



《上海市道路交通管理条例(修订草案)》上午提交审议——

从严治乱,让城市交通秩序回归



本报记者 姚丽萍

截至2015年底,申城机动车实际保有量达430多万辆,各类非机动车总量突破1600万辆,注册机动车驾驶员650多万名,公安机关交通管理部门每月处罚各类交通违法行为达100万起以上。

1997年,《上海市道路交通管理条例》实施后,于1999年、2000年和2001年作过三次修订。面对新型

道路交通违法形态不断涌现,面对交通安全和交通拥堵的严峻形势,道交条例修订,势在必行。

今天上午,《上海市道路交通管理条例(修订草案)》提交市十四届人大常委会第31次会议审议。从严治乱,让城市交通秩序回归,是这部地方立法的鲜明价值取向。



「电子警察」的增加提升了执法管理效能

本报记者 张龙摄

提高执法效能
及时送达违法信息

维护交通秩序,警在法在,警不在法还在,要靠每个交通参与者的内心自觉,也要靠技术手段支撑。伴随技术发展进步,俗称“电子警察”的交通技术监控设备日益成为道路执法的主要手段。

2013年以来,本市以每年700套的速度加快建设“电子警察”。2015年,利用“电子警察”非现场执法共查处交通违法行为622.7万余件,同比增加近30%。其中,针对高峰时段社会车辆违法占用公交专用道,采取公交车车载“电子警察”和固定式“电子警察”相结合的执法模式开展严管、严处。目前,全市公交专用车道“电子警察”已近300套。“十三五”期间,本市将继续保持每年新增700套“电子警察”建设规模,严查机动车滞留路口、违法变道、违法停放,提升执法管理效能。

为此,修订草案提出:“电子警察”记录的道路交通安全违法行为,公安机关调查核实无误后,应当及时录入道路交通安全信息管理系统,向社会开放提供查询,并通过邮寄等方式将处理通知送达机动车所有人或者管理人。

违法行为人、机动车所有人、管理人应当自处理通知送达之日起15天内,到公安机关接受调查、处理,公安机关认为违法事实清楚,可以依法作出行政处罚决定。

此外,机动车所有人、管理人和驾驶人应当定期查询违法记录,如果已登记的通讯地址、电话等联系方式发生变更,应当在变更之日起30天内向公安机关备案。

市人大内务司法委员会审议认为,“电子警察”的记录与当事人知晓之间,存在一段时间差,为提高执法效能,保证执法效果和社会效果的统一,建议根据公安部《道路交通

安全违法行为处理程序规定》,明确对“电子警察”记录的道路交通安全违法行为,公安机关除了通过邮寄等方式送达处理通知之外,还应当通过手机短信等形式,在第一时间“点对点”告知车辆所有人或者管理人。

同时,还有必要建立接受违法处理的信息催告、机动车所有人或管理人联系方式网上登记、变更和确认制度,以确保相关信息及时准确送达机动车所有人或管理人。

逾期尚未处理
可以申请强制执行

目前,当事人接到交通违法行为处理通知书,却迟迟不去处理,不罕见,这是一线交警执法遇到的突出问题之一。统计数据显示,2015年本市有5起以上交通违法逾期不处理的机动车,每月超过10万辆;个别机动车违法行为逾期不处理的数量超300起。

市人大常委会立法问卷调查表明,近80%的人大代表和市民赞成处罚这种妨碍行政执法程序的行为。鉴于道路交通安全违法行为的种类多,情节轻重及逾期原因不一,有必要对处罚种类和幅度研究完善。同时,市人大内务司法委员会审议认为,鉴于当事人逾期不履行道路交通安全违法行为处罚决定的不在少数,建议根据道路交通安全法规定,在法律责任中增加相关条文,明确行政机关应当依法督促当事人自觉履行行政处罚决定,若逾期不履行处罚决定,行政机关应当向法院申请强制执行。

不能花钱了事
行为纳入信用平台

市人大常委会对一线执法民警调研显示,违反交通法,在一些法律意识、规则意识淡薄的机动车驾驶人眼里,结果不过就是“花钱买方

便”而已。法律规定的财产类处罚,对这一类当事人缺乏威慑力,乃至“逆行”“乱变道”等交通违法行为屡禁不止,严重危害交通安全和秩序。

一线执法民警建议,既然“能花钱解决的问题都不是问题”,那么,要解决此类不良驾驶习惯造成的交通乱象,就不能“花钱了事”。

为此,条例修订草案运用经济手段,将道路交通安全违法行为与机动车交通事故责任强制保险费率挂钩,在保险周期内,若有多次或者严重违法道路交通安全违法行为记录,就会提高保险费率。

同时,维护交通秩序,“信用手段”也将被调动起来。今后,有哪些交通违法行为将被列入公共信用信息服务平台?修订草案列举的四种情形涉及——

● 机动车驾驶人在一个记分周期内实施道路交通安全违法行为,累积记分达到12分;

