

# “僵尸车”：另类城市垃圾怎么治

## 专家称完善立法让治理有法可依是关键

- 现实中大量存在“僵尸车”，其带来的负面影响不容忽视：一方面侵占公共资源，加剧城市停车难的问题；另一方面存在安全隐患，比如破旧车辆降解物对环境造成影响，或者影响消防、救护车通行等
- “僵尸车”定义不明，缺乏明确的法律界定，很难联系到所有权人或管理人，与车主沟通困难等问题，导致实践中对这类车的治理存在一定难度
- 专家建议完善立法，从立法层面解决“僵尸车”的认定问题，包括认定依据、程序、主体（主管单位）等；同时完善车辆报废制度，强化车主责任；还要发挥物业及社区的“近接”作用，做好车辆日常工作，环环相扣治理“僵尸车”



□ 本报见习记者 孙天骄  
□ 本报记者 陈磊

过去半年多时间里，在上下班必经道路的一个公交车站附近，北京市民刘茹诗每天都会看到一辆红色小轿车。这辆车的车身上布满了灰尘，锈迹斑斑。

“这类车仿佛是一座城市的另类垃圾，既长期占用公共资源，又影响市容，为什么就没有人管呢？”刘茹诗很不理解。

这种长期停放在某个位置，车主难寻、无人问津的车辆，有一个形象的称呼——“僵尸车”。《法治日报》记者近日随机走访北京市西城区、朝阳区、通州区等地10多个街道路面及小区发现，“僵尸车”屡见不鲜，这些车辆普遍脏乱不堪，车窗玻璃蒙上了厚厚的灰尘，看上去完全无法使用。

多位接受记者采访的执法人员和专家指出，“僵尸车”定义不明以及与车主沟通困难等问题，导致实践中对这类车的治理存在一定难度。未来需要完善立法，让“僵尸车”的现实治理有法可依，通过交警、城管、社区等多方联动，依法治理；此外还应加强车辆登记及报废环节的管理工作，强化车主责任，防止报废车辆成为“僵尸车”。

### “僵尸车”屡见不鲜 挤占车位影响市容

近日，记者来到刘茹诗所说的公交车站，果然发现站台背面路段停放着一辆红色小轿车，车身满是灰尘，雨刷器和车门都有不同程度的损伤，因不久前刚下过雪，还有部分积雪堆在车轮前。

记者在现场看到，这条路上不止停放了这一辆“僵尸车”，连着一排至少有3辆车都是外表破败，长期无人使用的状态。其中一辆银色轿车上，还贴着一张“高价收二手车”的红色广告纸，纸张也因时间长了多处破损。还有一辆白色面包车，车轮是瘪的，透过斑驳的车窗隐约可以看到车椅等设施都被清空了。

这些没人管的“僵尸车”，在全国各地都有出现。有的“霸占”着本来就紧张的停车位，有的甚至成为流浪人员的“居住场所”。

重庆市民肖严是做二手车生意的，他曾租下重庆市区内一个停车场地，结果发现有一辆黑色小轿车停在场地的最中间位置。肖严与车主取得联系，希望从车主手中收购这辆车。等车主拿来钥匙后，肖严发现这辆车发动机爆缸，变速箱也要维修，总的维修成本超过车辆本身价值，最终放弃收购，而车主也不愿意配合将车开走。由于影响后续停车，肖严遂联系了相关部门。

“执法部门到场后发现，这辆车当时还没到达强制报废标准，不具备强行执行资格，只能停在这里。我只好把这辆车拖到角落位置。”肖严说。

之后，离奇的事情发生了。附近居民路过这辆“僵尸车”时发现车里有狗，以为是偷车的，便和对方发生了肢体冲突。后续从警察那儿了解到，对方是附近的流浪汉，把

“僵尸车”当成了自己的居住场所。警察把流浪汉带走后，肖严等人也就没有再管过这个事。

直到2021年下半年，肖严有一次无意中打开这辆车的车门，发现里面有住过人的痕迹，还放有衣服、鞋子、镜子等之前没有过的物品。右前座椅的靠背上还被人用圆珠笔写了两个字“自救”。留意之后，肖严白天经常去查看车内情况，尽管没见到过人，但是车内的物品一直在变化着。

