

从“谁弱谁有理”到“谁错谁担责”

全国交通安全日透视非机动车治理之变

□ 记者 陈颖婷

“我直行，他转弯，凭什么我全责？”去年 11 月，吴中路虹梅南路路口的交通事故现场，非机动车驾驶人徐先生的质问道出了许多人的认知误区。随着交警的调查与释法，这个争议最终指向了一个更核心的交通法则——所有通行权的前提，是自身行为的合法性。

今天是全国交通安全日。在城市脉络中日夜穿行的非机动车，尤其是数量已逾千万的电动自行车，已成为无法忽视的交通主体。它们承载着便捷、绿色的出行期望，也因闯红灯、逆行、改装、乱停等乱象，一度成为城市治理的难点与痛点。如今，一场深刻变革正在发生：司法判决打破“谁弱谁有理”的惯性思维，执法行动直击非法改装等新情况，而人大代表的持续建言，则与立法、执法实践共振，一种更为清晰、更讲规则的非机动车管理新秩序，正在上海逐步建立。



民警的释法说理让骑行者心服口服

“小陋习”引发“大事故”：路权规则的再校准

“转弯让直行”是家喻户晓的交通规则，但在实际通行中，这一规则的适用边界却常常引发争议。2024 年 11 月 10 日 10 时 45 分许，吴中路虹梅南路路口绿灯亮起，一辆小轿车由南向西正常左转弯，此时徐先生驾驶非机动车从后方同向驶来，在路中与转弯车辆发生碰撞。

事故发生后，徐先生态度坚决：“我是直行，应该有优先通行权，而且当时车多，我也是不得已才借道穿行。”在他看来，“转弯让直行”是铁律，责任理应在小轿车一方。但处理事故的黄基忠警官并未简单套用常规认知，而是拿出了明确的法律依据：“根据《道路交通安全法》规定，没有划分机动车道、非机动车道的路段，机动车在道路中间通行，非机动车应该靠右通行。”

黄警官进一步解释，车道拥堵不能成为违法借道的理由，正是徐先生在不适宜的位置通行，才直接导致了碰撞发生。

面对徐先生随后提出的“小轿车未打转向灯”质疑，民警随即调阅了路口监控，画面清晰显示小轿车在进入路口前已提前开启左转向灯，操作规范无误。最终，徐先生被判定承担事故全部责任。

类似的场景也发生在同普路伯士路路口。2024 年 10 月 31 日，一名非机

动车驾驶人在左转通过路口时，未按规定靠道路中心点右侧转弯，与正常直行的小轿车发生侧面碰撞，导致轿车车身出现明显刮痕与凹陷。普陀交警通过监控回放认定，非机动车驾驶人违反了《道路交通安全法实施条例》相关规定，需承担事故全部责任。

“很多非机动车驾驶人觉得‘怎么方便怎么转’，却不知道这个小小的陋习可能带来严重后果。”普陀交警介绍，非机动车在物理上属于弱势一方，但这并不意味着可以无视交通规则。一旦因自身违法行为引发事故，不仅要自行承担医疗费用，还要赔偿对方的车辆损失，可谓“输了安全又赔钱”。

除了转弯不让行、违规借道等行为，闯红灯、逆行、不在非机动车道内行驶等陋习也屡禁不止。市人大代表马炜在调研中发现，部分非机动车骑行者交通安全意识淡薄，对交通规则视若无睹。

数据显示，近年来上海涉及非机动车的交通事故中，因骑行者违法违规导致的故事居高不下。这些事故背后，往往都是对“小陋习”的漠视——闯一个红灯、逆行一段路程、随意变个车道，看似节省了时间，却将自身和他人的安全置于险境。正如交警在安全教育中常说的：“交通规则的每一个条款，都是用血的教训换来的，轻视规则就是轻视生命。”

新改装，新挑战：“亮瞎眼”的车灯与全链条治理

随着电动自行车使用普及，非法改装成为威胁道路安全的新隐患。近日长宁交警在夜间整治中发现，不少电动自行车私自加装了强光 LED 灯，这些灯光的亮度远超国家标准，直射时会严重干扰对向交通参与者的视觉判断，成为夜间交通事故的“隐形杀手”。

今年 11 月 17 日晚，长宁警方在古北路开展专项整治时，外卖小哥徐某的电动自行车引起了民警注意。这辆车的灯光异常刺眼，经检查，除了原车车灯外，车主还自行加装了强光灯。

