

两会 | 访谈

□法治报特派记者 陈颖婷 北京报道

十九大报告中提出要建设交通强国,而法治无疑是从“交通大国”迈向“交通强国”的“四梁八柱”。随着互联网、大数据的不断发展,各种新型交通问题层出不穷,而15年前通过的《中华人民共和国道路交通安全法》(以下简称“道交法”)在制度供给上“捉襟见肘”。中国交通如今遇到了哪些瓶颈问题?如何为中国交通的法治保障进行顶层设计?对此,全国人大代表、上海市人大常委会秘书长陈靖建议对《道交法》大修,以期与时俱进,为“交通强国”奠定法治基础。

《道交法》十五年该大修 新兴领域亟待制度供给

陈靖代表畅谈从“交通大国”到“交通强国”的法治路径

问:请问陈代表,目前《道交法》与现今的互联网时代的道路交通状况有哪些不适应?

答:《道交法》的相关条款已经滞后于互联网时代道路交通管理的信息化发展。比如在道路交通管理领域,由于交通违法查处量大、突发性和及时性强、警力严重不足。近年来,上海在推进智慧城市建设,提高道路交通管理电子化、信息化水平方面作了很多积极的尝试,对提高道路通行秩序和公安执法效率起到了重要作用。但是,《道交法》中的部分规定,主要立足于交通警察的现场执法,难以适应目前信息化技术的发展。

又比如《道交法》第93条中对机动车违反停车规定的处理,要求公安机关将“劝离程序”作为处罚的法定必经前置程序。但是,该做法已不符合当前城市管理和交通执法实际,使电子警察在处理违法停车这一问题中难以起到作用。

而随着新能源汽车及智能驾驶等领域发展,智能网联汽车、无人驾驶等已经开始上路试行驶,共享单车、共享汽车等新兴行业不断出现,《道交法》中缺乏对这些新兴领域(行业)的规定,应当将他们纳入法治轨道,促进这些新兴领域(行业)合法合规地发展。

问:那么您觉得《道交法》修改后,对交通信息化发展,尤其是无人驾驶等新兴领域能提供哪些制度供给?

答:我建议增加支持道路管理信息化发展的相关内容。将《国务院关于加强道路交通安全工作的意见》中有关推进高速公路全程监控等智能交通管理系统建设的要求上升为法律规定,在《道交法》中予以规定。

同时,将公安部《道路交通安全法违法行为处理程序规定》中有关交通



全国人大代表、上海市人大常委会秘书长陈靖

技术监控设备的专门规范在《道交法》中予以规定。并且增加有关“交通技术监控设备记录机动车违法停车的,公安机关设置的警示牌、电子标识等给予的警告或者推送的即时信息视为警告、令其立即驶离”的规定。

为适应互联网和信息化的飞速发展,我建议新增一章,对智能网联汽车、无人驾驶等新兴领域以及共享单车、共享汽车等新兴行业作出前瞻性规定。

问:去年3月,新修订的《上海市道路交通管理条例》实施,上海的交通大整治也取得了不错的效果,还有哪些违法情形需要通过修改《道交法》来提供法律支撑的呢?

答:比如有的罚款处罚标准已不适应当前形势,对违法行为人难以达到教育惩戒作用。《道交法》规定“行人、乘车人、非机动车驾驶人违反

道路交通安全法律、法规关于道路通行规定的,处警告或者五元以上五十元以下罚款”。《道交法》制定于2003年,这一罚款数额是根据当时的社会经济环境制定的,并参照了当时《中华人民共和国治安管理处罚条例》关于治安违法罚款处罚额度的规定,而现行《中华人民共和国治安管理处罚法》的违法罚款数额已大幅度提高。同时,我国城镇居民家庭可支配收入已经从2002年的7703元增加到2015年的31195元,平均提高了4.05倍,人民群众的收入大幅增长。

据上海执法部门统计,严重超速,“闯红灯”,逆向行驶,驾驶时拨打接听手持电话、阅读发送手机短信或者使用微信等即时通讯以及其他手机软件,在高速公路上倒车、掉头或者在车道内停车等违法行为占据了上海发生交通事故原因的前几位。但《道交法》没有对上述行为规定特别罚则,公安机

关交通管理部门仅能依据第九十条的规定,处警告或者二十元以上二百元以下罚款,这一处罚并不足以震慑违法。这些都需要修改上位法《道交法》,来完善法律责任规定,必要时提高部分交通违法行为罚款数额上限。

问:除了机动车,非机动车改装问题也给道路交通安全带来了隐患,您认为在《道交法》中应当对此问题如何修改?

