



四部门联合发文

推动电动自行车强制性国标实施

新版强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》将于9月1日起实施。工业和信息化部、公安部、市场监管总局、国家消防救援局日前联合印发《关于强化电动自行车强制性国家标准实施 加快新产品供应的意见》(以下简称《意见》),旨在推动技术规范落地实施,加快优质电动自行车产品市场供给。

《意见》从严格电动自行车生产管理、认证管理、销售监督、登记管理、老旧车辆更新换代、消费者权益保护、长效机制建设等方面作出部署,推动电动自行车全产业链各环节按照新标准要求调整和适配,加快形成适应新标准要求的产业生态和监管模式。

工业和信息化部有关司局负责人介绍,《意见》的实施将帮助生产企业充分理解

技术规范要求,尽早推出符合标准的产品并提出认证委托,加快新产品量产上市,指导企业合理安排生产节奏,及时消化不符合新标准的库存车辆。加快检测认证环节调整,强化检测认证与生产环节的衔接。强化产品质量监管,严厉打击不按强制性国家标准生产、非法篡改等违法违规行为。

《意见》的实施还有助于做好登记上牌与技术规范实施的衔接。充分发挥以旧换新政策效应,鼓励消费者淘汰更新不符合技术规范的产品。加强部门协同联动,巩固深化电动自行车安全隐患全链条整治成效。

工业和信息化部下一步将会同有关部门,持续推进意见实施,强化跟踪问效,保障符合技术规范的产品有效供给,切实提升电动自行车产品本质安全水平,有效保障人民群众生命财产安全,加快实现电动自行车行业的高质量发展。(据新华社报道)

内蒙古:

加强设备更新项目全过程管理

近日,自治区发展改革委同自治区住建厅、能源局、粮食局等13个部门制定印发《内蒙古自治区超长期特别国债资金支持设备更新项目全过程管理工作方案》(以下简称《方案》)。

《方案》针对超长期特别国债资金支持设备更新项目全过程管理的六个关键环节,明确了具体责任部门与操作流程,建立了全过程管理制度框架:一是项目谋划储备。由相关行业主管部门按照职能职责分领域共同做好自治区设备更新项目谋划、储备。二是项目申报审核。由自治区、盟市、旗县区各级相关部门按照职能职责分领域、分行业严把申报入口关、严守审核出口关,提高项目申报质量。三是项目清单下达。由各级发展改革部门按要求逐级转发下达项目清单。四是项目建设实施。从项目实施、资金管理、竣工验收等3个层面提出具体要求,确保项目建设不走偏、不变样。五是项目监测监管。强调行业主管部门需加强监督检查,及时推动问题整改。六是项目绩效评价。鼓励通过事后绩效评价推动事前合理谋划和事中规范建设。

“下一步,我们将会同相关部门严格落实《方案》要求,加大超长期特别国债资金支持设备更新项目争取力度,推动国债资金支持的设备更新项目尽快形成实物工作量。”自治区发展改革委有关负责人介绍。(据《内蒙古日报》)

内蒙古13项措施

推动城市公共交通高质量发展

近日,自治区人民政府印发《关于加快推动城市公共交通高质量发展的意见》(以下简称《意见》),通过推出13个方面措施,建设结构更加合理、服务更加人本、运行更加高效、网络更加融合、安全更具韧性的公共交通体系。

《意见》强调差异化发展理念,要求各地立足本地区产业布局、人口分布、群众出行特征等,合理确定城市公共交通发展区域、模式、目标和服务标准。在确定服务标准并开展服务质量评价的基础上,因地制宜实施运营成本核算和补贴补偿。按照“政府可负担、企业可持续、百姓可承受”的原则制定票价。

在管理机制方面,《意见》强化特许经营规范管理,对已开通运营的公共交通线路,未实施线路运营权特许经营制度、未签订特许经营协议或已签订特许经营协议需进一步规范的,在2025年底前完成特许经营协议签订工作。

土地、资金、路权是公共交通发展的几大要素。在用地保障方面,《意见》要求严格执行城市建设项目交通影响评价制度和公共交通设施配建标准,明确提出城市公共交通基础设施用地可以采用划拨、协议出让等方式供给,鼓励场站立体开发。在资金保障方面,《意见》特别强调中央专项资金规范管理,各级财政部门及时足额拨付资金,不得违规挤占、挪用,有序推进清偿工作。路权方面,加快公交专用道建设,优化信号优先系统,推进港湾式站点改造,鼓励公交“进医院、进校园、进园区”。

《意见》要求各地区推进智慧化、绿色化运营,推进大数据、云计算等新技术应用,提高运行准点率和运行效率。发展微循环、定制化等出行业务。

2024年数据显示,内蒙古公共汽电车城市客运量达6.5亿人次,城市轨道交通客运量达0.8亿人次,为城市高效运转提供了有力支撑。

(据《内蒙古日报》)

