

开车打手机扣分更多、参加公益活动能“回血”……

交通违法行为新规透视

□ 新华社记者 任沁沁 鲁畅 汪军



4月1日起,《道路交通安全违法行为记分管理办法》将正式施行。

新规对现行记分项目进行了增减,还对部分项目的分值进行了调整。记分规则将有哪些重要变化?为何要变?将如何助力我国交通安全领域治理能力现代化水平提升?记者就此采访了有关部门和专家。



1 开私改货车上路首扣分、开车打手机扣分更高、对“分虫”顶格扣分

此次修改,增加了一次记9分的种类、删除了一次记2分的记分种类,对23项违法记分保持分值不变,对14项记分为降低了记分分值,删除13项记分为,并对部分记分项目的表述作了拆分、合并。修改后记分为由原来的52项减少到50项。

新规维持了对严重妨碍交通安全违法行为的扣分力度,如对酒后驾驶、交通肇事逃逸、严重超速行驶、使用伪造变造牌证等违法行为,仍规定为一次扣12分的顶格扣分。

新规降低了部分扣分分值。如对驾驶未按规定安装机动车号牌的机动车上道路行驶的,规定从原来的一次扣12分降为扣3分,是记分下调幅度最大的一项。驾驶与准驾车型不符、未悬

挂牌机动车,故意遮挡或污损机动车号牌等行为,则从一次扣12分降至扣9分。

有些行为从此不扣分。如驾车未放置检验标志、保险标志,未随身携带行驶证、驾驶证等轻微交通违法行为,低能见度气象条件下驾驶机动车在高速公路上未按规定行驶、驾驶设计最高时速低于70公里的机动车进入高速公路等行为。

新规新增了部分扣分项目。为加大打击“分虫”力度,新增“代替实际机动车驾驶人接受交通违法行为处罚和记分牟取经济利益”为一次扣12分的交通违法行为。在一次扣6分的交通违法行为中,新增了“驾驶机动车运输危险化学品,未经批准进入危险化学品运输车辆限制通

行的区域”“机动车驾驶证被暂扣或者扣留期间驾驶机动车”两项行为。

对“驾驶擅自改变已登记的结构、构造或者特征的载货汽车上道路行驶的”违法行为首次扣分,实施一次扣1分。

新规同时上调了部分扣分分值。驾驶营运客车以外的机动车在高速公路或城市快速路车道停车的,从扣6分提高到扣9分;驾驶机动车时拨打接听手持电话的,从扣2分提高到扣3分。

此外,新规还规定了分值“回血”方法。对参加道路交通安全法律、法规和相关知识学习且经考试合格的,或者参加公安交管部门组织的交通安全公益活动,符合条件的可以消分“回血”,一个记分周期内最高“回血”6分。

2 提升立法层次、突出宽严相济、着眼发展需求

交通违法行为记分规则是我国道路交通安全法于2004年出台后所设置的一项制度。同年公安部发布《机动车驾驶证申领和使用规定》,以附件形式明确了记分为和记分分值。

要实现与民法典、行政处罚法等重要法律统一协调,就需要对驾驶证记分管理作出相应调整。公安部交管局局长李江平此前接受采访指出,此次单独制定新的部门规章《道路交通安全违法行为记分管理办法》,是为了主动适应经济社会发展的新形势、更好满足人民群众对安全便捷高效服务的新需求,通过制度完善进一步提升社会治理水平。

专家表示,扣分规则因时因势而改,更有利于体现执法部门

法治思维和专业水准的提升,同时也是交通安全领域治理能力现代化水平提升的表现。

“记分标准有升有降,体系更为合理,体现了规则源于生活的道理和宽严相济的精神。”北京交通大学法学院院长李巍涛说。

充分体现宽严相济的精神是新规突出特点之一。新规规定,对多次记满12分的驾驶人进行更严格的教育和考试:对一个记分周期内多次记满12分的,延长学习时间,增加学习内容,增加考试科目,对多次违法驾驶人加强教育管理。而对于交通违法行为情节轻微,给予警告处罚的,免于记分,更加突出对轻微违法的教育作用。

