

交通执法中非现场执法模式的实践与挑战分析

王进喜

宁夏回族自治区交通运输综合执法监督局中卫分局 宁夏 中卫 755100

摘要: 本文聚焦交通执法领域非现场执法模式,深入剖析其内涵与特征,结合国内外丰富的实践案例,全面探讨该模式在提升执法效率、增强执法公正性等方面的显著优势。同时,对实践中面临的法律规范不完善、技术支撑有待加强、公众认知与接受度不高等挑战进行细致分析,并提出针对性优化策略,旨在为交通执法中非现场执法模式的完善与发展提供全面、深入的理论支持与实践参考。

关键词: 交通执法;非现场执法模式;实践挑战;优化策略

引言

随着城市化进程的加速和交通流量的迅猛增长,传统现场执法模式在应对复杂交通状况时逐渐显现出局限性,如执法资源有限、执法效率不高、执法覆盖面不足等问题。在此背景下,非现场执法模式应运而生,并凭借其独特的优势在交通执法领域得到广泛应用。非现场执法模式借助先进的信息技术手段,实现对交通违法行为的自动监测、记录和处理,有效弥补了传统执法模式的不足,成为提升交通管理水平和执法效能的重要途径。

1 非现场执法模式的内涵与特征

1.1 执法手段的科技化

非现场执法模式高度依赖先进的信息技术,这是其区别于传统执法模式的核心特征之一。在现代交通管理中,各种电子监控设备、传感器、通信技术等发挥着至关重要的作用。视频监控系统是非现场执法的重要手段之一。通过在交通要道、路口、路段等关键位置安装高清摄像头,能够实时、全方位地监控交通状况。这些摄像头不仅可以捕捉交通违法行为的发生过程,还能记录违法车辆的车牌号码、车型、颜色等详细信息。例如,在闯红灯违法行为监测中,视频监控系统可以清晰地记录车辆在红灯亮起时越过停止线的全过程,为后续的执法提供确凿的证据。雷达测速设备则主要用于监测车辆的行驶速度。它利用雷达波的反射原理,精确测量车辆的速度,并将数据实时传输到交通管理部门的监控中心。一旦发现车辆超速,系统会自动记录违法信息,包括违法时间、地点、车速等,为执法提供依据。电子警察系统是一种综合性的交通违法监测设备,它集成了视频监控、图像识别、数据处理等多种技术,能够自动识别多种交通违法行为,如闯红灯、逆行、不按导向车道行驶等。电子警察系统具有高度的自动化和智能化特

点,能够大大提高执法效率和准确性。这些科技化的执法手段不仅提高了执法的精准度和效率,还减少了人为因素对执法结果的影响。传统现场执法中,执法人员的判断可能受到主观因素的影响,如视线遮挡、疲劳等,导致执法误差。而非现场执法通过电子设备的精确记录和分析,能够确保执法结果的客观性和公正性^[1]。

1.2 执法过程的非接触性

非现场执法模式下,执法人员无需直接出现在交通违法行为现场,这是其又一显著特征。传统的现场执法需要执法人员与违法行为人进行面对面的交流和处理,这不仅增加了执法人员的工作强度和安全风险,还容易引发执法冲突。在非现场执法中,电子设备自动完成对交通违法行为的监测和记录,执法人员只需在监控中心对违法信息进行审核和处理。这种非接触性的执法方式避免了执法人员与违法行为人的直接冲突,降低了执法风险。例如,在一些交通拥堵路段,如果采用现场执法方式,执法人员在处理违法行为时可能会加剧交通堵塞,甚至引发交通事故。而非现场执法则可以在不影响交通正常通行的情况下,完成对违法行为的查处。同时,非接触性的执法方式也为违法行为人提供了相对宽松的改正环境。在传统现场执法中,违法行为人可能会因为当场被处罚而产生抵触情绪,不利于其认识到自己的错误并改正。而非现场执法通过事后通知的方式,让违法行为人有更多的时间反思自己的行为,从而提高其对交通法规的自觉遵守意识。

1.3 执法时空的广泛性

传统现场执法受限于执法人员数量和执法时间、地点等因素,难以实现对交通违法行为的全面覆盖。而非现场执法模式借助电子设备的全天候、全方位监控能力,能够突破时空限制,对各类交通违法行为进行实时监测和查处。电子监控设备可以24小时不间断地工作,

无论白天还是夜晚,都能对交通违法行为进行准确记录。这使得一些在夜间容易出现的交通违法行为,如超速、酒驾等,也能得到及时查处。同时,非现场执法设备可以安装在城市的各个角落,包括偏远路段、乡村道路等,扩大了执法覆盖面。例如,在一些山区道路,由于地形复杂、交通流量较小,传统现场执法难以覆盖,而非现场执法设备可以有效地监测这些路段的交通违法行为,保障道路交通安全。