“考虑到徐某是首次违法，我们对他处以 50 元罚款，并要求他尽快拆除强光灯。”长宁公安分局交管支队二大队民警陶超介绍，根据规定，第二次违法将处罚 100 元，三次以上处罚 200 元。

同样被查处的还有郑先生，他的电动自行车加装的强光 LED 灯在开启时，让对向车辆驾驶人根本无法看清路况。面对民警的教育，郑先生恍然大悟：“原来只觉得这样看得更清，没想到会对别人造成这么大危害，以后不会再装了。”

电动自行车改装前照灯的乱象，已成为社会各界关注的焦点。市人大代表朱柯丁在调研中了解到，上海电动自行车数量已超 1100 万辆，其中不少车辆存在私自改装前照灯的情

况。“这种改装行为不仅违法，更会大幅增加交通事故发生风险。”朱柯丁指出，强光会导致对面车辆轮廓模糊、行人反应迟缓，对城市夜间交通秩序构成严重挑战。

改装乱象的背后，是多重因素的叠加。现行条例中“影响通行安全”的表述不够清晰，导致执法缺乏明确依据；对非法改装的惩罚力度与违规收益不成正比，难以形成有效威慑；销售环节监管存在漏洞，线上线下均有违规灯具流通；路面执法难度较大，缺乏专业检测设备，且车主容易规避检查。此外，部分市民对改装前照灯的危害认识不足，尤其是外卖、快递骑手等群体，因夜间骑行频繁，对灯光依赖度高，更容易出现改装行为。

为遏制这一乱象，上海多部门联动出击。长宁警方开展非机动车违法集中整治，聚焦加装强光灯等违法行为，采取“教育与处罚相结合”的原则，做到“发现一起、查处一起、教育一起”。市场监管部门则开展专项排查，今年 7 月 25 日至 31 日，共排查相关经营户 1289 家次，发现涉嫌拼装、加装、改装问题 28 个，立案查处 18 起；同时对电商平台开展行政指导，屏蔽和下架涉嫌问题灯具商品链接 277 个。

上海将持续加大对电动自行车非法改装的整治力度，从生产、销售、使用全链条进行监管，守护夜间道路通行安全。

司法不再“谁弱谁有理”：判例引领规则意识

“我骑的是电动车，属于弱势群体，就算有错，也不该承担全部责任吧？”在不少交通事故纠纷中，这样的论调并不少见。但随着司法实践的不断完善，“谁弱谁有理”的陈旧观念正在被打破，“谁违法谁担责”成为明确导向。

日前，最高人民法院发布的 6 个交通事故责任纠纷典型案例中，李某某驾驶电动自行车逆向行驶，与贺某驾驶的二轮摩托车发生碰撞，造成贺某受伤。公安交管部门经过调查，认定李某某负事故全部责任，贺某无责任。随后，贺某诉至法院，要求李某某赔偿各项损失。

审理法院综合考虑了双方过错程度、损害后果以及机动车与非机动车的危险程度、避险能力等因素，最终判决李某某赔偿贺某各项损失共计 1.9 万余元。“这一判决体现了交通违法的责任自负原则。”案件审理法官表示，判令电动自行车驾驶人对机动车驾驶人的人身损害承担赔偿责任，有利于引导电动自行车驾驶人强化规则意识与风险意识，对构建权责清晰、安全文明的道路交通治理格局具有重要意义。

这一案例并非个例。近年来，上海法院在审理非机动车相关交通事故案件时，始终坚持“以事实为依据，以法律为准绳”，不再单纯以“是否弱势”作为责任划分的依据，而是严格按照违法行为与事故后果之间的因果关系确定责任。这种司法导向的转变，正在逐步扭转部分非机动车驾驶人的错误认知。

司法实践的转变背后，是立法的不断完善。新修订的《上海市非机动车安全管理条例》，进一步明确了非机动车的通行规则、法律责任，为执法和司法工作提供了坚实的法律支撑。条例明确禁止非机动车闯红灯、逆行、超速、非法改装等行为，并设置了相应的罚则，让“谁违法谁担责”有法可依。

针对非机动车道规划与实际需求不相匹配的问题，《上海市非机动车安全管理条例》明确要求，在新、改（扩）建道路交通设计时，充分考虑非机动车出行需求，保障非机动车路权。上海交管部门在参与交通设计方案审核时，对非机动车道宽度、机非分隔带设置形式等提出明确要求，从源头保障慢行交通空间；同时通过设置非机动车二次过街设施、安全岛、专用相位等方式，减少机非冲突，提升通行安全性。