“真是没想到，一辆‘僵尸车’能衍生出这么离奇的故事。如今已经过去几年了，这辆车肯定已经达到强制报废标准了，但是我感觉太麻烦，又怕车主到时候找我们要车，所以就没有再联系执法人员。想着反正这车也没用，不如留给无家可归的人吧。”肖严说。

现实中大量存在的“僵尸车”带来的负面影响不容忽视。北京市律师协会交通管理与运输法律专业委员会主任黄海波认为，“僵尸车”一方面侵占了社会本已紧张的公共资源，加剧城市停车难的问题，对社会公共资源造成浪费；另一方面存在安全隐患，比如破旧车辆降解物对环境造成影响，停放在小区道路上可能影响居民通行，还可能影响消防、救护车通行等。

### 法律界定并不明晰 现实治理尚存难题

实际上，近年来一些地方已经关注到城市“僵尸车”问题，并就此展开专项清理活动，但大街小巷的“僵尸车”仍然屡见不鲜，背后原因何在？

黄海波分析称，形成“僵尸车”的原因有很多：如车辆到了报废年限，车主因各种原因不愿意进行报废或因其他原因未及时进行报废；如车辆被盗窃后，犯罪分子随意将车遗弃，原车主也不知道车辆下落，无法对车辆进行有效管理或进行报废；如车主失踪或死亡后其车辆长期被遗忘；如一些车辆因为转让未办理过户，购买的车主嫌麻烦不愿意将应报废的车辆进行报废等。

贵州省贵阳市公安局交通管理局新闻宣传科科长孙晓彤发现，“僵尸车”中达到强制报废标准的车辆占比较大。根据我国法律规定，私家车的使用年限并无限制，但是有很多车辆连续3年脱审，就应当强制报废。不过强制报废返还的金额较低，报废一辆车返还的金额可能还抵不了把车辆拖运到报废公司过程中产生的费用。另一方面，需要强制报废的车辆如果不进行报废，对于后续购买新车人户没有任何影响。这或许是导致大量达到强制报废标准的车辆成为“僵尸车”的重要原因。

而事实上，并非所有“僵尸车”都可以被相关部门进行清理。

据孙晓彤介绍，目前对于“僵尸车”并没有一个官方明确的界定，所谓的“僵尸车”其实只是一个抽象的概念，定义的不确定性，导致实践中需要对“僵尸车”进行分类讨论。“有的‘僵尸车’属于违停状态，这种情况下

交警可以直接进行执法。还有的‘僵尸车’停放在停车线内，甚至有些还在交停车费，只是一直不使用车辆，这种情况下是没有处罚标准和处罚依据的。”

以达到强制报废标准的车辆为例，孙晓彤说，道路交通安全法及《机动车强制报废标准规定》《报废汽车回收管理办法》等相关法律法规，仅规定了达到报废标准的机动车不得上道路行驶，但对于其停放是否合法合规并未进行相应规定，这也导致执法人员面对现实中大量不违停但确实存在的达到报废标准的机动车束手无策。因此，目前对于路面上“僵尸车”的执法依据主要还是违停。

2021年11月，贵阳市公安局交通管理局开展为期月余的贵阳贵安“僵尸车”大起底大清查专项治理行动，活动期间累计清理“僵尸车”200多辆，对维护道路交通安全、城市治堵等起到积极作用。

孙晓彤告诉记者，其在交管部门前期的工作都是对违法停车的情况进行清理，且要先联系车主进行告知，如果和车主取得了联系，就可以请车主本人去自行处理，还要对其违停行为进行相应的处罚。联系不上的，只能暂时把“僵尸车”拖到某个专门的场地进行集中保管。

但集中保管后又可能产生一系列问题。孙晓彤说，集中保管会产生费用，而这笔费用现阶段只能由交管部门承担。此外，因为联系不上车主，所以保管时间不确定，若因停放时间长导致车辆自然灭失，而此时车主前来索要车辆，执法人员就可能处于“两难”境地，甚至可能还会面临赔偿问题。

在北京京师律师事务所律师王琮玮看来，治理“僵尸车”存在两个难点：一是很难联系到所有权人或管理人。“僵尸车”车辆在交管部门的地址、电话等信息，一般是车主在购车时预留的，但车主信息可能会发生变化。二是受限于处理“僵尸车”的程序和费用，比如有些车辆几经易手，已经无法证明车辆与实际所有人之间的权属关系，导致无法通过正常程序处理。

