

绿孔雀 VS 水电站：一场生态保护与经济发展的博弈

全国首例濒危野生动物保护预防性公益诉讼的背后

本报记者刘荒、完颜文豪、庞明广

身形消瘦、皮肤黝黑的李兴贵，怀抱着半米长的水烟筒，嘴巴不时对准竹筒口上端，吧嗒吧嗒猛吸几口。

提起退还水电站征地补偿款，他言语间仍流露出一丝遗憾：为了多年没见的绿孔雀，眼瞅着全村400多万元补偿款，像“到嘴的鸭子一样飞走了”。

这个仅有17户人家的村民小组，隶属于云南省新平县者竜乡向阳村，因靠近绿孔雀栖息地才为外界所知。

村民们声称支持绿孔雀保护行动，但水电站建设的现实利益更诱人，他们心里还有比退款更纠结的弯子绕不过去。

“按照国家政策，肯定要保绿孔雀；按照我们的想法，肯定想拿补偿款。不过，这事最后还得听法院的！”李兴贵的老婆在旁边补充道。

8月19日，这起全国首例濒危野生动物保护预防性公益诉讼——云南绿孔雀栖息地保护案，二审在云南省高级人民法院开庭审理。

这场历时3年多的拉锯战，即将迎来终审判决结果。

今年3月20日，昆明市中级人民法院做出一审判决：被告中国水电顾问集团新平开发有限公司（简称“新平公司”）立即停止基于现有环境影响评价下的水电站建设项目。

原告、被告均不服从判决，相继提起上诉。

原告北京市朝阳区自然之友环境研究所（简称“自然之友”）上诉要求，判令戛洒江一级水电站永久停止建设，彻底消除对绿孔雀等珍稀物种生存的重大风险。

从水电站淹没区到绿孔雀栖息地，折射出地方经济发展与生态文明建设之间的冲突，而如何在博弈中寻找平衡点，确实值得人们深思。

舍不得退还的“巨额”补偿款

8月7日上午，记者来到新平县水塘镇附近的水电站坝址，可见对岸山脚下已建成的导流洞口，几台机械设备散落在工地上。沿着杂草没膝的江岸，包裹着石块的石笼网一字码开。

按照水电站最初规划，首台机组今年8月运行发电，蓄水后将淹没新平县和双柏县部分河谷地带。

3年前，一桩以保护绿孔雀为由的环境公益诉讼，引起社会各界的高度关注，迫使水电站建设戛然而止。

“淹没区涉及者竜乡3个村委会，2400多万元土地补偿款，在村里户头上放了3个月，去年5月就退回去了。”者竜乡党委书记祁芸告诉记者。

按当时补偿标准，李兴贵家可以分到20万元，相比种烤烟和核桃2万多元的年收入，无疑是一笔“巨款”。他10年前盖房欠下10万元惠农贷款，如今每到3年还款期，还要找亲朋凑钱先还后贷，一直这样挪腾循环。

“年纪大了，又没技术，出去打工没人要”，老婆在一旁插话道，村里经济条件都差不多，“一家



▲8月7日，新平县水塘镇附近的戛洒江一级水电站导流洞，目前工程已停建3年。

也不富”。

新平县发改局局长王定周介绍，戛洒江一级水电站核准动态总投资38.87亿元，“新平公司”通过发改部门监控的账户，已累计完成投资12.25亿元。其中，征地移民补偿费为1.92亿元。

截至2017年7月末，全县累计完成淹没区与枢纽工程区土地征收征用协议签订，分别为8279.21亩与2000余亩，移民搬迁安置2户9人。

“当时，老百姓已经同意了。由于资金没补到位，只能边签约边征地，一步步推进。”发改局水库移民办主任徐春文说。

据“新平公司”副总经理赵兴有透露，2017年8月水电站修建后，涉及玉溪和楚雄两市州的征地补偿款，已分别冻结9000万元和8000万元。

另有1900万元补偿款，已经发到当地老乡手里，“从保护国有资产角度，这笔钱肯定要追讨。当然，对实际占用或破坏的土地，该补偿还要补偿。”赵兴有说。

因交通条件落后，李兴贵出村一趟动辄数小

时车程，家家摩托车成了标配。村民家女儿多往外嫁，媳妇却很难娶进来。

这两年，由于市场不景气，种核桃有时连工钱都收不回来，乡里考虑引进深加工企业。“这里太偏远了，物流成本特别高。”祁芸说。

“外地人说起云南，就是山清水秀好风光，可我们这里缺水，一年比一年干燥。既要保护好生态，也得考虑人的生活。”在向阳村村委会办公室，村支书谢兴贵向记者感慨道。

当地几位干部围坐一起，七嘴八舌地聊着天。有趣的是，话题中的主角绿孔雀，他们竟没有一个人见过。

已经10多年没见过绿孔雀的李兴贵回忆说，“这家伙特别精，稍有动静就飞得远远的，不来人住的地方。”