李巍涛表示,新规改变以往

围绕扣分展开的观感,加强了对驾驶人教育的引领作用,让法律更有人情味。

新规还主动适应当前经济社会发展的新情况。贵州省玉屏侗族自治县公安局交警大队情报信息中队中队长杨幸告诉记者,当前一些重特大交通事故的发生与部分特定种类车辆驾驶人不够重视交通规则直接相关,亟需对此加强惩戒。

新规对记满12分的大中型客货车驾驶人进行更严格的满分学习教育,提高考试难度。“对于比较严重的违法违章,比如酒驾醉驾、肇事逃逸等,坚持严扣以减少其发生,是对司乘人员和潜在受害方人身财产安全的真正保护。”从事多年客运工作的驾驶员陈富贵说。

3 严把法治关、重视科技力、优化流程线

专家认为,要将新规“规则优势”转变为“治理效能”,仍需综合施策。

严格依法执行规则至关重要。“以接受交通法治教育消减扣分是非常有价值的举措,但其价值体现在严格的执行和良好的实效,应防止其转化为变相‘后门’。”李巍涛指出,扣分要严格依法,“回血”更要严格依法。

公安机关将“严查严处弄虚作假、买分卖分、替学代学、考试舞弊等行为,对发现违法违规的,

严格依法处理处罚,构成犯罪的,依法追究刑事责任。”李江平说。

相关规则的设置如何进一步凸显科技服务规则适用的能力?李巍涛建议,加强事中事后监管,构建一体监管系统将有助于记分标准的合理裁量,通过科技手段助推规则适用更加高效。

随着新规的施行,公安部交管局将推广应用全国统一的公安交管业务监管系统,加强对交管业务全链条、全过程、全方位监督,对违规异常问题及时预

警、及时核查、及时处置,建立健全常态化业务监管机制。杨幸认为这样“管理更科学、更合理,基层在执法过程中更有抓手和针对性。”

北京市律师协会交通管理与运输法律专业委员会主任黄海波说,随着经济社会发展和交通方式的不断更迭,相信记分规则还将持续动态优化,在交通管理中发挥更加积极的作用,守护千家万户的出行安全。

(新华社北京2月23日电)



为了亚洲,为了未来 ——专业人士谈“雪飞燕”价值

□ 新华社记者 王沁鸥 卢莹婷 刘扬涛 夏子麟

“这雪场简直像来自另一个星球!”第一次见到国家高山滑雪中心“雪飞燕”时,奥地利记者耶奥格·福莱索惊叹道。多条雪道在北京最高峰小海陀山上铺陈、交织,庞大的高速缆车系统来回运送工作人员和运动员,宛若在山中运转的一部巨大机器。

北京冬奥会闭幕,中国冰雪竞赛设施给全球留下深刻印象。对于为此次冬奥会新建场馆“雪飞燕”,多国教练员、运动员和记者表示,该场馆扩展了全球雪上运动的版图,期待其成为下一个国际高水平雪上训练与竞赛中心。

新赛道的建成令许多这项运动的参与者兴奋。挪威高山滑雪名将谢蒂尔·扬斯鲁德说:“我们每年在全球各地比赛,但往往都是在相同的地方比赛,熟悉的山,历史很长的赛道。不说它们有两百年的历史吧,但总之历史都很长了。”而看到“雪飞燕”后,他认为一座新场馆能让高山滑雪在所在地区延续下去,对于世界雪上运动来说是件好事。

高山滑雪19世纪下半期开始从越野滑雪中发展出来,1936年成为冬奥会正式比赛项目。其项目历史较长,但符合国际大赛标准的赛道建设难度较大。因此,有能力规律举行高水平比赛的地点比较固定,也都局限在欧洲、北美等滑雪历史比较悠久的地区。比如,奥地利的滑雪胜地基茨比厄尔从1894年就开始举办滑雪比赛了。