黄海波则认为，车辆属于公民私有财产，处置“僵尸车”与保护公民私有财产权利有一定的冲突，两者的界限不好把握。如果处置不当，则可能会损害公民私有财产权利，使得开展清理活动时存在一定的执法难度。

### 完善立法加强认定 多措并举联动治理

针对“僵尸车”治理难题，一些地方出台了更细致的政策文件。

今年1月13日，广西壮族自治区柳州市通过机动车停车条例，对废弃机动车的处置作出规定：对停放在公共停车场、专用停车场、道路停车位以外的公共场所（如广场、道路空地、绿地等）的“僵尸车”，由公安机关交通管理部门将“僵尸车”按照违停车辆拖移至指定的停放场所进行停放，再按规定处理。对于停放在居民小区内的“僵尸车”，由物业服务者、业主委员会等劝阻。劝阻无效的，可以报告有关部门到场依法处置。

今年1月1日起施行的《贵阳市道路交通安全条例》规定，占用广场、公共停车场、住宅小区内的道路停放废弃车辆影响车辆、行人通行的，有关经营单位应当通知车辆所有人、管理人或者使用人及时处理。未处理或者无法联系的，及时报告公安交通管理部门。公安交通管理部门可以将车辆拖移至不妨碍交通的地点，并告知车辆所有人、管理人或者使用人限期处理，逾期未处理或者无法联系的，依法处理。

对于未来更好地治理“僵尸车”问题，接受采访的执法人员和专家从多个方面提出建议。

王琮玮认为，首先应该完善立法，让“僵尸车”的处理有法可依。“僵尸车”仍属于民法规定中的“物”，其权利人的物权受法律保护，任何组织或者个人不得侵犯。但如果“僵尸车”的存在在某种程度上影响了社会公共利益，有一定的安全隐患等，那么就应该依法治理。

她提到，需要在立法层面解决几个方面的问题，一是如何认定“僵尸车”，包括认定的依据、程序、认定的主体（主管单位）等。比如违规停放、在某车位或公共空间停放超过60天，经联系所有权人明确表示放弃或在一定时间内无法联系到所有权的可以认定为“僵尸车”；二是认定以后的处理程序，比如被认定的“僵尸车”，需要联系所有权人或管理人、管理人通知其自行处理，在规定的期限内不处理的，可以采取拖离、报废等手段，产生的相关费用由所有权人或管理人承担等；三是对于无法联系到所有权人或管理人的“僵尸车”，可以采取暂时拖离，存放在指定地点的办法。若已经达到报废标准，出于安全考虑及经济成本的角度，可以在做好登记的前提下进行报废处理。第二种和第三种情况可以与公证机构建立联系机制，在通知权利人以及采取处理措施的过程中都可以通过公证的方式记录，以便发生纠纷时可以证明处理程序的合法性。

孙晓彤建议进一步完善车辆的报废制度，“如果车辆达到报废标准，但不去报废也不上路行驶，这种‘僵尸车’是否属于违法、车主是否需要承担相应的法律责任、交警等有关部门是否可以对此类车辆进行回收等，应该明确法律责任”。

王琮玮还建议发挥物业及社区的“近接”作用。对于停放在小区内的“僵尸车”，可以让物业公司做好日常工作，对于异常停放的车辆及时联系车主了解情况，同时提出解决方案。另外，在处理时可以让社区居委会介入，帮助解决“僵尸车”停放背后的实际困难，环环相扣治理“僵尸车”。

“宣传到位，人人守则。”王琮玮说，法律的作用是定分止争，也是最低的道德底线，更多的还是要做好宣传工作，让每个人都能够遵守法律规定和社会公德，减少人为制造的“僵尸车”，督促达到强制报废标准车辆的车主自觉报废，共同营造和谐的人居环境。

（文中刘茹诗 肖严均为化名）

漫画/高岳

□ 本报记者 刘志月  
□ 本报通讯员 王威 张建勇

2021年底，湖北省武汉市机动车保有量突破400万辆。2017年至2021年，武汉市道路交通事故死亡人数实现“五年连降”。

这“一升一降”，是武汉交警事故预防从“凭运气”到“有底气”的真实写照。

底气从何而来？2017年，武汉市公安局交通管理局在全国率先成立道路交通事故风险防控中心，该中心统筹交通事故预防，通过主力牵头、各部门参与，形成“研、交、办、督、结”闭环管理，织起交通事故风险防控“一张网”。