● 实施道路交通安全违法行为,依法被处以暂扣机动车驾驶证或者机动车行驶证、吊销机动车驾驶证、拘留等行政处罚;

● 由他人替代记分、替代他人记分,或者介绍替代记分;

● 发生交通事故后逃逸。

市人大内务司法委员会审议认为,道路交通安全违法行为的种类多、情节轻重不一,建议对纳入本市公共信用信息服务平台的交通违法情形,广泛听取公众意见,充分论证,提高合理性及公众接受度。

此外,条例草案还应完善“公众意见采纳机制”,除了管理部门主动听取意见,公众就相关管理事项提出意见建议后,交通主管部门和公安机关应当及时研究和答复,以便更好体现“市民参与”原则。

与此相关,市人大内务司法委员会建议立法完善“举报奖励机制”,促进社会参与,明确公众举报交通违法行为的途径和方法,并对举报人予以适当奖励。

打出“组合拳”用好“制度群”
整治交通违法
要和“十罚九不足”作别

违章上高架,严重超载,载重近百吨,数倍于高架荷载标准,乃至高架倾斜,直接损失以千万计——“5·23”中环线高架道路发生的严重车祸,断裂了申城的交通大动脉,触目惊心。

今后,如何杜绝此类恶性事故?市人大常委会法工委主任丁伟说,依法整治交通违法行为,需要充分运用现有各种法律资源,打出“组合拳”,用好“制度群”。

“在传统观念中,行政处罚往往被认为是处置交通违法的不二手段,其实,对于造成严重损害结果的恶性交通违法行为,行政处罚往往十罚九不足。”丁伟说,依据《道路交通安全法》,货运机动车超过核定载质量的,处200元以上500元以下罚款;超过核定载质量30%或者违反规定载客的,处500元以上2000元以下罚款。运输单位的车辆经处罚不改的,对直接负责的主管人员处2000元以上5000元以下罚款。鉴于行政处罚的上限受到上位法限制,地方立法难以突破,但是,行政处罚仅仅是打击交通违法行为的手段之一,而非“唯一”。

加大交通违法成本,最为有效的,是追究违法人员及其所属单位的民事赔偿责任。《侵权责任法》明确,机动车交通事故造成损害,侵权人不但要承担侵权责任造成的财产损失赔偿责任,还将承担“惩罚性赔偿责任”;如果工作人员因

执行工作任务造成他人损害,由用人单位承担侵权责任;劳务派遣期间,被派遣的工作人员因执行工作任务造成他人损害,由接受劳务派遣的用工单位承担侵权责任。

“在多种法律责任中,刑事责任无疑最具威慑力。”丁伟说,肇事者应当预见自己的行为可能发生危害社会的结果,因为疏忽大意而没有预见,或者已经预见而轻信能够避免,以致发生严重后果,即涉嫌构成过失犯罪。

我国《刑法》将破坏交通设施罪、交通肇事罪列为最具社会危害性的“危害公共安全罪”。其中,破坏交通设施,造成严重后果,处10年以上有期徒刑、无期徒刑或者死刑。过失犯罪,处3年以上7年以下有期徒刑;情节较轻的,处3年以下有期徒刑或者拘役;违反交通运输管理法规,因而发生重大事故,致使公私财产遭受重大损失,处3年以下有期徒刑或者拘役。《刑法》同时规定,公司、企业、事业单位、机关、团体实施的危害社会行为,法律规定为单位犯罪,应当负刑事责任;单位犯罪,对单位判处罚金,并对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员判处刑罚。

“维护上海这座特大型城市的交通秩序,提升管理水准,需要用好组合拳、制度群,标本兼治,严管重罚,守护城市安全。”丁伟说。

本报记者 姚丽萍

让行,不止是礼仪

让行,是交通礼仪,更是法定规范。《上海市道路交通管理条例(修订草案)》对“让行”作出特别规定。

● 同方向行驶的右转弯机动车和左转弯非机动车,均被放行,通过路口时,左转弯非机动车优先通行;

● 相对方向行驶的左转弯机动车和非机动车,均被放行,通过路口时非机动车优先通行;

● 车辆在有交通信号控制的路口,遇放行信号,先予放行的车辆和行人优先通行;

● 行人因无人行道或者人行道有障碍物,借用非机动车道、机动车道时,行人优先通行;

● 道路交通安全法律、法规规定的其他让行规定。

同时,市人大内务司法委员会审议认为,为便于公众识别和执行,建议研究是否在法规中明确:凡是有条件的路口,均配套设置能分别指示机动车、非机动车和行人通行的交通信号灯、标志、标线。

此外,修订草案第34条对行人通行作出规定:行人应当在人行道内行走,无人行道或者人行道有障碍物无法行走时,可以在距道路或者障碍物边缘一米宽度内行走。

市人大内务司法委员会审议认为,行人是重要的道路交通参与主体。目前,行人的交通违法行为现象普遍,但草案第34条仅对行人通行做了简单规定,力度尚显不足,建议依据道路交通安全法规定,结合本市实际予以充实。

本报记者 姚丽萍