然而,在全球其他地区,像世界杯分站赛这样的国际雪联最高级别赛事则鲜有稳定的举办地。平昌冬奥会比赛场地旌善高山滑雪中心仅在冬奥会前举办过一次世界杯分站赛,另一场地龙坪高山滑雪中心在办奥后仅举办过个个位数场次的低级别分站赛。

而在北京冬奥会期间,国际雪联主席约翰·埃利亚施、国际雪联高山滑雪委员会主席伯恩哈德·鲁西等知名滑雪界人士,均已表达将世界杯分站赛带到中国、帮助赛事在这里长期扎根的愿望。埃利亚施甚至提出:“希望在中国举办史上首场夜间灯光滑降比赛。”

据了解,在建设之初,“雪飞燕”就将冬奥会后筹办世界杯分站赛纳入了场馆赛后利用的计划中,这也是“雪飞燕”可以留下的奥运遗产之一。

冬奥赛后,各国运动员对“雪飞燕”赞不绝口。美国名将米凯拉·希弗林希望能有多一些机会在“雪飞燕”滑行,她在首场比赛失误没能完赛后说:“我很失望,不仅是因为奖牌,更是因为这是座很有趣的山,不能多一些机会在上面滑行让我很遗憾。”扬斯鲁德表示,虽然来中国之前听到了许多谣言,但赛后他认为:“雪飞燕”已经为运动员提供了完美的条件。”

此外,扬斯鲁德还表示:“如果高山滑雪想要存续下去,它必须在亚洲有落脚点,这就是这座场馆对未来的意义。”

这也是许多亚洲代表团,以及一些雪上运动设施紧缺国家(地区)的心愿。比赛期间,“雪飞燕”的志愿者经常能遇到一些其他国家(地区)的运动员来咨询:“你们这座场馆,以后可以对我们开放吗?”

“我们已经向中国表达了意愿,这里是离我们最近的训练设施了。”泰国代表团成员塔拉蒂普·詹塔瓦特说,非常高兴在欧洲和北美之外看到新的高水平训练场地。沙特阿拉伯冬季运动联合会滑雪运动主管巴萨姆·阿尔什阿比也表示,除了亚洲雪场,运动员应该多接触不同类型的场地。

许多热带、亚热带国家(地区)没有天然降雪,但冬季项目反而因为其稀缺而受到年轻人的喜爱。“如果你告诉一个泰国年轻人,参加国家队能全世界去滑雪,他(她)一定会来的。”詹塔瓦特说。而秘鲁高山滑雪运动员奥尔妮拉·厄特尔·雷耶斯则介绍,秘鲁组建了单板滑沙队伍,在炎热的沙漠地区带领孩子们在沙丘上进行单板训练,许多孩子都有滑雪的梦想。

“应该打破欧洲的‘霸权’。”曾参加过六届冬奥会的印度退役雪橇运动员沙瓦·凯沙万直言不讳,主张给予亚洲冬季项目运动员更平等的训练设施条件。他和本届印度代表团唯一的选手、高山滑雪运动员穆罕默德·阿里夫·汗均多次表示:“我们(中国和印度)是邻居,应当更多地合作,让印度孩子能来这里训练。”

阿里夫介绍,印度虽然拥有雪山资源,但建设符合国际标准的赛道、缆车,印度缺乏资金和技术,也缺乏配套的山区自然环境修复和保护方案。因此滑雪在印度更多是项高端旅游项目,运动员的训练场地缺乏。

首次亮相国际舞台,“雪飞燕”对于国际滑雪界来说是全新的。诸多好奇和探究的目光聚焦于此,人们讨论着这座场馆如何不同、该与哪条经典赛道进行比较。

“很多人说这座山与‘经典’赛道不同,但经典与否与赛道设计没有关系,只与历史长短有关。”北京冬奥会男子滑降赛道设计者、2010年温哥华冬奥会男子滑降冠军迪迪埃·迪法哥说,“这座山(成为比赛场地)的历史还不够长,但谁能说它不会成为下一个经典呢?”

(新华社北京2月22日电)