“我们与交通安全密切相关的要素入手，通过找窟窿、堵窟窿、防透风，不断强化风险防控和源头治理，让事故预防更有底气。”武汉市公安局交通管理局负责人说。

### 研判事故找准漏洞 感知设备实时监测

在武汉市交通安全风险监管系统上，汉阳区墨水湖大桥被标记为红色路段，代表着该路段是交通事故高发路段。

2021年初，武汉市交通安全风险监管系统发现，墨水湖大桥轻微碰撞交通事故高发，日均15起，事故总量排名市内同类型桥梁之首。

武汉市公安局交通管理局汉阳区大队民警到现场实地地勘调研，认为是车速过快引起，增设了限速标志等，但事故压降不明显，特别是有些车辆刚进墨水湖大桥道路中间隔离护栏情况时有发生。

警方邀请武汉理工大学专家团队、专业设计单位共同研究，制定整改方案：在桥面增设震荡标线及提示标志，在中央护栏安装反光条，在两条内侧车道施划纵向减速标线，提醒驾驶员控制车速，并在桥中拱形段施划白实线规范行车轨迹。

经过整改治理，墨水湖大桥路段事故环比下降23.3%。墨水湖大桥路段的整改，是武汉交警运用信息化手段实时感知、精细化管理预防交通事故的一个缩影。

交通安全与人、车、路、企业、环境等因素密切相关，如何及时发现其中的漏洞和薄弱环节，是武汉交警不断探索的课题。

武汉交警将事故防控与信息化深度融合，研发搭建交通事故风险防控预警系统，将各方海量数据进行有效整合，研判分析。

武汉市公安局交通管理局道路交通安全风险防控中心大厅，有很多风险感知设备，“别小看了这个盒子，它是交通事故感知的前端感知设备，可以安装在高速公路的护栏上。”武汉市公安局交通管理局事故预防与处理大队副大队长王雅芬指着一个个装有太阳能板的黑色正方体小盒子说。

有了前端感知设备，交管部门不仅能实时掌握监测路段的堵车、车辆故障等不正常停车情况，还能监测路段的气象环境，比如是否有结冰、起雾、积水等。

2021年8月，前端感知设备发现，在武汉绕城高速一路段，过往车辆出现异常减速。收到系统预警后，武汉市公安局交通管理局道路交通安全风险防控中心民警立刻调看该路段视频，发现是一箱从车上掉落的货物挡在路中，导致过往车辆纷纷减速避让。民警立即通知正在附近路面执勤的高速公路管理大队巡逻车前往处置，很快消除了这一隐患。

武汉交警还通过市交通安全风险监管系统对重点人员、重点车辆、重点路段、重点企业等影响交通安全的各类信息进行实时感知，实施全要素积分管理，运用大数据即时推送至武汉市公安局交通管理局和专项隐患排查报告。

### 精准打击违法行为 协同配合堵住窟窿

货车违法载人，是发生交通事故的重大隐患。

2021年9月7日18时许，武汉市交通安全风险监管系统通过路面电子设备自动识别，发现一辆轻型厢式货车后厢内载有20名农民工在洪山区文昌路行驶，拦截指令立即推送至武汉市公安局交通管理局洪山区交警大队。

路面交警迅速将该货车拦停并依法暂扣，将车上农民工妥善转运。

与此同时，事故处理民警迅速展开调查、检查，系企业负责人李某指司机曹某用货车载人，且超员达100%以上，属严重违法。曹某、曹某因涉嫌危险驾驶罪被洪山交警追究刑事责任。

