

“电鸡”在越秀被扣 却须远赴从化取回?

跨越近百公里取车,多名车主表示成本高,代拉、拼单、回收等需求出现

文/图 羊城晚报记者 李海婵

广州交警公开数据显示,今年以来,全市查处电动自行车闯红灯、逆行、不戴头盔、不按规定车道行驶等交通违法行为同比上升85.91%,扣留无牌、假牌电动自行车18.77万辆。那么,这些被查扣的“电鸡”都去哪了?

近期,多位广州市民在社交平台上发帖称,其停放在越秀区的电动自行车被扣后,被运到了近百公里外的从化区。13日,羊城晚报记者实地走访广州市公安局交通管理支队温泉涉案停车场,发现确有不少越秀车主“跨区取车”,现场也催生了有偿代拉、组团拼单和二手车回收等一系列需求。



取车后,大多数车主都是找人代拉回越秀

部分车主取车后直接驾驶离开,图中圈蔽处即温泉涉案停车场

车主:取车需奔波近百公里花费数百元

13日早上,记者从广州天河区出发,乘地铁、打车,花费约2.5小时来到了位于从化区温泉镇的广州市公安局交通管理支队温泉涉案停车场。停车场入口处是一个简易的临时板房岗亭,外围由绿色铁皮围栏围住,张贴着《关于取回被扣车辆有关事项的告知》,明确了取车流程与注意事项。

现场的登记表显示,当天9时至11时30分,已有超过20名电动自行车车主前来取车,都是从越秀区而来。记者在现场看到,不少车主拿着身份证复印件和《返还物品凭证》,在车场门口来回踱步。车场工作人员表示:“从4月20日起,越秀查扣的电动自行车全拖到这,我们也很奇怪。”

家住五羊邨附近的李女士(化名)颇为奔波,她一大早赶到位于荔湾陈岗的越秀大队交通违法行为室办手续,因车辆证件

不齐,须先到近百公里外的温泉涉案停车场确认车辆,“认完车还要回去交罚款,交完再来一趟取车”。

林女士(化名)陪同男友取车,其电动自行车因为未上牌在小区内被扣。两人跑了多趟荔湾陈岗,拿到取车凭证后再打车到从化,来回耗费两个多小时,50元罚款加打车费用共200多元,取完车后还需要叫货车拖回越秀,又支付130多元。

另有一位车主因“电鸡”上的是外地牌而被扣。据他说,以往外地号牌违规多以罚款50元处理,如今政策调整,他的“电鸡”被拖至从化。至于为何不上广州牌,他解释,车是国标过渡期产品,不符合广州现行上牌标准。

代拉人员:有车主放弃取车或取后就地卖车

与此同时,车场周边的有偿代拉人员格外忙碌。一名身穿休闲装的男子在登记处帮忙指引,一边跟车主攀谈,一边吆喝揽客。他透露,这个车场是新建的,

占地50多亩,里面只用了1/3。

“越秀返程!连人带车150元,如果凑够3辆一起走,就400元。”该男子热情地介绍,自己原先做二手车回收和拖车生意,最近转行代拉,“如果拉去越秀两处地方,需要3小时起步,一天最多能接到四五单。”现场确有不少取到车的市民在叫货车返程,还主动询问记者:“要不要一起拼单,省点钱?”

采访期间,记者目睹了两辆满载电动自行车的大卡车驶离车场,车厢内的电动自行车密密匝匝堆叠在一起,颇为壮观。“这都是超过时间没人认领的,拉去处理掉。”据代拉人员介绍,约有三四成车主会放弃取车,也有不少人取完车就地卖掉:“锂电池回收价四五百元,其他一般的就两三百元,昨天就有个大叔取完车直接卖给我了。”

除了现场,社交平台上的拼单取车也同样火热。一条反映“越秀电动自行车被扣从化”的帖子里有超过300条评论,不少车主留言,希望组团取车、拼单返程。

记者联系了有关部门,截至发稿时,尚未得到回复。

规则解读

广州今年已查扣超18万辆无牌假牌“电鸡”

近年来,广州市持续加大对电动自行车交通安全宣传教育及违法整治力度。广州交警公开数据显示,今年以来,全市扣留无牌、假牌电动自行车18.77万辆,开展电动自行车轻微违法劝导警示教育148.35万宗。近日,广州交警还发布了警示案例:今年1月1日8时34分,黄某驾驶一辆无牌电动自行车在从化区河东北路,与谢某驾驶的一辆小型普通客车发生碰撞,事故导致黄某经救治无效死亡。经查,黄某事发时不按交通信号灯规定通行,且未按规定佩戴安全头盔,承担事故主要责任。

