



# 治理“僵尸车”要有创新思维

潘高峰

新民眼

截至2023年底,我国机动车保有量已超过4.35亿辆,94个城市汽车保有量过百万。其中,北京、上海、成都、重庆、苏州等5个城市更是超过500万辆。

迅速进入汽车大国的我们,开始直面汽车报废的治理难题。巨大的基数面前,这是一个必须解决好的问题,不仅事关绿色发展和城市形象,更与百姓生活息息相关。

事实上,近年来我国一些地方已经出现不少长期占用公共空间,且无人使用和维修的废弃车,人们形象地称之为“僵尸车”。前不久媒体报道了浙江杭州某小区的一辆银灰色“雷诺”SUV,霸位停放7年无人问津,车内的蕨类植物长势良好已高过座位。

最近,上海多部门联手对全市废弃车辆进行了排摸,初步发现687辆废弃汽车,其中563辆无法与车主取得联系。上海目前的机动车保有量约为537万辆,废弃汽车占总量不过万分之一,看似蕪芥之疾,实则不然。

这些“僵尸车”的存在,不仅占用了停车资源,影响市容市貌,还存在极大的安全隐患。专家指出,汽车长期不用,容易出现燃油泄漏乃至挥发自燃,旧电瓶里大量的铅、硫等物质,也会在存放空间形成有害气体。

“僵尸车”因何而来?有的因老旧破损被淘汰遗弃,有的因错过年检无法上路,有的因背负巨额罚单及滞纳金被一丢了之……原因多样,归根结底,都是车主任性,将烂摊子扔给了社会。

“僵尸车”为何难治?症结在

于现行法律规定下,国家对机动车实行所有权登记制度,“僵尸车”仍属于所有人财产,并非无主物,加上“僵尸车”目前没有统一的认定标准,很难判断车辆是否为废弃。由于处置难度大、时间长、成本高,还存在不确定风险,容易“吃力不讨好”,于是大多被“保守处置”,拖而不决。

对于城市管理者来说,面对废弃汽车的治理难题,除了加快立法进度弥补法律空白之外,更需要突破“法律盲区就是治理盲区”的僵化思维,善于通过多元治理、绣花治理的探索,解决已经存在且愚而不决的实际问题。上海作为改革开放的排头兵先行者,理应在这方面有所作为。

比如,对停在居民小区或社会停车场内的废弃汽车,经联系不处理或联系不上的,业主委员

会或停车管理单位完全可以依据《民法典》的规定向人民法院提起诉讼,结合占用停车位的实际情况,依法请求排除妨碍、赔偿损失、支付停车费等。人民法院受理后对符合条件的可按照简易程序方式判决。形成判例后,加大宣传力度,对后续治理起到示范和震慑作用。

日常管理中,全市各区公安、交通、绿化市容、城管等部门也要加强部门联动形成长效机制,通过信息共享、联合执法等方式形成合力,减少废弃车辆源头产生。比如,网格化巡查员要将城市公共区域内停放时间较长、占用公共空间的车辆及时上报,属地街镇牵头组织相关管理单位及时联系车辆所有人并督促驶离。

市房管部门应积极引导业主大会修订完善小区管理规约,对废

弃汽车等情况进行约定处置,比如对长期停放且不交费的机动车,业委会、居委会、停车管理单位可通过公告、电话等方式告知车主移走车辆;联系不上车主或车主未及时处理,业主委员会或停车管理单位有权将车辆按业主公约的相关规定和规定予以处置等。

实践中,本市已有不少小区通过基层探索化解此类问题。比如,上海虹口的中虹小区有4辆停放多年的“僵尸车”,就是通过“三所联动”矛盾纠纷化解机制,将居委会、物业、业委会和车主请进调解室,寻找法律依据,理顺法律关系,最终让车主配合自行处置。

超大城市治理本就是复杂的系统工程,面对难题,是跨前一步探索破解形成经验,还是退后一步事不关己高高挂起,考验着管理者的能力与担当。

上海探索长效治理模式破解「僵尸车」难题

## 各方合力推一把,让废弃汽车早挪窝

在上海的小区、停车场、公共区域,有一种城市顽疾长期存在,那就是被称为“僵尸车”的废弃车辆乱停放,不仅影响市容街貌,更带来消防等方面潜在的安全隐患。“僵尸车”清理难在哪里?依据法律,即使车主早已将车辆弃置,但只要没有得到车主明确放弃权利的意思表示,废弃汽车仍然属于车主的个人合法财产,他人不得随意处置,这也是“僵尸车”现象屡屡出现的最大原因。

为了解决这一难题,近年来上海各区开展了多种探索,利用“三所联动”“居委法苑”等方式,为解决“僵尸车”治理难题提供了新思路。同时也正在开展部门联动与源头治理,从源头上实现破局。



杨浦区政本路350弄小区“乱窝”七八年的废弃汽车

### 处置一辆“僵尸车”花一年

在杨浦区政本路350弄小区,社区干部用了近一年的时间成功处置了一辆“僵尸车”,在他们看来,这已经是较为顺利的一个案例。这辆“僵尸车”停放在小区七八年,邻居怨声载道,一方面破车着实不美观,同时这个40多年房龄的老小区停车资源十分紧张。