“针尖大的窟窿能漏过斗大的风，发现‘窟窿’要及时，堵住‘窟窿’更要迅速，这就

## 机动车保有量突破四百万辆 交通事故死亡人数五年连降

# 武汉做优交通事故预防秘诀何在

考验我们如何快速将风险隐患扼杀在萌芽中。”武汉市公安局交通管理局事故预防与处理大队大队长严新华说。

近年来，武汉交警依托风控预警系统，对货车载人、面包车超员、酒驾醉驾等交通违法行为进行精准打击、重点攻坚。

仅2021年，武汉交警就先后打掉了汉阳区郭茨口、硚口区崇仁路、青山区厂前路、江宁区华安里等多个面包车超员黑窝点，查处面包车超员违法行为3529起。

对酒驾醉驾，武汉交警通过延长查处时段和延伸执法覆盖区域，将警力勤务倾斜至凌晨薄弱时段和偏远城区道路，多维度形成震慑。2021年，武汉共查处酒驾违法1.3万余起，其中醉驾4000余起。

2021年2月23日，武汉福泽百川建筑有限公司司机王某醉驾驾驶渣土车被当场抓获，后被吊销机动车驾驶证，并被追究刑事责任。

事发后，武汉交警深度调查该公司。同年3月1日，民警约谈公司负责人、安全管理人员，并下达隐患整改书，所有车辆停运一周开展整顿教育；向武汉市渣土协会通报相关情况，引导行业加强自我管理。

近3年来，武汉交警共启动深度调查190余起，其中对企业责任人刑事追责12起，对企业行政处罚54起。

### 对症下药加强创新 建章立制防控风险

随着城区治理的加强，交通事故的重点开始向远城区、农村地区转移。

武汉市东西湖区汉湖村紧靠107国道，出村道路平交路口极具代表性；2016年初至2021年9月，共发生简易交通事故147起，一般以上交通事故2起。

武汉市公安局交通管理局东西湖区交通大队进行针对性整改：在107国道主线增设交通警示标志、夜间爆闪灯、路面施划震荡减速标线，同时在汉湖村支路增设让行标志和凸面镜，路面设置减速带。

2021年9月完成改造后至今，汉湖村出村道路平交路口再未发生一起交通事故。

针对农村出村入镇路口隐患，武汉交警根据“小路口、微改造，效果好，能完成”原则对农村平交路口实行“微改造”，通过安装凸面镜、爆闪灯、减速带、警示柱和让行牌提示过往车辆“减速慢行”。

截至目前，武汉已累计治理市级以上危险隐患路段453处，提升新城区交通设施286处，改造农村平交路口227个。

事故预防非一日之功，武汉交警部门更注重建章立制常态化“通风”。

2021年11月16日早高峰，一辆越野车逆向违法停在武昌区大成路解放路口，导致交通拥堵。市民肖先生用手机拍下违法车辆上传至武汉交警“交通违法随手拍”平台。第二天，肖先生收到“审核通过”通知，越野车车主被依法处罚。

为推动全民“共治”，武汉交警2021年推出“交通违法随手拍”微信小程序，已获得举报信息104万余条，其中47万余条证据通过审核，3000多条重大违法线索得到追处。

借力科技的同时，武汉交警也在机制上创新。

“风控中心按照‘虚拟机构、实体运行’的模式，把各职能部门整合到一起。一旦发现隐患，风控中心‘开方子’，秩序、设施、车管等部门‘照方抓药’，各区交通大队负责‘对症下药’，始终保持全局‘一盘棋’。”严新华说。

统计显示，近3年来，武汉交警风控中心专项分析风险300余项，发现隐患200余处，提出建议百余次。

武汉交警还立足市安全生产委员会道路交通安全专委会平台，开展风险排查、违法通告及安全调研等相关工作，发挥各方力量做好交通事故防控的综合治理。2021年，武汉交警共向外地交管部门发送抄告函414件，向市、区两级安委会、交通运输、城管、园林、市场监管等部门发送抄告函20余件次，及时协调消除改善高架、路面隐患、作业施工、高风险企业车辆、超标电动车等数十项交通安全风险内容。武汉交警还与保险企业、医疗机构等深入合作，探索“警保联动”“警医联动”等新模式，成立由协管员、劝导员、路长组成的“两员一长”队伍平日早晚在村镇路口开展交通安全劝导，节假日走村入户开展交通安全宣传。

“在事故预防上，我们坚持‘生命至上，安全第一’，切实把工作基点放在防范化解重大风险上，下先手棋，打主动仗，把各种‘不确定’的隐患因素转变为‘确定’的安全因素，使单起事故的‘偶发性’转变为整体事故率下降的‘必然性’，最大限度让事故可控、可防、可避。”武汉市公安局交通管理局负责人说。