“电鸡”存在哪些交通违法行为会被扣车?记者从广州交警微信公众号和《广州市电动自行车管理规定》中了解到:驾驶电动自行车上道路行驶应当按照规定在正后部悬挂本市登记的有效号牌,违反规定的,公安机关交通管理部门可以扣留车辆;禁止驾驶非法改装、加装的电动自行车上道路行驶,违反该规定且拒不恢复或者现场无法恢复原状的,公安机关交通管理部门可以扣留车辆;电动自行车有三次以上道路交通违法行为记录,所有人、驾驶人经公安机关交通管理部门依法通知后拒不接受处理的,公安机关

交通管理部门可以扣留车辆。

“电鸡”被扣后如何取回?记者从广州市公安局官网获悉,对于无牌假牌、三宗以上交通违法行为未处理被扣留的车辆,如果是被民警现场执法处理的,在交管12123App或交管大队交通违法处理室处理完交通违法行为后,可凭借交管大队开具的《返还物品凭证》,到停车场取回车辆;如果在地铁口周边或主干道沿线停放的车被交管部门扣留了,停车位置留有关被扣车辆的相关大队信息,市民可先前往交通违法行为室核对信息并处理交通违法行为,处理完交通违法行为后,可凭借交管大队开具的《返还物品凭证》,到停车场取回车辆。

如果车辆涉及非法改装,被民警现场执法处理的,可凭借现场开具的《强制措施凭证》和《责令拆除电动自行车非法改装、改装的零部件、装置通知书》,前往车辆扣留的车场,现场将车辆的改装恢复原状,然后凭借车场出具的《电动自行车拆除非法改装、改装的零部件、装置确认书》,前往所在交管大队交通违法行为处理室,在提交《确认书》和处理完交通违法行为后,可凭借交管大队交通违法行为处理室开具的《返还物品凭证》,到停车场取回车辆。

专家呼吁:

治理“电鸡”贵在疏堵结合

“善治之道,贵在疏堵结合、情理兼顾。”暨南大学教授、中国城市规划学会委员胡刚认为,交通管理的初衷是规范秩序、服务民生。

在违规整治中,应当如何寻求治理最优平衡点?胡刚认为,一方面要补齐基础设施短板,加快电动自行车专用道、社区便民泊位、临时停放点规划建设,给群众合规出行留出空间;另一方面推行分级柔性执法,区分轻微违法与严重违法,对无心过失以教育劝导为主,合理就近设置暂扣场地,简化办事流程,减少群众跑腿成本。

广东省体制改革研究会执行会长彭澎则表示,相关部门应当确定治理思路和目的:“如果是为了尽量减少电动自行车的总量,那么取车难度和成本可以提高;如果是为了改善电动自行车使用环境,那么可以更多从服务车主方向考虑。”

彭澎认为,电动自行车违规整治还需守住三大原则:管理原则,目前上牌、划线、建道等举措陆续推出,但广州的道路条件有限,除非减少总量,否则电动自行车与道路的紧张关系难以解决;服务原则,多从车主用车考虑,同时关注行人、机动车的权益;成本原则,如果坚决控制总量,就设法提高电动自行车用车成本,否则就要考虑扣车处置难度,可以在市内临时地块存放。(李海婵)



中学生正在听讲座

羊城晚报记者 梁喻摄

今年广州中考变化多

民办普高录取分数线比公办最低分数线低80分

羊城晚报记者 蒋隽

5月14日,广州市招考办发布关于做好2026年高中阶段学校招生填报志愿工作的通知(以下简称“通知”)。通知明确:以中考分数降序排列在报考总人数10%位置(去尾取整)的考生成绩作为普通高中第一梯度投档控制线;民办普通高中录取最低控制线在公办普通高中录取最低控制线基础上下降2个梯度,即下降80分。

公办、民办普高区分录取最低控制线

通知明确,市招考办根据当年高中阶段学校招生计划、考生填报志愿以及考生成绩等情况,拟划公办普通高中录取最低控制线、民办普通高中录取最低控制线(在公办普通高中录取最低控制线基础上下降2个梯度,即下降80分)、中职二分段及省级以上重点特色专业录取最低控制线,经市教育局研究同意后,与中考成绩同步公布。

第二批次招生学校的名额分配录取最低控制线为该近三年统招首批次户籍生录取最低分的平均值下降40分,但不低于公办普通高中录取最低控制线。

第三批国家示范性普通高中录取最低控制线原则上为普通高中第三梯度投档控制线;如学校(校区)上一年第三批招生在

第三梯度投档控制线未完成本校(校区)招生计划,则其录取最低控制线为普通高中第四梯度投档控制线。

第三批民办普高录取最低控制线为公办普通高中录取最低控制线。

第三批次和第四批次的其余普通高中以及综合高中,按照学校的公办、民办办学性质,分别适用公办、民办普通高中录取最低控制线;中外合作办学项目适用民办普通高中录取最低控制线。

