

国土资源部：政府将不再垄断住房供地

我国将研究制定非房地产企业自有土地作为住宅用地办法

1月15日,国土资源部部长姜大明表示,我国将研究制定权属不变、符合规划条件下,非房地产企业依法取得使用权的土地作为住宅用地的办法,深化利用农村集体经营性建设用地建设租赁住房试点,推动建立多主体供应、多渠道保障、租购并举的住房制度,让全体人民住有所居。政府将不再是居住用地唯一提供者。

分析人士指出,随着政府不再是住房土地的唯一供应者,对集体土地价值将有非常大的提升影响。这一政策对于城市租赁市场影响最大,对于商品房住宅市场来说也能起到缓解供需矛盾的作用。

盘活非房地产企业自有土地

政府不再是住房用地的唯一提供者,盘活非房地产企业自有土地、农村集体经营性建设用地,是贯彻中央提出的建立多主体供应、多渠道保障、租购并举“两多一并”住房制度基础性的土地制度变革,可望渐别土地财政、抑制地产投机,满足住有所居,同时维护不动产市场稳定。

十九大报告很明确提到了“多主体供给”的内容,而多主体供给也会在土地供应上得到体现。一般来说,从土地市场的用地来源看,主要包括国有用地和集体用地,所以国土资源部此次表述或是说,在住宅市场的用地方面,会逐渐放开集体建设用地用于租赁类住房的供应。另外,类似用地也可能是从其他非房地产开发企业的手中获取,尤其是一些国有企业的用地。

业内人士指出,很多国有企业手中有不少工业性用地,当前需要积极转变性质,过去很少会提及将这类土地转变为住宅用地,但也不排除一些大城市在土地增量市场

有限的情况下,会积极盘活此类存量用地。这些盘活实际上都有助于提高土地用地制度的灵活性,同时为“商品房、保障房、共有产权房、租赁住房”四元产品线提供更有保障的用地供给。

据了解,企业自有用地建房已经开始试点。以北京为例,2017年12月7日,北京市住建委曾发布消息称,北京鼓励国有企业利用自有土地建设保障房,目前已经建成约12万套。

北京市住建委有关负责人表示,鼓励国有企业利用自有土地建设保障房是建立多主体供给、多渠道保障住房的举措,房源建成后要纳入北京市保障房整体计划,统一分配。

该负责人强调,已经建成的12万套保障房涵盖各类保障房,包括公租房、经适房、限价房和自住房;尚未销售的自住房将转为共有产权房。所有的保障房均是在各区的主导下分配,国企等建设单位无权分配。

城中村等集体土地,如果部分进入租赁市场,有利于房源供应,也有利于城中村改造。政府不再成为房屋用地唯一供应者,对部分地区集体土地的价值将有非常大的提升影响。对于城市租赁市场影响最大,对于商品房住宅市场来说也能起到缓解供需的作用。

“小产权房”仍不受法律保护

但是,多渠道土地供应绝非意味着促进“小产权房”转正。在2017年9月的一次会议上,对于社会各界关注的集体租赁住房和“小产权房”关系问题,国土资源部党组成员、副部长王广华明确表示,两者有本质区别。集体租赁住房用地符合城乡规划、土地利用总体规划及村土地利用规划,经依法批准建设,依法实施不动产登记。“小产权房”既涉及违法用地,又涉及违法建设和销售,产权不受法律保护。

事实上,为防止集体建设用地建房小产权化,各地在试点过程中有着明确的界定。比如北京市所有集体建设用地建设租赁住房项目,土地的集体土地所有权不变,不征地,采用占地方式办理用地手续。而且房屋都是大产权登记,不予分割办理单元产权证。

姜大明1月15日明确表示,我国将探索宅基地所有权、资格权、使用权“三权分置”,落实宅基地集体所有权,保障宅基地农户资格权,适度放活宅基地使用权。他强调,这是一项重大理论和实践创新。但城里人到农村买宅基地的口子不能开,严禁下乡利用宅基地建别墅大院、私人会馆。

(据新华社、央视)

13城试点集体建设用地建设租赁住房

姜大明1月15日还说,开展利用集体建设用地建设租赁住房试点,努力稳定社会预期。

对于集体土地的盘活,目前来看,政策更多提及的是租赁住房试点,集体土地用作租赁住房用地是试点方向。

据悉,为增加租赁住房供应,构建租购并举的住房体系,拓宽集体经济组织和农民增收渠道,按国土资源部、住

建部的部署,北京、上海、南京、杭州、厦门、武汉、合肥、郑州、广州、佛山、肇庆、沈阳、成都13个城市正在开展利用集体建设用地建设租赁住房试点。在试点城市,村镇集体经济组织可以自行开发运营租赁住房,也可以通过联营、入股等方式建设运营集体租赁住房。