2 非现场执法模式在交通执法中的实践应用

2.1 国内实践案例分析

以某大型城市为例,该市交通管理部门为了应对日益严峻的交通形势,积极推进非现场执法模式的应用。在城市的主要路口、路段安装了大量的电子警察设备,这些设备采用了先进的图像识别技术和高清摄像头,能够实时、准确地捕捉闯红灯、超速、逆行等常见交通违法行为。在闯红灯违法行为监测方面,电子警察系统通过视频分析技术,能够自动识别车辆在红灯亮起时的行驶状态。一旦发现车辆越过停止线,系统会立即记录违法信息,并将相关图片和视频上传至交通管理部门的数据库。同时,系统会自动生成违法通知书,通过短信、邮件等方式通知违法行为人。该市通过电子警察系统的应用,闯红灯违法行为发生率显著下降,路口的交通秩序得到了明显改善。在超速违法行为监测方面,该市在高速公路和城市快速路上安装了雷达测速设备。这些设备能够实时监测车辆的行驶速度,并将超速车辆的信息传输至监控中心。交通管理部门根据设备记录的信息,对超速违法行为进行处罚。通过雷达测速设备的应用,有效遏制了超速行驶现象,减少了交通事故的发生。此外,部分城市还探索将非现场执法与信用体系建设相结合^[2]。例如,某市交通管理部门将多次违法的行为人纳入交通违法信用黑名单,对其在贷款、出行、就业等方面进行限制。这种信用惩戒机制进一步提高了执法效果,促使违法行为人更加自觉地遵守交通法规。

2.2 国外实践经验借鉴

国外一些发达国家在交通执法非现场化方面起步较早,积累了丰富的实践经验,为我国提供了有益的借鉴。新加坡是交通管理先进的国家之一,其建立了完善的交通监控网络。新加坡在全国范围内安装了大量的交通监控设备,包括电子警察、雷达测速仪、视频监控摄像头等,实现了对交通违法行为的全方位监测。同时,新加坡利用先进的智能交通系统对交通流量进行实时分析和调控,根据不同路段和时段的交通情况,合理调整信号灯时长,提高道路通行效率。在公众参与和宣传教

育方面,新加坡也做得非常出色。政府通过多种渠道向公众普及交通法规知识,提高公众的交通安全意识和守法自觉性。例如,开展交通安全宣传活动、在学校开设交通安全课程、在媒体上播放交通安全公益广告等。此外,新加坡还鼓励公众参与交通管理,对举报交通违法行为的公众给予奖励,形成了全社会共同参与交通管理的良好氛围。

3 非现场执法模式实践中的挑战与问题

3.1 法律规范不完善

目前,我国关于交通执法非现场化的法律法规尚不完善,部分条款对非现场执法的适用范围、证据效力、处理程序等方面规定不够明确,导致在实际执法过程中存在法律适用困难和争议。在证据效力方面,对于电子监控设备采集的违法证据的合法性和有效性认定,不同地区和部门可能存在不同理解。一些地方认为,只要电子设备经过了合法检验和校准,其采集的证据就具有法律效力;而另一些地方则认为,还需要考虑证据的采集过程是否符合法定程序等因素。这种认识上的差异导致了在实际执法中,对于同一类违法行为的处理结果可能不同,影响了执法的统一性和公正性。在处理程序方面,非现场执法的处理流程与传统现场执法有所不同,但目前相关的法律法规对非现场执法的处理程序规定不够细致。例如,对于违法行为人提出异议的处理方式、违法通知书的送达方式等,缺乏明确的规定,容易引发执法纠纷。

3.2 技术支撑有待加强

非现场执法的高效运行依赖先进技术支持,但当前部分地区在交通监控设备建设、数据传输处理及系统集成等方面仍存技术瓶颈。设备方面,部分地区设备老化、性能落后,如摄像头清晰度不足,夜间或恶劣天气下难以清晰记录违法车辆信息;雷达测速设备精度不高,易出现误差。数据传输处理上,因监控设备产生的数据量大,部分地区传输网络不稳定,易导致数据延迟、丢失,影响执法及时性;数据处理系统智能化不足,难以快速分析处理大量违法数据,降低了执法效率。系统集成方面,不同厂家设备存在兼容性问题,无法实现无缝对接和信息共享,导致交管部门难以综合分析利用各类违法数据,限制了非现场执法的整体效能。

