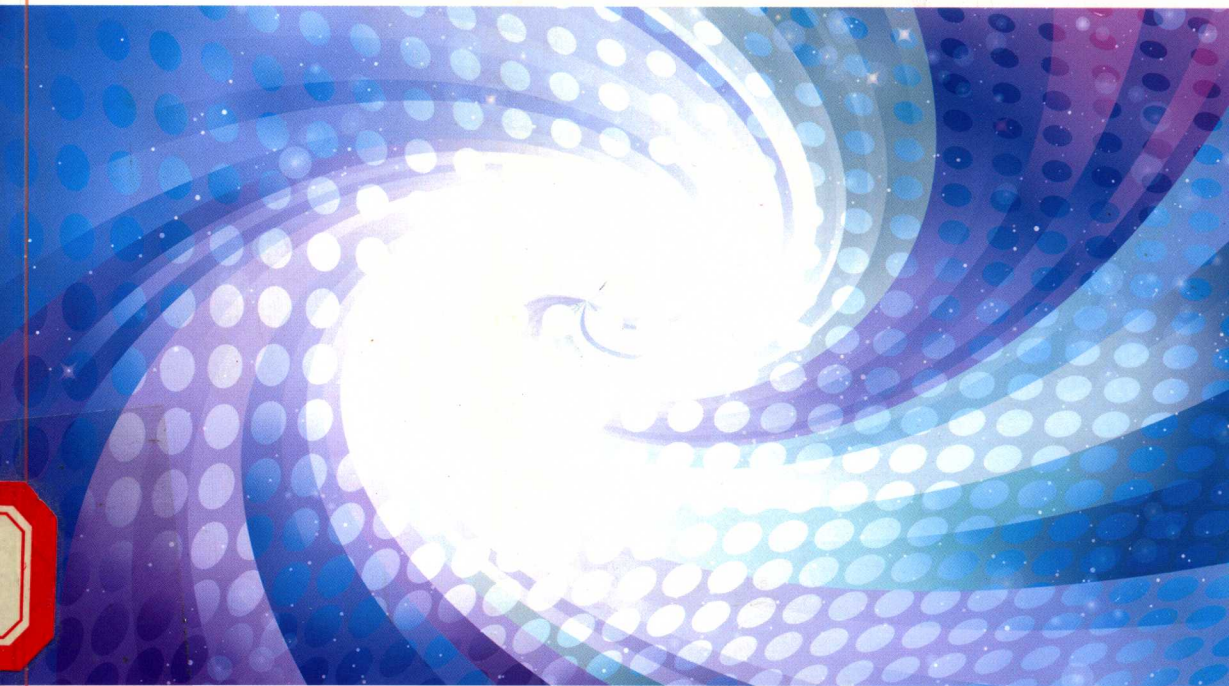


JIAOTONGZHAOSHIZUI

LILUN ZHENGYI YANJIU

交通肇事罪 理论争议研究

扈晓芹 著



中国社会出版社

国家一级出版社 全国百佳图书出版单位

2012 年山西省哲社课题

“和谐社会下交通肇事罪刑事和解机制研究与构建”的阶段性成果

交通肇事罪理论争议研究

扈晓芹 著

 中国社会科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

交通肇事罪理论争议研究 / 扈晓芹著. —北京:
中国社会出版社, 2012. 12
ISBN 978 - 7 - 5087 - 4230 - 4

I. ①交… II. ①扈… III. ①交通肇事—研究—中国
IV. ①D924. 324

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 283728 号

书 名: 交通肇事罪理论争议研究
著 者: 扈晓芹
责任编辑: 李冬雁

出版发行: 中国社会出版社 邮政编码: 100032
通联方法: 北京市西城区二龙路甲 33 号新龙大厦
电话: 编辑部: (010) 66078402
邮购部: (010) 66060275
销售部: (010) 66080300 传真: (010) 66051713
(010) 66051698 传真: (010) 66080880
(010) 66080360 (010) 66063678