上述试点城市国有土地相对紧张,而部分区域存在的

告别10余年“肆意生长”,电动自行车将迎新国标

全面提升安全性能,由部分条款强制改为全文强制

工信部、国家标准委昨日将《电动自行车安全技术规范》国家标准报批稿向社会公示。新标准对车速、重量、外形、电池等关键指标严格规定,明确电动自行车主要用于“短途代步”功能。

全面提升安全性能

新标准以“三确保一坚持”为根本原则,即确保消费者的生命财产安全,确保所有道路交通参与方的共同利益最大化,确保广大消费者基本的出行需求,坚持电动自行车的非机动车属性,指导标准修订工作。

新标准全面提升了电动自行车的安全性能,由原来的部分条款强制改为全文强制,增加了防篡改、防火性能、阻燃性能、充电器保护等技术指标,调整完善了车速限值、整车质量、脚踏骑行能力等技术指标。

其中,最高车速由20km/h调整为25km/h,但是,电动自行车在非机动车道行驶时,应当严格遵守《中华人民共和国道路交通安全法》第五十八条的规定,最高速度不得超过15km/h。为此新标准要求电动自行车在车速超过

15km/h时发出提示音,及时提醒消费者注意是否超速行驶,同时提醒行人等其他交通参与方注意避让。

最大整车质量(含电池)由40kg调整为55kg,最大电机功率由240W调整为400W,并对具有脚踏骑行功能进行了强制性规定。

“新标准在最高车速、整车重量、电机功率等方面以现行标准为基础进行了适当放宽,为的是满足消费者的基本出行需求。”工信部有关负责人解释说,做出这些改变,主要是考虑到近些年来消费者出行范围扩大、生活节奏加快,不仅能让消费者获得比普通脚踏自行车更大的出行半径,减轻对骑行者的体力要求,还提高了出行的效率,符合低碳、环保的理念和要求。

给消费者和企业设置过渡期

新标准正式实施后,对于消费者已经购买的不符合新标准的电动自行车,还能不能上路?如果不能上路行驶,几千元的车价岂不打了水漂?

工信部有关负责人表示,新标准采用新车新办法、旧车旧办法。新标准从发布到正式实施拟设置半年到1年的过渡期,给企业一定时间进行新产品研发、生产线调整和库存产品消化,具体以标准正式发布稿规定的时间为准。

在新标准正式实施前,鼓励生产企业按照新标准组织生产,鼓励销售企业销售符合新标准的产品,鼓励消费者购买符合新标准的产品。

消费者已购买的不符合新标准的电动自行车,一是对于使用年限较长、接近报废的,可以选择自然报废;二是对于

于未达报废期限的,可以选择以旧换新、折价回购、发放报废补贴等方式消化;三是选择纳入机动车管理,申请摩托车牌照。逐步化解上述车辆,需要几年时间。

那么,标准的提升会不会增加生产成本呢?工信部有关负责人表示,据测算,新标准实施后,每辆电动自行车因新标准中防火阻燃、车灯、反射器、提示音等要求提升而增加的生产成本在200元左右,与目前市场上主流车型2000-3000元的市场价格相比增加有限;每款车型的检测成本虽然会有所提高,但考虑到每款车型的生产量在几千台到几万台不等,平均每辆车增加的检测费用也不会太高。随着新标准实施后相关配套零部件厂家增多、采购成本下降、一次性投入逐渐摊薄等因素,企业的成本会逐步降低,不会给消费者购买造成较大影响。

延伸阅读

近年来电动自行车引发的火灾、肇事致人伤亡事故逐年增多

我国是全球电动自行车生产和销售第一大国,经过多年发展,电动自行车逐渐成为消费者日常短途出行的重要交通工具,目前全社会保有量约2亿辆,年产量3000多万辆。

近年来,电动自行车在便利群众生活的同时,也逐渐变得越来越大、越来越重、越来越快,部分指标超出了现行的1999年版《电动自行车通用技术条件》的规定。例如,现行标准规定电动自行车最高车速不超过20km/h,但目前实际使用中部分电动自行车最高车速超过40km/h;现行标准规定整车重量不超过40kg,但部分电动自行车整车重量超过70kg。这些产品性能上接近或达到电动轻便摩托车,引起的交通安全事故时有发生,造成了大量的人员伤亡。

据统计,2013年至2017年,全国共发生电动自行车肇事致人伤亡的道路交通事故5.62万起,造成死亡8431人、受伤6.35万人、直接财产损失1.11亿元;5年来,电动自行车肇事致人伤亡的事故起数、死亡人数均呈现逐年上升趋势,年均分别上升8.6%和13.5%。此外,近几年电动自行车引发的火灾逐渐增多,多次造成重大的人员伤亡和财产损失事故。据统计,2013年至2017年,电动自行车引发一次性死亡3人及以上的火警事故累计达到34起,共造成158人死亡,引起社会公众强烈反响。

(据新华社、央视)