中本贯通志愿个数增加、补录投档提前

另外,今年中考,中本贯通志愿个数从2个增加为3个,呼应中本贯通从去年2个招生专业增加到今年11个招生专业,招生计划从去年40个增加至今年318个的趋势。今年中考补录时,将先进行中本贯通补录计划投档,再进行普通高中和综合高中补录计划投档,最后进行中职二分段及省级以上重点特色专业学校补录计划投档。

对比2025年政策的“补录时先进行普通高中和综合高中补录计划投档,再进行中本贯通补录计划投档”,可见今年投档顺序的改变,有助于稳住中本贯通的优质生源,增强考生在补录时选择中本贯

通的信心,强化“职教也是优质升学路”的认知。

民办综合高中自费班录取线和民办普高线一致

今年是广州实施综合高中试点的第三年,今年综合高中总招生计划提升至2432人,其中公办(含公费)计划为2312人,试点学校扩充到10所,市属公办学校和有特色的民办学校加入,招生范围因此扩至全市,这也体现了志愿填报的变化上。

首先,在批次上,民办普通高中和综合高中的公费班招生计划在第三批填报志愿。即,今年民办综合高中的公费班在第三批招生,公办综合高中和民办综合高中的自费生计划在第四批次招生,有助于通过志愿填报的“优先级”,扶持民办综合高中的公费班更稳定开展。

其次,市属公办综合高中面向全市招生,招收随迁子女计划的具体比例由学校按在8%至18%范围内自行确定。区属公办综合高中招生范围及招收随迁子女计划比例按区属非示范性普通高中相关规定执行。

民办综合高中招生办法按民办普通高中相关规定执行,这也意味着,民办综合高中自费班的录取最低控制线,将为民办普高的录取最低控制线。

粤消委会调查:

航空儿童票“半价”成空文 大部分航线票价反超成人

羊城晚报讯 记者马灿、通讯员粤消宣报道:法律规定应对未成年人实施票价优惠,现实中却频频出现儿童机票价格与成人持平甚至更高的怪象。5月14日,广东省消费者委员会发布专项调查报告,指出航空客运输领域未成年人票价优惠落实不力的问题。

规则沿用多年严重“变味”

据介绍,广东省消费者委员会2026年1月至3月开展专项调查,调查覆盖15家国内主流航空公司,聚焦未成年人票价政策与实际价格对比。调查发现,各航空公司虽普遍规定“不满2周岁按全价票10%购票儿童票,2周岁至不满12周岁按全价票50%购票儿童票”,但随着民航市场定价机制变化,这一沿用多年的规则已严重“变味”。

调查显示,儿童购票正遭遇五大不合理情形:“倒挂”常态化。因成人票常年打折,淡季或非热门线路常低至4折、3折,按全价票50%核定的儿童票,价格反超成人票。尽管航空公司

官网推出“自动推荐儿童按成人价购票”功能,但儿童仍需支付与成人同等票价。

线上平台“双标”。随机选取15条成人票低于5折的航线对比,9条航线儿童票价(不含税费)高于成人,且无法直接购买成人优惠票。

违规收取机场建设费。按规定,12岁以下儿童免征民航发展基金,但部分平台在儿童购买成人折扣票时,仍按成人标准收费。

燃油附加费仍收全额。政策明确2岁-12岁儿童燃油附加费享半价,2岁以下免收,但部分平台对购买成人折扣票的儿童仍收全额。

“12岁门槛”一刀切。所有被调查航空公司均规定“12周岁及以上购成人票”,将青少年群体完全排除在优惠之外。

将持续跟踪问题整改

“这直接违背了《中华人民共和国未成年人保护法》第四十五条‘对未成年人实施免费或者优惠票价’的强制性要求。”广东省消委会相关负责人指出,问题根源在于三方面:企

业保护意识淡薄,部分航司及平台片面追求利润,将“优惠”异化为形式上的“半价标签”,忽视立法本意是实质性减负;定价规则严重滞后,当前儿童票价仍以20世纪90年代出台的“全价票50%”为基准,该规则随2021年《中国民用航空旅客、行李国内运输规则》废止已无依据,仍沿用;平台运营不规范,未建立动态价格核验机制,未同步航司优惠政策。

针对上述乱象,广东省消委会发出呼吁,首先要强化责任意识,比如,航司及平台须摒弃“市场让利”思维,将未成年人票价优惠视为法定义务,纠正“12岁以上即成人”的惯性做法,建议放宽优惠年龄至14周岁或16周岁。其次要改革定价机制,打破“全价票基准”,改为以成人实时票价为基准核算儿童优惠,或设立儿童专属优惠舱位实行“一口价”。最后,从规范平台管理入手,建立实时票价核验系统,严格执行机场建设费、燃油附加费减免政策。

广东省消委会表示,将持续跟踪问题整改,联合监管部门推动行业落实未成年人票价优惠。