

论自行车路权的法律保障

A discussion on the legal guarantee of the right-of-way of bicycles

■唐克 中国政法大学民商经济法学院环境资源法研究所2018级博士

随着城市化进程的推进,中国城镇机动车保有量居高不下,加剧了污染防治与碳减排的难度,这在北京、上海等特大城市中体现得最为明显。基于社会现实,中国加强对自行车路权的法律保障,鼓励和促进城镇居民选择骑行出行,具有必要性和可行性。

一、自行车路权的概念与法理基础

城镇公路由路面与路面上空间所共同构成,前者主要由国家或地方政府出资铺设并享有所有权,而后者由于不具有稀缺性而无法通过产权制度加以调整。尽管铺设平整的路面显著提高了交通效率,真正对公路的社会价值起到决定性作用的是后者而非前者。因此,公路资源具有非竞争性,即所有公民均有资格在公路上行驶;但其是否具有非排他性,即公民在使用公路时是否相互影响则不无疑问。在理想条件下,公路资源的极大丰富决定了公民对其使用具有非排他性,但现实中受制于城市规划布局、公路密度与高峰时段等各项因素,交通拥堵时常发生,在此情形下便难言具备非排他性。因此,公路

资源是一种“附条件的”的公共物品,其“非竞争性”决定了“路权”绝不是对公路单纯的“使用权”,而应是在使用公路资源的多种交通类型中做出“优先权”选择,这是由公路资源本身不充分且附条件的“非排他性”所决定的,也是分析自行车路权问题的法理基础所在。

二、自行车路权缺失的法律根源

《道路交通安全法》(以下简称《道交法》)是分析中国自行车路权缺失问题的首要文本范例。例如《道交法》第四十四条与四十七条规定了机动车对“行人”的让行义务,“行人”在符合构成要件的情况下享有优先通过的权利,但上述两则条文未写明骑车人是否享有相同的权利,并且对《道交法》第四章第四节“行人和乘车人通行规定”中的条文为文义解释与体系解释后,无法将“骑车人”解释为“行人”;再如《道交法》第五十六条规定了路侧泊位停车与临时停靠不得干扰车辆与行人的正常通行,为了平衡机动车通行与路侧停车的矛盾需求,牺牲自行车专用

道就成为政府规划中的必然选择。因此,中国自行车路权缺失的深层次原因即蕴含在《道交法》条文对骑行人的漠视态度之中。

三、自行车路权缺失困境的法律破解

《道交法》中的现存问题为通过法律来保障自行车路权指明了两个方向:其一,修改《道交法》第五十六条的规定,明确路侧泊位停车与临时停靠不得妨碍自行车通行,不得堵塞自行车专用道;同时应在《道交法》中赋予城市规划部门逐步增加自行车专用道总量的义务。这是为了尽可能确保骑行人对公路的使用不会受到机动车的干扰,从而在最大程度上逼近公路资源“非排他性”的理想状态。自行车与机动车分道行驶,是对自行车路权的最高保障形式。其二,在特定空间下无法保障分道通行时,应当明确赋予自行车对机动车的优先通行权,这可以通过将“自行车”写入《道交法》第四十四条与四十七条规定中的“法律效果”部分,与“行人”和“优先通行的车辆”相并列,赋予机动车以让行义务来实现。■