

道路安全与健康

以法为器,减少道路交通伤害

● 本报记者 陈祎琪

日前,公安部交通管理局相关负责人在国新办新闻发布会上介绍,他们正在积极推动《道路交通安全法》的修订。

据悉,《道路交通安全法》自2004年正式实施,并于2007年、2011年和2021年分别进行了三次修订。此后,我国逐步形成了以“一法一条例”为统领、地方性法规和部门规章为主体、国家和行业技术标准补充的道路交通安全法律体系。

“对于一个人来说,二十年正当壮年,但对于一部法律来说,二十年在某种程度上意味着它在很多方面已经不能适应现实的需求。”中国政法大学法学院副院长、教授张力近日在接受《医学科学报》采访时表示,应加快电动自行车头盔佩戴、儿童安全座椅强制使用等的立法工作,推进我国道路交通治理能力现代化。

直接经济损失高达14亿元

研究表明,90%的道路交通死亡事故都发生在中低收入国家,非洲道路交通安全事故的10万人口死亡率约为欧洲的近3倍。

“大量的交通事故伤害不仅给个人、家庭、企业单位和社会带来巨大的损失,甚至直接影响国民经济发展。但人们却在很大程度上低估了交通事故伤害对国家经济的影响,特别是在发展中国家。”南京工业大学教授王卫杰表示。

世界银行曾统计分析135个国家在24年间(1990—2014年)道路交通伤害与宏观经济发展的关系。结果表明,减少道路交通伤害对宏观层面的长期收入增长具有显著的积极影响,若道路交通事故死伤率降低50%并在24年间保持,人均国内生产总值可增长7%至22%不等。

在我国,2023年共发生25.5万起道路交通事故,造成6万多人死亡,导致的直接经济损失高达14亿元。

随着国内电动自行车社会保有量超3.5亿辆,2019—2023年期间,涉及电动自行车的交通事故死亡人数年均增长率达5.85%;在全交通方式死亡人数有所降低的前提下,电动自行车的交通事故死亡人数呈逐年递增的态势。

据国家统计局公布的数据,2014—



图片来源:视觉中国

2022年,电动自行车交通事故造成的直接财产损失从2719万元增长至7695万元。根据王卫杰团队对电动自行车交通事故导致的颅脑损伤案例分析,轻型、中型、重型、特重型、直接死亡等五种颅脑损伤,分别导致了14.0万元、23.9万元、44.0万元、108.1万元以及120.0万元的人均直接经济损失。

“这些研究数据让我们越来越认识到道路交通伤害是一种社会经济负担,迫切需要通过立法、优化道路规划等一揽子措施减少道路交通伤害,降低国家经济损失。”王卫杰表示。

地方立法纳入头盔佩戴和儿童安全座椅使用

有研究发现,不戴安全头盔的两轮机动车驾驶员受伤人数是戴头盔者的3倍之多,安全头盔能够减少63%的头部受伤和88%的颅脑损伤;发生车祸时,未安装儿童安全座椅的汽车内儿童交通事故死亡率是安装了儿童安全座椅的8倍,受伤率是后者的3倍。

因此,《道路交通安全法》实施后,我国各地积极行使地方立法权,特别是在电动自行车头盔佩戴和儿童安全座椅使用等重点领域出台了一系列法律法规。

据统计,截至2022年11月,有关电动自行车头盔佩戴的地方立法有65部,77%有强制性规定,其中50%有明确罚则。如《宁波市非机动车管理条例》规定,电动自行车驾驶人应当佩戴安全头盔,违者可以处警告或者二十元以上五十元以下罚款。

“尽管近年来电动自行车头盔佩戴的地方立法呈现明显加快趋势,但立法

过程中也暴露出罚则设计、责任主体划分不一致,头盔标准缺乏明确规定等问题。”中国政法大学行政法研究所副教授马允表示,地方在进行电动自行车立法时存在侧重管理而轻视安全的倾向,对道路参与者的安全关注不够高。

此外,截至2022年11月,有关儿童安全座椅的地方立法共有29部,93%有强制性规定,大部分没有设置罚则。

“在罚则适用上,儿童安全座椅主要参照《道路交通安全法》第100条的规定。但这一条是概括性责任条款,而不是专门针对儿童安全座椅的违法行为制定的,缺乏针对性和可操作性,可能造成儿童安全座椅立法威慑不足、法律实施效果不彰的问题。”马允说。

基于此,诸多专家呼吁,应对儿童安全座椅强制使用和儿童乘车安全制度进行更细致、操作性更强的法律规定。北京交通大学教授李巍涛等人曾撰文指出,儿童安全座椅若能顺利纳入《道路交通安全法》,并对目标人群的界定标准、违法者应承担的法律责任等内容予以适当规定,儿童乘车安全将会得到极大改善。

王卫杰也表示:“电动自行车骑行者是最庞大的弱势交通参与者群体。长期以来,机动车都是道路交通安全的管理重心,但随着电动自行车的群体规模越来越庞大,加之头盔新国标的出台,推进电动自行车头盔佩戴纳入《道路交通安全法》的条件基本成熟。”

加快最高立法修订步伐

《道路交通安全法》历经三次修订。首次修订对机动车与非机动车驾驶人、

行人之间交通事故的赔偿责任进行了更细化的规定;第二次修订严格酒驾的法律责任,细化醉驾的法律责任条款,并对禁止伪造、变造机动车检验合格标志、保险标志等规则进行细化,完善其与刑法的衔接。第三次修订完善针对驾驶培训学校的备案和监管制度。

“《道路交通安全法》是该领域最核心、法律效力层级最高的一部立法,虽然更新了三次,但当前道路资源有限,各种交通工具的路权分配存在冲突,各类交通参与者的需求矛盾日益凸显的现状还是从侧面反映出现行的道路交通安全相关立法存在一定的滞后性,急需针对新近产生的问题予以回应。”张力表示。

他继而指出,我国道路交通安全形势仍然严峻。诸如交通安全隐患量大面广,交通事故多发易发,交通拥堵、出行难、停车难等“城市病”尚未消除,重特大道路交通事故多点分布、多元扩散的风险逐步加大等。此外,交通参与者的交通安全守法意识仍需加强,机构协同监管体系亟待健全,道路交通安全相关立法仍需加强配套衔接,针对自动驾驶等新技术新业态的发展也急需法律层面的规定。

“《道路交通安全法》去年被列入十四届全国人大未来5年的立法规划,而且是放在比较成熟的一类立法规划中,但是目前还没有明确的进展,所以有关部门应加快《道路交通安全法》全面系统修订的步伐。”张力表示,具体而言,应及时填补道路交通安全治理制度在路、车、人方面的关键漏洞,提升道路交通事故矛盾纠纷化解能力,并为新业态新技术发展做好配套立法工作。

他还指出,当前《道路交通安全法》关于电动自行车的规定在条款数量、责任设计、违法行为人界定等方面并不是特别成熟,有待进一步完善和修订。另外随着机动车的普及,儿童安全座椅的使用须尽快写入该法律当中,尤其是明确其中的责任条款。

“期待我国道路安全水平进一步提高,道路参与者在通行过程中有更大的安全感和获得感。”张力说。