



道路交通安全法首次系统大修

规制“开门杀”“暴走团”等 直面民生热点

8月28日起,道路交通安全法修订草案(以下简称“修订草案”)面向社会公开征求意见。不到一周,已有超过8000人在中国人大网提出了超过1.2万条意见。这部与每名交通参与者息息相关的法律成为近期最受关注的法律案之一。

现行道路交通安全法自2004年施行以来,先后于2007年、2011年、2021年修正了个别条款。8月25日,修订草案已提请十四届全国人大常委会第二十四次会议初次审议,开启首次系统性“大修”。

“道路交通安全法实施20余年来成效显著。”全国人大常委会委员王可表示,这一时期,我国的机动车保有量从大致1.07亿辆增至4.35亿辆,但全国每年因交通事故造成的死亡人数从超10万人降至6万人左右,实现了“车辆激增、事故稳降”的治理奇迹,以该法为龙头的法律体系基本形成。

全国人大常委会委员黄明补充了一组数字——2004年道路交通安全法实施当年,全国发生重特大交通事故55起,30人以上特大事故基本每月都有,2025年全年没有发生重特大交通事故。22年来,道路交通安全形势发生根本性变化,体现了国家法治建设和社会治理成效。

黄明同时指出,现在整体道路交通安全事故总量、伤亡人数总量仍很大,与人民群众对交通安全、交通秩序的期待还有不小差距。“这次修法聚焦当前交通治理突出问题,针对性补齐电动自行车、平台经济等监管漏洞,理清权责边界,特别是用专章明确自动驾驶汽车的特别规定,为新业态划定清晰监管红线,明确合规发展路径。”黄明说。

在王可看来,此前的3次修正,特别是2011年醉驾入刑,有力回应了酒驾等突出问题,“相信通过这次系统修订,将进一步完善‘路、车、人’的有关制度规定,适应新业态技术发展,和道路风险预警智能化等精细治理需求”。

此次提请审议的修订草案共9章170条。司法部部长贺荣受国务院委托向大会作草案说明时介绍,修订草案聚焦“僵尸车”治理和电动自行车、“暴走团”管理等突出问题,有针对性地完善制度措施,在维护道路交通安全的同时,推行便民举措,便利群众出行。

在规范机动车驾驶行为方面,修订草案新增对“飙车”行为的处罚措施规定:驾驶机动车追逐竞驶的,处暂扣6个月机动车驾驶证,并处1000元以上2000元以下罚款;构成犯罪的,依法追究刑事责任,吊销机动车驾驶证,五年内不得申领机动车驾驶证。

“对‘追逐竞驶’行为作出责罚规定,很好地回应了广大群众的关切。”王可认为,城市飙车“炸街”行为之所以屡禁不绝,原因主要有取证、固证难度较大,违法成本偏低,追逐竞驶“情节恶劣”刑事认定标准不够细化,

以及源头治理存在短板,非法改装等监管薄弱等。此外,法律缺少“炸街”专门定义,各地执法尺度不一。

他建议,结合本次修订,完善相关条款,明确飙车“炸街”法律概念,设置阶梯式处罚,提高罚款,压实汽修商家、网络平台源头责任,斩断改装传播链条,细化刑事司法认定标准,形成全链条治理体系,通过精准依法治理,铲除这一顽疾,还“静”于民,还“安”于路。

“开门杀”猝不及防、“暴走团”任性占道,这些行为扰乱了交通秩序,也困扰着人们出行。

草案明确了预防“开门杀”的措施:开关车门,机动车驾驶人、乘车人应当注意观察,驾驶人应当提醒乘车人注意安全。

针对一些人占据道路资源开展锻炼等活动,破坏正常交通秩序的行为,修订草案

完善电动自行车相关规定 回应现实需求

电动自行车已成为一种重要的出行工具,也成为修订草案关注的重点之一。

来自工业和信息化部的数据显示,2025年我国电动自行车社会保有量约3.8亿辆。其中,山东、河南、江苏、四川保有量超过3000万辆,有14个省份保有量超过1000万辆。

“电动自行车是数量最庞大的道路参与者,事故率、火灾隐患、非法改装问题突出,各地‘限行’‘禁行’政策不一,群众反映强烈。”全国人大常委会委员范晓骏表示,现行道路交通安全法对非机动车的规定过于原则,导致治理在“一放就乱、一限就怨”之间摇摆。

修订草案从源头管控与通行规则两端发力,要求非机动车应当符合强制性国家标准,禁止生产、进口、销售不符合强制性国家标准的非机动车(国家另有规定的除外)。不符合强制性国家标准的残疾人机动轮椅车、电动自行车不得上道路行驶。

修订草案还禁止擅自改动已登记的非机动车的结构、构造、特征或者安全技术参数;要求电动自行车生产企业应当采取有效措施,完善防篡改要求,防止在销售、使用环节对安全技术参数进行改动。

在通行速度规则上,修订草案规定,电动自行车在非机动车道内行驶时,最高时速

限制从现行法的15公里调整为20公里。

“根据2025年9月实施的强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》(以下简称‘新国标’),电动自行车最高时速限值为25公里。群众为提升通勤出行效率,日常骑行电动自行车速度普遍接近这一设计最高时速。”全国人大常委会委员方向指出,现行法定限速偏低,致使大量骑行人员客观上处于超速状态,而严格执法会造成打击面过大,实践中多以劝导教育为主,一定程度上弱化了法律约束效力,也容易让群众产生守法困惑。