《农村公路条例》9月15日起施行

首次以专门立法形式系统构建农村公路发展制度体系

《农村公路条例》(以下简称《条例》)已于日前出台,将于9月15日起施行。《条例》首次以专门立法形式系统构建了农村公路发展的制度体系,为推进乡村全面振兴、加快农业农村现代化提供了坚实的法治保障。

《条例》的制度创新

我国农村交通建设始终与时代同频、与民生共振。《条例》的制定实施,既是对新时代“三农”工作新形势的主动回应,更是交通运输领域落实党中央决策部署的制度创新。

更好服务国家战略实施。《条例》第一条明确将“推动高质量发展、适应乡村全面振兴、加快农业农村现代化”作为立法宗旨,充分体现了农村公路的公益性属性。当前,城乡区域发展不平衡仍是突出短板,农村公路作为连接城市与乡村的“经济线”“民生线”,其高质量发展直接关系到粮食安全、产业振兴、城乡融合等国家战略的落地。《条例》通过法治化手段将农村公路发展纳入国家治理体系,有利于更好发挥农村公路事业服务国家战略的作用。

实现破解发展难题的制度突破。长期以来,农村公路存在“重建轻养”“资金短缺”“责任虚化”等痛点。《条例》直面问题,构建了“政府主导、多元参与”的责任体系,明确县级政府主体责任,细化各级交通运输部门监管职责,创新资金筹措机制,为解决“谁来建、谁来管、谁来养、钱从哪来”等核心问题提供了制度依据。

完善推动城乡融合的实践路径。《条例》第九条提出“促进城乡交通运输一体化”,要求农村公路与国道省道衔接协调,与产业园区、旅游景区联动建设。这一规定有助于打破现实中城乡交通的“二元分割”格局,通过完善农村路网,推动城市资本、技术、人才等要素向乡村流动,为农业产业化、乡村旅游发展提供基础支撑,是落实“城乡融合发展”理念的生动实践。

《条例》的核心内容

《条例》立足农村公路“建管养运”全生命周期,构建了系统完备、务实管用的制度体系。

权责清晰的责任体系。《条例》明确了“国家统筹、省级协调、县级主责、乡村参与”的责任架构。第五条突出县级政府“主体责任”,要求其统筹解决重大问题;乡镇政府、县级交通运输部门分工协作;国务院及市级以上交通运输部门加强指导监督。这种“三级联动”机制,既强化了基层政府的属地责任,又明确了上级部门的监管职责,避免了“责任悬空”。

多元可持续的资金体系。《条例》第六条确立“财政投入为主、多渠道筹措为辅”的资金制度,创新性提出三大筹资路径:一是地方政府按财政事权落实预算,确保“财政兜底”;二是鼓励慈善捐助、资源开发等社会参与,如通过公路沿线资源综合运营获取收益;三是引导金融机构提供适配服务,吸引社会资本依法介入。这一体系既坚守了农村公路的公益性底线,又激活了市场机制的补充作用,为保障农村公路资金长期稳定投入提供了制度保障。

统筹协调的建设体系。《条例》第七条至第十一条构建了科学的建设标准:一是“提质与延伸并举”,偏远地区侧重路网延伸,发达地区侧重提档升级;二是“技术等级差异化”,根据功能定位、地形条件、交通流量确定标准,避免“一刀切”;三是“衔接融合”,要求与国道、产业园区、旅游景区联动建设,如推进“农村公路+乡村旅游”一体化。同时,简化小型项目程序、优先利用既有道路节约用地,体现了高效集约的建设理念。

长效化的管养体系。《条例》第十三条至第二十二条聚焦管养关键环节:一是强化超限治理,对建设施工车辆集中通行农村公路作出规范,明确电子监控设备设置使用要求;二是压实养护责任,县道由县级交通运输部门负责,乡村道由乡镇政府组织实施,鼓励农村居民通过政府购买服务、公益性岗位等方式参与日常养护;三是健全安全机制,以急弯陡坡、穿村过镇路段为重点排查安全隐患,组织落实应急预案。这些规定将“建管养运并重”落到实处,推动农村公路从“通上车”向“保畅通、保安全”转变。

协同发展的服务体系。《条例》第二十五条提出“促进农村客运、货运物流、邮政快递融合发展”,推动农村公路从“出行工具”向“产业载体”升级。通过完善物流基础设施、保障客运可持续运营,农村公路将成为串联农业生产、乡村旅游、电商物流的“黄金通道”,助力乡村产业“接二连三”融合发展,为城乡经济循环提供支撑。

(据新华社报道)