参与处置的居委会干部回忆,“僵尸车”车主占用车位的理由是停车费缴纳了,当然就可以停,车辆破旧并不是不能停放的理由。经过几轮协商,他们了解到车主不愿挪车的原因与紧俏的停车位有关,用旧车“占车位”,买了新车就好顺理成章停在此处。得知车主的真实需求后,居委会采取优化小区停车环境、规范车辆管理、盘活停车资源等方法,这些变化最终使车主扭转了想法。

在许多社区基层工作者看来,这一案例能够顺利处置算是比较“幸运”。大多数“僵尸车”的车主认为,不管车辆情况如何,仍属于个人财产,他人无权处置。如果对废弃车辆强制拖离,会造成法律上的隐患,并且给邻里关系带来潜在的矛盾。

根据相关部门近期调查统计,目前上海有687辆汽车被初步认定为废弃汽车,其中停放在居民小区356辆,社

会停车场144辆,公共区域187辆,绝大部分没有支付停车费,563辆无法与车主取得联系。

在调研梳理过程中,各部门、各区反映废弃汽车治理工作主要存在3方面的困难:一是废弃汽车认定难,破旧车辆不一定是废弃车辆,很难通过外观来判断;二是国家层面缺少针对性的法律法规,对于停在道路上的“僵尸车”,可通过相关法规来处置,但对停放在公共绿地、闲置空地特别是居民小区和社会停车场的“僵尸车”,缺乏相应法规支持,业主委员会和停车管理单位也认为无法自行处置;三是缺少源头治理长效机制,亟需从源头建立和完善长效机制,通过及时发现、及时处理来减少和避免废弃行为的产生。

### 创新思维应对城市顽疾

在位于虹口区凉城新村街道的中虹小区,该小区有4辆停放多年的“僵尸车”,居民多次向管理部门投诉。得知情况后,属地凉城新村派出所的社区民警引入了“三所联动”矛盾纠纷化解机制,将居委会、物业、业委会和车主请进调解室,由社区民警告知“僵尸车”危害,律师告知车主应承担的法律责任,调解员组织协商停车费用——各方从各自职能出发,寻找法律依据,理顺法



市公安局虹口分局凉城新村派出所利用“三所联动”矛盾纠纷化解机制,化解中虹小区“僵尸车”顽疾

律关系,争取让车主配合自行处置。原先由小区物业公司找车主谈,车主不重视。但通过“三所联动”平台,由社区民警、居委会法律顾问及调解员共同对“僵尸车”的车主开展约谈,既讲情理又有法理,让车主充分了解需要承担的法律后果。经过几次调解协商,“僵尸车”车主和物业方最终达成调解协议,并自行联系拖车公司,在约定时间把“僵尸车”清出了小区。凉城新村司法所副所长艾远告诉记者,通过多次实践,这一做法最终形成凉城新村街道“僵尸车”联动处置工作机制。“调解中,车主的主要诉求是减免停车费,物业会适当让步,双方达成一致后,车主大多会配合自行处置车辆。”

### 实现长效治理是破局关键

日前,市发展改革委同市司法局、市公安局、市交通委、市房管局、市高院等,对全市废弃汽车治理、法律处置程序和后续长效管理机制等进行了研究并形成报告指出,必须从源头入手,实现长效治理是破局的关键。

“废弃汽车治理是一项系统性的社会治理工程,涉及面广、环节多,社会剪注度高,一旦得不到及时解决,后期治理就需要付出较大的行政管理成本。”报告显示,上海将加强部门联动和源头治理,通过信息共享、联合执法等方式形成合力,减少废弃车辆源头产生。网格化巡查员要将城市公共区域内停放时间较长、占用公共空间的车辆及时上报,属地街镇牵头组织相关管理单位及时联系车辆所有人并督促驶离。

同时,制度建设也是重要保障。上海将及时完善相关制度,形成社会共治。市房管部门及时修订完善本市住宅小区管理规约制度,将小区共有空间内长期停放车辆处理相关约定纳入示范文本,同时积极引导业主大会修订完善小区管理规约,进一步加强业主自治共治意识。管理规约中可对废弃汽车等情况进行约定处置,如长期停放且不交费的机动车辆、业委会、居委会、停车管理单位可通过公告、电话等方式告知车主主动移走车辆;联系不上车主或车主未及时处理的,业主委员会或停车管理单位有权将车辆按业主公约的相关规定和规定予以处置。

此外,上海还将完善停车场长期停放规定。市交通管理部门指导停车场管理单位修订停车场管理规定,明确长期停放车辆的处理办法,并在停车场出入口、收费处等明显的地方公示公开。并采取多种方式并结合司法案例实践,进一步加大对废弃汽车治理工作的宣传,引导社会各方主动及时清理。进一步加强机动车报废政策的宣贯,鼓励报废汽车拆解企业提升服务质量,加强信息对接,引导车主对符合条件的车辆及时主动报废。本报记者 李一能