答:近年来,随着电动自行车保有量迅猛增长,暴露出诸多方面的问题。由于《道交法》以及相关的法律法规没有规定违规生产电动自行车的法律责任,为追求经济利益,部分非机动车生产企业大量生产超标电动自行车,经销售后上道路行驶。这些超标电动自行车行驶速度与安全部件不匹配,成为严重的道路交通安全隐患。

除此之外,部分厂家以特种设备的名义生产、销售行驶速度低、续驶里程短,电池、电机等关键部件技术水平较低的电动乘用车,此类车辆多被称为“低速电动车”、“老年代步车”。此类车辆的安全性能大多数达不到国家电动汽车标准,且驾驶者多为老年人,一旦发生交通事故,后果较为严重。

因此,要推动车辆生产、销售企业等单位严格落实交通安全主体责任,从源头上消除安全隐患。可以在《道交法》中明确非机动车的技术标准,增加对超标非机动车生产者、销售者的处罚。同时,规定非机动车应当强制投保第三者责任保险,“老年代步车”等特种设备不得上道路行驶,并规定相应的罚则。

对于生产或者非法改装的车辆不符合安全技术标准,导致交通事故的,生产者或者改装者应当承担赔偿责任。构成犯罪的,依法追究刑事责任。

两会 | 关注

加强海上救援力量 打造海洋强国

□法治报特派记者 陈颖婷

本报讯 安全是“海洋强国”、“交通强国”建设的最基本前提。作为海上安全最后一道防线的海上应急救援工作,同国家海洋战略实施、外交、海洋权益维护等的关系越来越密切。全国人大代表金锋希望国家有关部门进一步重视海上应急救援能力建设,加大对海上应急抢险打捞行业的支持和扶持力度。

金锋表示,国家海上专业应急抢险打捞单位,是国家应急反应体系的重要组成部分,承担着海上清障打捞、环境和人命财产救助等职责,肩负着国家指令性政治、军事、战备和救灾等应急保障任务,担负起国家赋予的职责使命。

金锋说起今年1月6日的巴拿马籍油船“桑吉”轮事故。“尽管我们出色完成了登船搜寻这一关键任务,维护了我国负责任大国的声誉。然而,如果海上应急

救援能力更强些,海上应急救援装备和技术更先进些,那么“桑吉”轮的登船救援效果会更好。”金锋认为今后随着船舶不断大型化高端化、涉海活动越来越频繁,还会发生类似甚至比“桑吉”轮事故更严重的海上灾害,这将对海上事故处置和应急救援能力提出更高要求。

他建议国家进一步加强海上应急救援能力建设,加强对深远海应急救援装备配置和技术研发方面的支持力度。加大关键船舶和装备的资金投入,优化应急抢险打捞船舶和装备结构,增强船舶和装备性能。依托500米饱和潜水作业技术和6000米ROV(水下机器人)作业技术,支持相关单位进行饱和潜水作业技术和深远海作业技术的研究攻关和实战训练,使救援船舶能安全高效实施救助。为实施“海洋强国”“交通强国”战略、维护国家权益、发展外交关系、保护海洋环境和人民群众生命财产安全等提供更有有力保障。

“咬文嚼字”背后的严谨履职

□法治报特派记者 陈颖婷

跑了三年多全国两会,我最大的感受是,代表们对于每一场审议活动都充满热情,今年亦是如此。宪法、政府工作报告、预算报告、“两高”报告、监察法、国家机构改革……在长达十多天的数十场审议中,记者发现一个有趣的现象:代表特别喜欢“咬文嚼字”,一个数字,一个“等”的使用,都可能引来探究。

比如在小组审议计划报告和预算报告时,几位代表就围绕着去年R&D(研究与试验发展)支出所占GDP比重的百分比开始了“锱铢必较”。“预期为2.13%,实际2.12%,相差的0.01%究竟差在了什么地方?”寿子琪代表的疑问,引起李林代表和马兰代表的回应。几位代表挖掘起这0.01背后的原因。

而张本才代表在谈到民事公益诉讼目前遇到的问题时,他对条款

中的一个“等”字开始了斟酌。“这个‘等’究竟是对类型罗列延伸的等外解释,还是事项罗列结束的等内表述语,将影响公益诉讼的范围。”

在更多的时候,不少代表对于自己所阐述的问题,也是细心求证。比如C919大型客机总设计师吴光辉代表在受采访时也体现了他的一贯严谨。当记者问及一个具体数据时,他一度要求暂停采访,并直接拿起手机打起了长途电话,第一时间与后方核实,避免出现差错。

正是有了这些代表看似严苛的“咬文嚼字”才能更精准地发现问题,寻求解决之道,我想这也是代表认真履职的具体表现吧。