3.3 公众认知与接受度不高

由于非现场执法模式具有非接触性和隐蔽性等特点,部分公众对其合法性和公正性存在质疑,认为这种执法方式侵犯了个人隐私,缺乏人性化关怀。一些公众担心电子监控设备会过度收集个人信息,如车辆行驶轨

迹、驾驶人信息等,存在信息泄露的风险。他们认为,交通执法的目的是维护交通秩序和安全,而不应该以侵犯个人隐私为代价。此外,部分公众对非现场执法的处罚方式存在抵触情绪,认为这种方式不够人性化,没有给予违法行为人足够的解释和改正机会。一些违法行为人对非现场执法处罚存在抵触情绪,不配合执法工作,甚至采取恶意破坏监控设备等行为,给非现场执法的顺利开展带来了一定困难。例如,有些人在发现被电子警察抓拍后,会故意遮挡车牌、损坏摄像头等,试图逃避处罚。

3.4 完善法律法规体系

加快制定和完善交通执法非现场化相关的法律法规,是规范非现场执法行为、保障执法公正性的关键。明确非现场执法的适用范围,详细规定哪些交通违法行为可以通过非现场执法方式进行查处,避免执法过程中的随意性和不确定性。同时,统一证据效力认定标准,明确电子监控设备采集的证据在法律上的地位和效力,规定证据采集、保存、审核等环节的具体要求,确保证据的合法性和有效性。规范处理程序,制定详细的非现场执法处理流程,包括违法信息的审核、违法通知书的送达、违法行为人的异议处理等环节。明确各个环节的时限和责任主体,保障当事人的合法权益,提高执法的透明度和公正性^[1]。

3.5 强化技术支撑与创新

加大对交通监控设备研发和建设的投入,引进和吸收国内外先进技术,提高设备的性能和可靠性。在设备研发方面,鼓励科研机构和企业开展技术创新,研发出更清晰、更精准的摄像头和雷达测速设备,提高设备在夜间、恶劣天气等条件下的监测能力。同时,加强对设备的定期维护和更新,确保设备始终处于良好的运行状态。加强数据传输与处理系统的建设,采用高速、稳定的数据传输网络,确保违法信息能够及时、准确地传输到监控中心。同时,引入大数据、人工智能等技术,提高数据处理系统的智能化水平,实现对大量违法数据的快速分析和挖掘,为交通执法提供更有价值的决策支持。注重系统集成,制定统一的技术标准和规范,解决不同厂家设备之间的兼容性问题,实现交通监控设备之间的无缝对接和信息共享。通过系统集成,交通管

理部门可以对各类违法数据进行综合分析和利用,提高非现场执法的整体效能。

3.6 加强公众宣传与教育

通过多种渠道和形式,广泛宣传非现场执法的目的、意义和作用,提高公众对非现场执法的认知度和接受度。利用电视、广播、报纸、网络等媒体平台,开展交通安全宣传活动,介绍非现场执法的工作原理和流程,让公众了解非现场执法是为了维护交通秩序和安全,保障广大人民群众的生命财产安全。同时,宣传非现场执法的合法性和公正性,消除公众的疑虑和误解。加强对交通法规的宣传教育,开展交通安全知识讲座、培训等活动,引导公众自觉遵守交通规则,增强交通安全意识。在学校、社区、企业等场所开展针对性的宣传教育活动,提高不同群体的交通安全意识和守法自觉性。建立健全公众参与机制,鼓励公众对交通违法行为进行监督和举报。设立举报奖励制度,对举报属实的公众给予一定的奖励,激发公众参与交通管理的积极性。同时,及时回应公众的关切和诉求,增强公众对交通管理部门的信任和支持。

结束语

通过完善法律法规体系、强化技术支撑与创新、加强公众宣传与教育、规范执法程序与监督等策略措施,可以有效优化非现场执法模式,推动交通执法现代化进程,为保障交通安全与畅通、促进城市可持续发展做出更大贡献。未来,随着信息技术的不断发展和应用,非现场执法模式将在交通执法领域发挥更加重要的作用,需要持续关注和研究其发展趋势,不断完善和优化相关制度和技术手段,以适应新形势下的交通管理需求。

参考文献

- [1]钟玉平.公路治理非现场执法监测点的设计要点[J].工程技术研究,2021,6(19):184-185.
- [2]王彦来,胡威,何泽勇.公路超限超载非现场执法系统产生的原因和基本原理[J].衡器,2020,49(05):36-40.
- [3]王彦来,胡威,何泽勇.公路超限超载非现场执法系统的原理和检定中存在的问题[J].中国计量,2020,(03):101-103.