网 址: www.shcbs.com.cn
经 销: 各地新华书店

印刷装订: 中国电影出版社印刷厂
开 本: 170mm × 240mm 1/16
印 张: 15
字 数: 210 千字
版 次: 2013 年 1 月第 1 版
印 次: 2013 年 1 月第 1 次印刷
定 价: 35.00 元

序

本书是2012年山西省哲学社会科学课题“和谐社会下交通肇事罪刑事和解机制研究与构建”的阶段成果之一。随着我国改革开放以来经济的发展,交通运输业也得到了迅速发展,但交通肇事案件随之增多,给社会带来了巨大的危害,交通肇事罪数量逐年上升,已经发展成为多发常见性犯罪。交通运输业的快速发展和人民生活水平的不断提高,使汽车等交通工具已经成为人们生活中不可缺少的一部分,在汽车保有量增加的同时,交通事故的数量也在不断飙升,其表现形式多种多样。20世纪,全世界因交通事故共死亡2585万人,超过第一次世界大战死亡的人数;20世纪一共生产了22.35亿辆机动车,每百辆车至少夺走1.2个人的生命。2010年1月,我国公安部交通管理局进行了数据统计,最终显示:2009年,我国共发生道路交通事故238351起,造成67759人死亡、275125人受伤,直接财产损失达9.1亿元。根据这一数据,我国每天就有超过600起交通事故发生,近200人死亡,700多人受伤和200多万元财产遭受损失,我国交通事故的死亡人数已经列居世界第一,汽车俨然成为一种杀人的工具。

在过去几年中,我国发生了几起特别突出的恶性交通肇事案件,例如杭州的胡斌飙车案、孙伟铭醉酒驾车致人死亡案、单向伟超速驾车致人死亡案等,引起了全社会的普遍关注和广泛讨论。这些案件暴露了交通肇事罪在立法和司法实践中存在的诸多不足,比如对交通肇事罪的认定问题,交通肇事罪与其他相关犯罪的界限问题,等等。对这些客观存在的问题进行深入的研究和探讨,找到合理解决问题的方法和途径,在立法和司法上

对交通肇事罪及其相关问题进行修改和完善，对维护社会交通秩序和保障人权有着积极且深远的影响。

交通肇事案件扰乱了交通运输公共安全秩序，严重侵害了被害人的生命健康和财产安全。我国刑法明确规定了交通肇事罪，最高人民法院也出台了《关于审理交通肇事刑事案件具体应用法律若干问题的解释》，《刑法修正案（八）》中增设了危险驾驶罪。虽然以上立法和司法解释的出台对处理交通肇事案件提供了理论和实践依据，但理论界和司法实务部门对交通肇事罪仍存有许多不同的看法，造成了司法适用中的争议。本书作者坚持理论与实践相结合的原则，结合多年的教学经验，选取了交通肇事罪中存在争议的热点和难点问题探讨、评析，对交通肇事罪主体范围、交通肇事罪主观方面、交通肇事中信赖原则的适用、交通肇事罪事故责任的认定、交通肇事中的醉驾行为、交通肇事罪共犯问题、交通肇事罪法定刑、交通肇事罪自首情节、交通肇事罪被害人过错、交通肇事罪中转化犯、交通肇事罪恢复性司法的适用、交通肇事罪司法解释缺陷、交通肇事逃逸行为独立设罪名等问题进行了深入的分析，力求在现有研究成果的基础上，提出自己的观点和建议，以期对交通肇事罪的研究作出一点贡献。

目录/CONTENTS

第一章 交通肇事罪主体范围的研究	1
一、交通肇事罪犯罪主体范围的争议	3
(一) 主体是否必须要求为特殊主体	3
(二) 主体是否有必要限定在从事“正当的交通 运输管理活动中”	3
(三) 交通肇事罪犯罪主体的不同定义	4
二、非机动车辆驾驶人员可以成为交通肇事罪的主体	5
(一) 非机动车辆驾驶人员能否成为交通肇事罪 主体的理论争议	5
(二) 非机动车辆驾驶人员可以成为交通肇事罪 主体的合理性	6
(三) 非机动车辆驾驶人员构成交通肇事罪的案例	8
三、行人在一定情形下可以成为交通肇事罪的主体	10
(一) 行人能否成为交通肇事罪主体的理论争议	10
(二) 行人可以成为交通肇事罪主体的合理性	10
(三) 行人构成交通肇事罪的案例	13
四、乘车人可以成为交通肇事罪的主体	15
(一) 乘车人成为交通肇事罪犯罪主体的合理性	15
(二) 乘车人构成交通肇事罪的案例	15
五、单位不应当成为交通肇事罪的犯罪主体	16