与这些不知踪影的绿孔雀相比，守着大山过惯穷日子的村民，似乎更看重眼前的“巨额”补偿款。

“钱退回去的时候，确实舍不得。村民有钱日

本报记者完颜文豪撰

子好过了，我也好过了。”谢兴贵坦言。

扑朔迷离的绿孔雀种群数量

从向阳村到绿孔雀栖息地河滩，不过才18公里路途，越野车却跑了将近两个小时。蜿蜒曲折的盘山公路，几十米就一个大拐弯，车窗外山高谷深，向下望去令人胆战心惊。

浑浊发红的红河水，一路冠以礼社江、石羊江之名，经楚雄州双柏县流入玉溪市新平县，与支流绿汁江交汇后称戛洒江。

在半山腰的林业管护站，一位身穿迷彩服的护林员，从路边岗亭走出来，示意来人做登记，路旁竖立着保护绿孔雀和国家Ⅰ级重点保护植物陈氏苏铁的警示牌。

记者终于到达一处开阔的河滩，砂石缝隙间长满杂草，周边林草没有被破坏的痕迹。

往上游走数十米，可见清澈的小江河，流入红色的石羊江，交汇处泾渭分明。

北京：老年代步车乱象频发，成为交通治理“盲区”

本报记者鲁畅、阳娜、吴文诩、彭子洋

不要驾照、不用上牌、不需年检，不摇号、不限购、不限行，只管踩油门就能到处走……这就是城市中迅速增加的四轮低速电动车——老年代步车的现实情况。

2018年11月1日，《北京市非机动车管理条例》正式实施，北京市数以百万辆的电动自行车进入规范化管理进程之中，相关部门设置超标车辆过渡期、开展路面集中整顿、查处销售环节违法违规行为，取得一定成效。

然而记者日前走访发现，因供需两旺且尚缺乏明确的管控措施，老年代步车却越造越大、越跑越快，问题突出、乱象频发，给城市道路交通安全带来严峻挑战的同时影响社会公平。

前后排共用安全带，“大大方方”闯红灯

外观酷似小型两厢汽车，悬挂的车牌却往往只写了“老年代步车”或“新能源代步车”几个字和一行电话号码……记者发现，不论在大街小巷，还是居民小区，都有老年代步车的身影。“一些老年代步车与机动车混行，感觉很危险。”不少机动车驾驶员表达过相同的担忧。

在一位市民提供的行车记录仪拍摄画面中，一辆老年代步车在北京故宫北侧的景山前街上快速行驶，期间还不断变道，穿梭在机动车和公交车间。

这位市民表示，工作日早晚高峰期，他多次在城区主干道上见到老年代步车无视交通法规，有的明显超载，有的“大大方方”闯红灯。

个别老年代步车驾驶者因过激行为受到法律制裁。今年5月，一名40岁男子驾驶老年代步车，在京藏高速辅路逆行并发现频炫耀，引发关注。随后，海淀公安分局对驾驶员冯某进行传唤，后冯某

因涉嫌以危险方式危害公共安全罪，被警方依法刑事拘留。

老年代步车引发的交通事故不在少数。北京市朝阳区人民法院在2013年至2019年审理的道路交通案件中，随机选取300件统计后发现，涉及老年代步车的案件有40件，且老年代步车负同等以上责任的案件比例较高，主要因为占用机动车道行驶、闯红灯、逆行等交通违法行为较为突出。

朝阳法院亚运村法庭法官郝卓表示，由于超标违规电动车动力性能明显高于其他非机动车，在司法实践中会被判定为机动车，从而使驾驶人在事故责任认定以及后续赔偿等方面承担更多的责任。

无论是对其他交通参与者还是驾驶和乘坐者，老年代步车的风险隐患都不容小觑。

日前，记者来到位于南四环外旧宫地区的一家电动车专卖店，店门前刚好停放着一辆四轮老年代步车。销售人员坦言，老年代步车不合规，所以没有摆放在店内展厅中。记者看到，这款老年代步车为四门两厢车，大小和内饰与机动车几乎无异，但前排没有安全带，竟需要和后排共用。

据介绍，这家专卖店的老年代步车在浙江生产，蓄电池电压72伏，最高时速能达到60公里，价格区间在2万元到4万元之间。相比电动自行车，价格区间在48V、25公里每小时）要求，老年代步车的电池电压和最高时速分别高出不少。不到半小时内，就有三位车主来店里咨询车辆维修等事宜。一位车主告诉记者，他买车后3个多月跑了4000多公里，期间从来没有人管。

早在2016年，中国消费者协会就曾发布消费警示，提醒消费者不要盲目购买和乘坐老年代步车，并对三款老年代步车进行安全性碰撞试验。

结果显示，一辆代步车内模拟驾乘人员的假人头部受伤严重，前座发生位移，导致胸部受伤；

一辆代步车前置电池盒电动机结构入侵乘员舱，假人头部撞击方向盘；一辆代步车不仅没有配备安全带，碰撞过程中座椅也与车身脱离，假人直接撞击方向盘和风挡，而且前排内饰破裂产生大量碎片，可能导致实际人员大量失血。

