大贡献，鉴于其闪击电动载客黑车、化解城管顽疾的精彩表现，共享单车完全有理由成为城市交通基础设施的一部分。共享单车作为公司的财产，理应受到法律的保护。政府不能任由共享单车被偷盗、破坏，而应该处处彰显法律的威力，利用法律和舆论为共享单车的保护创造良好的社会环境。  3、适当的押金是培育用户责任的有效手段  从2007年国内开始出现公共租赁自行车以来，直至今日，仍有许多城市还在持续投入。这些公共租赁自行车清一色都是有桩单车。在共享单车蓬勃发展的当下，有桩单车俨然成为食之无味的鸡肋。除了使用不便之外，有桩单车面临的另一挑战是其高企的生产运营成本。扬州公共自行车招投标公告显示，政府对常州永安行的单一来源采购单价为8530元/辆；苏州市吴江区城管局对永安行的采购单价为6126元/辆。  ofo破产和共享单车的困境传递的不仅仅是资本之痛，更是共享出行之痛，社会发展之痛。不要说区区两年历史的ofo无法承受千万用户集体挤退押金，就是财大气粗如工农中建四大行之辈，能经得起所有储户的同时挤兑么?  既然政府可以如此不惜血本投入有桩单车，为何不在更有前途的共享单车上加大公共投入？既然可以对股灾中的上市公司巨资托底，为何不能在共享单车资金困局的关键时刻出手相救？既然地铁卡、公交卡、漫游费都有霸王条款，为什么共享单车不能收取正常的押金？  4、正确的舆论引导有助于培育全社会爱护共享单车的良好风尚  针对严重的损毁偷盗行为，单凭投放企业的力量无异于螳臂当车！如此大面积的道德失范和行为违法必须有执法部门的有效介入，结合车企的技术手段，精确打击震慑各类违法行为。主流媒体的正面宣传也不可或缺。法院判定ofo向偷骑身亡男孩家属支付巨额赔偿，或许又是一个助长社会不良习气的反面判例。恰当的舆论引导，以损毁为耻，以偷盗为罪，对于抑恶扬善、形成良好的社会风尚，保护新生行业的健康成长至关重要。  三、共享单车是城市文明最明亮的镜子  事实证明，文明素质较高的地区、低层次外来人口较少的地区，共享单车的损毁、偷盗较少。  事实证明，管理较好的社区，共享单车的摆放处理较为有序。我亲眼看见，在福田区益田村小区、在市民中心东侧的金田路，保安都能主动将共享单车摆的整整齐齐。既赏心悦目，又便于使用。  事实证明，共享单车大大降低了高峰期城市交通拥堵，也有益于市民的身心健康。而共享单车使用频率高的地区，更反映了城市的规划、建设、管理更人性化，是高水平城市文明的真正体现。  四、政府必须牵头为共享单车的发展保驾护航  共享单车虽是新生事物，但毫无疑问，这是一个值得鼓励的、利国利民的新生事物。共享单车短期所带来的矛盾和困扰，既反映这一新生事物与不合时宜的管理体制的矛盾；也包括了其与落后的、设计不合理的城市基础设施的矛盾；还包括她与丑陋的人性劣根性之间的矛盾。  我们政府所有的政策措施，都应该是鼓励正确的事情，而不是仅仅看到问题的一面，匆忙下杀手将这一号称“新四大发明”之一的共享单车扼杀在襁褓之中。  所以，全社会应该一起关怀她，而不是一起消灭她！共享单车关系亿万人民的出行，关系城市建设的品质，关系共享经济的信心。共享单车的良性发展，既是企业责任，也是社会的责任，政府的责任！ |
| 29 | 市民 | 共享单车乱象必须治理，乱停放是一个方面，对企业行为进行规范是很必要的。  同时共享单车被人恶意损坏，甚至被人占有而无人过问也是一个方面，损坏共享单车，私自占有共享单车都是侵犯公私财产的违法行为，市民们看见个别人损坏共享单车，私自占有共享单车是无能为力的，政府有关部门则是不能视而不见的，否则就是有法不依，执法不严。  只要是法律有规定的条款，就必须有具体的政府部门来执行这个条款，例如，保护公私财产就应该有政府有关部门来具体执行，在捍卫法律尊严问题上，不能是“民不告官不究”，从大的方面讲这关系到维护法律威严。  建议在《深圳经济特区互联网租赁自行车发展若干规定（征求意见稿）》中加入严禁恶意损坏共享单车，私自占有共享单车，对恶意损坏共享单车，私自占有共享单车依照有关法律进行处罚的条款。  建议政府有关部门应该依照《宪法》第十三条第一款；《民法通则》第七十五条；《治安管理处罚条例》第二十三条来保护公民和企业（包括共享单车企业）的财产，对损坏，占有共享单车的人给予处罚。这样有利于提高国民法律意识，提高政府捍卫法律的意识和主动执行法律的行动力。通过保护公私财产的执法才能让人人敬畏法律，尊重执法人员，配合执法行动。严格执法才能让法律有威严，使执法人员有尊严。 |