他建议立足现实需求,顺应群众合理通勤期盼,将电动自行车最高限速调整至25公里每小时,既便于群众自觉遵守,也利于一线执法统一尺度、减少执法困境。

“二者相差5公里,在保障交通安全方面的边际效益并不明显,而且还可能导致新的问题。”全国人大常委会委员胡晓犁同样建议修订草案与新国标看齐,他指出“现在电动自行车大多在上述国标下生产,若草案标准与国标不同,是否需要更换车辆?若更换车辆会造成经济损失,由消费者买单,将引起消费者抵制,得不偿失。”

修订草案还对电动自行车的安全驾驶作出细化要求,规定驾驶电动自行车在道路上行驶不得有逆向行驶、超速行驶、违反交

规定,未经许可,任何单位或者个人不得占用道路从事非交通活动。全国人大常委会委员周敏指出,道路被小商贩占用经营的现象也时有发生,虽然方便群众购买,但对交通安全造成很大影响,她建议在该法条列举的情形中加入“经营活动”加以规制。

针对道路停放“僵尸车”问题,修订草案规定,停放超过120日,并根据其位置、状态等情况,有合理理由认定已被弃置的机动车,可以被认定为废弃机动车。禁止在道路上停放废弃机动车。

全国人大常委会委员汪铁民建议进一步细化相关规定:明确开关车门违法的具体处罚标准,细化停车场、小区内开门安全义务;规范“僵尸车”清理的执法流程、时限,明确废弃车辆的处置主体;区分健身活动的合法占道与违法占道,划定群众健身的合规区域,兼顾公共通行权与群众健身需求。

通信号通行以及拨打或者接听手持电话、观看视频等妨碍安全驾驶的行为;电动自行车的驾驶人和乘车人应当按照规定戴安全头盔等。

修订草案还对互联网平台企业作出要求,如果其利用算法对驾驶机动车、电动自行车配送进行工作调度,应当考虑行驶限速要求、路况、天气等因素,建立完善订单分配、时间预估、路线规划等算法规则;不得利用算法、平台规则等,强迫、纵容、默许其从业人员违反道路交通安全法、法规驾驶机动车、电动自行车。

汪铁民认为,要压实算法管控,从源头遏制骑手违法,对算法监管要有刚性手段。为此他建议增加算法备案、定期审计、违规处罚条款;平台需将配送算法向交通运输主管部门备案,交管部门可抽查算法是否存在诱导赶时间、违规规划路线的问题;若平台算法缺陷引发事故,平台需承担连带赔偿责任,而非仅处罚骑手个人。

在完善平台对骑手的安全管理义务方面,汪铁民建议细化平台岗前安全培训、定期考核、违法惩戒机制,要求平台将交通安全记录纳入骑手考核,不得单纯以配送时效作为唯一考核指标;同时明确平台对骑手车辆合规、头盔佩戴、日常安全检查的主体责任。

自动驾驶单独成章 面向未来发展

“修订草案新增加了第6章‘自动驾驶汽车的特别规定’,更是本法修改的最大亮点和重大创新。”全国人大常委会委员袁曙宏认为,自动驾驶的安全、有序、渐进推进和发展,将对我国的交通运输、旅游观光、城市治理、环境保护、经济发展乃至国防建设、国家安全都具有重大和深远的意义。

修订草案设置的“自动驾驶汽车的特别规定”专章明确界定,自动驾驶汽车是指在设计运行条件下代替驾驶人持续自动地执行全部动态驾驶任务的汽车;辅助驾驶功能是指在设计运行条件下辅助驾驶人执行部分动态驾驶任务的功能。

修订草案还进一步明确规则边界,未激活自动驾驶功能的自动驾驶汽车和驾驶仅具备辅助驾驶功能的汽车上道路行驶,按照非自动驾驶汽车的规定管理。

全国人大代表杨青春对此建议,可以参考《汽车驾驶自动化分级》《智能网联汽车组合驾驶辅助系统安全要求》的国家标准,对自动驾驶汽车、辅助驾驶功能以及具

有自动驾驶功能的汽车等概念进行更严谨的定义。

“当前部分辅助驾驶已成为新车主流配置,但草案对辅助驾驶状态下驾驶人的注意义务、企业的告知义务缺乏专门规定。”全国人大常委会委员李慧琼指出,“研究表明,组合驾驶辅助可将交通事故率降低40%,但前提是规范使用。”

为此她建议增加相应条款:仅具备辅助驾驶功能的汽车,驾驶人应当始终保持对车辆的操控,不得完全依赖辅助驾驶系统;生产企业应当以显著方式告知消费者辅助驾驶功能的局限性和使用条件。

在责任认定层面,修订草案还明确,自动驾驶汽车在自动驾驶功能激活状态下发生道路交通安全违法行为的,由自动驾驶汽车生产企业、进口企业接受处理。

全国人大常委会委员吴昆建议,明确自动驾驶汽车必须配备符合标准的“黑匣子”数据记录装置,规定车企有义务在发生事故或者交通违法后,及时完整地向交管部门和

当事人提供相关数据,建立第三方数据存证平台,防止数据被篡改。

“自动驾驶将车与驾驶员融为一体,总责任由车辆制造方承担,但受限于技术现状,感知、决策和执行环节部分由专业厂家或外包企业负责,如果规定模糊,存在很大隐患。”全国人大常委会委员钟志华指出,不同技术路径对环境有不同要求,对于智能驾驶不同级别的区分,设计者可能知道,用户不一定知道。

“有些年轻人因不知道危险性,可能在不具备条件的情况下开启‘自动驾驶’模式,最后以生命为代价,非常可惜。”钟志华认为,即使允许有条件“自动驾驶”,也应要求驾驶员经过有条件“自动驾驶”的专门培训,包括超车、有人横穿马路、突现障碍物等场景,进一步细化技术路径和检测要求,关注“自动驾驶驾驶员”的特定技术要求。“否则,可能会牺牲更多无辜生命换取管理完善。”钟志华说。

(据《中国青年报》)