不少居民对老年代步车的用电风险也有所担忧。家住丰台区南三环一处小区的居民刘女士反映，“从保护国有资产角度，这笔钱肯定要追讨。当然，对实际占用或破坏的土地，该补偿还要补偿。”

“钱退回去的时候，确实舍不得。村民有钱日

“出事就以机动车认定，不出事则以电动车认定”

为配合2018年11月1日开始实施的《北京市非机动车管理条例》，2018年10月，北京市交管部门发布《北京市电动自行车过渡期登记和通行管理办法》，规定不符合国家标准的电动自行车须申领临时标识，并设置3年过渡期。过渡期满后，不得上道路行驶。记者了解到，截至目前，北京市已累计申领临时标识约230万副。

在规范化管理电动自行车过程中，交管部门针对道路违法行为持续开展路面整顿。统计显示，2019年5月至7月，北京全市处罚逆行、闯红灯、走机动车道等各类电动自行车违法共计23.9万起，平均每天违法超过2900起，其中快递外卖行业电动自行车占有较大比例，形成一定震慑作用。今年5月，北京市启动“一盔一带”安全守护行动，号召摩托车和电动自行车骑乘人员佩戴安全头盔，并发起安全出行倡议。

在查处销售环节违法违规行为方面，2019年，北京市各级市场监管部门累计检查相关主体4300余户次，查扣非法电动三四轮车及老年代步车108辆。

中国社科院社会学研究所助理研究员宋煜认

为，北京针对电动自行车的规范化管理取得了一定效果，这种多元化、多路径的“一揽子”治理举措，应尽快应用到老年代步车的管理中。“老年代步车乱象的成因是多方面的，涉及生产、质检、销售、末端执法等多个环节，不是某一个政府部门能够解决的问题。”

北京朝阳区律师协会权益保障委员会副秘书长杜昆志认为，因目前未明确老年代步车的违法行为和法律纠纷的责任认定，驾驶者的违法成本很低。

记者调查发现，目前，“出事就以机动车认定，不出事则以电动车认定”的“执法标准”普遍存在，一些受访群众认为，末端执法存在难点，也在一定程度上助长了超标违规电动车辆在路面上的肆意违法行为。

销售环节的“躲猫猫”，也对市场管理部门执法带来难度。北京市丰台区市场监管局协作科科长孙冰告诉记者，一些销售经营主体会把老年代步车，摆放在离店面较远或较隐蔽位置，甚至放在远处的非机动车道上，这些停放的车辆经常处于“无人认领”的状态，给执法工作造成较大的困难。

记者了解到，2019年，工信部公开征集9项强制性国家标准计划项目的意见，其中汽车行业一项标准为《四轮低速电动汽车技术条件》，完成年限为2021年。业内人士认为，国标的出台或可对老年代步车行业的合规性发展提供指导参考意见。

合法化的必要性还需论证，子女勿买来送老人

受访者指出，老年代步车乱象及因其形成的“半地下市场”，亟待引起城市管理者的重视。

在源头生产端，要尽快明确低速电动车产

品的安全技术性能，建立健全低速电动车市场准入和监管制度，以及相应的使用管理措施，解决低速电动车无序生产、使用问题。对于不合规的产品，严格禁止再上路，并责令违法生产企业采取召回或更换举措，引导消费者通过法律途径维权进行退货、更换。

同时，开展集中整治，依法依规坚决取缔和淘汰不符合要求的低速电动车生产企业和产品，净化市场环境。

宋煜认为，老年代步车虽然有存在的合理性，但其无序发展的状态与群众对城市实现精细化管理的需求背道而驰，需要研究论证老年代步车合法化的必要性和可行性，通过立法的方式予以明确，并且明确各个环节的标准和管理方式，给相应的管理工作提供法律制度的支撑，从而让老年代步车的管理真正实现有法可依。

中国消费者协会专家委员会专家邱宝昌认为，在管理方式上，要从生产、销售、使用等方面全面管理，从源头把控生产问题，通过市场检查、群众举报等多种渠道抓销售流通问题，从使用端抓上路问题，对违规上路的采取暂扣、罚没等处罚手段。“需要相关执法部门联动合作，系统性管理。”邱宝昌说，同时，也可以考虑能否生产一些安全的专门供老年人使用的代步工具，提升其标准、降低速度、加大车辆安全性等。“既要考虑老年人的‘最后一公里’出行需求，也要考虑到城市交通运输状况和社会安全，找到一个平衡点至关重要。”

中消协提醒，希望消费者提高安全意识，自觉遵守交通法规，选择合法交通工具出行，做到不购买、不驾驶、不改装、不乘坐代步车。同时，子女不要把老年代步车当作礼物送给老人。老年人身体情况不如年轻人，反应较慢，更易受伤，看似孝顺的举动实则把父母置于危险境地。

编辑刘婧宇