第二章 交通肇事罪主观方面的研究	18
一、罪过形态的分析	19
(一) 犯罪故意与犯罪过失	19
(二) 主观心理状态的判断标准	20
二、交通肇事罪的主观方面	22
(一) 交通肇事罪的罪过形式	22
(二) 交通肇事罪的主观方面只能是过失	23
三、“交通运输肇事后逃逸”的主观心态剖析	24
(一) “交通运输肇事后逃逸”行为的认定	24
(二) “交通运输肇事后逃逸”的主观方面分析	26
四、“因逃逸致人死亡”的主观方面	27
(一) “因逃逸致人死亡”的内涵	27
(二) “因逃逸致人死亡”主观方面的争议	28
(三) 立法中“因逃逸致人死亡”的主观方面之推定	31
五、交通肇事罪主观方面的立法完善	33
(一) 立法的缺陷	33
(二) 立法的完善	34
第三章 交通肇事中信赖原则的适用研究	37
一、交通肇事中信赖原则的源流	38
(一) 交通肇事中信赖原则的界定	38
(二) 交通肇事中信赖原则的确立和发展	40
二、交通肇事中信赖原则的法理基础及其价值分析	42
(一) 交通肇事中信赖原则的法理基础	42
(二) 交通肇事中信赖原则的价值分析	44
三、信赖原则在我国交通肇事中的适用	46
(一) 适用信赖原则的条件	46
(二) 适用信赖原则注意的问题	47
(三) 信赖原则适用的范围	49

第四章 交通肇事罪事故责任的研究	53
一、交通肇事罪中事故责任的界定	54
(一) 交通肇事罪司法解释	54
(二) 交通事故责任性质及认定	55
二、交通肇事罪现存交通事故责任司法解释的不合理性	57
(一) 事故责任认定成为交通肇事罪成立的犯罪构成要素	58
(二) 交通事故责任认定直接决定刑事责任的不正当性	61
(三) 事故责任认定对于定罪明显有违司法公正	64
三、对交通事故责任认定书应进行司法审查	65
第五章 交通肇事中的醉驾研究	69
一、醉驾入刑的背景	70
(一) 国外有关醉驾的立法规定	70
(二) 我国有关醉驾的立法规定	72
(三) 我国醉驾入刑的社会背景	73
二、醉驾入刑的争议	75
三、醉驾型危险驾驶罪的认定	77
(一) 醉驾型危险驾驶罪的构成要件分析	77
(二) 醉驾型危险驾驶罪与相关罪名的区别	80
四、醉驾型危险驾驶罪的完善	83
五、国内典型醉驾案的研究分析	84
第六章 交通肇事罪共犯研究	87
一、我国关于交通肇事罪共犯的规定	88
二、以交通肇事罪“共犯论处”规定的不合理	89
(一) 理论界关于交通肇事罪共犯的争议	89
(二) 交通肇事罪不应以“共犯论处”的理由	93
三、我国交通肇事罪共犯规定的完善	96
(一) 交通肇事罪共犯处理之国外立法例	96
(二) 增设交通肇事逃逸罪及其可行性	97

(三) 交通肇事逃逸罪的犯罪构成	101
四、从交通肇事罪共犯规定看刑事司法解释原则	102
(一) 附属性原则	103
(二) 谦抑性原则	103
(三) 客观性原则	104
第七章 交通肇事罪法定刑研究	106
一、我国交通肇事罪法定刑的配置的罪状争议	107
(一) 我国交通肇事罪基本法定刑配置的罪状争议	107
(二) 我国交通肇事罪事后逃逸法定刑配置的罪状争议	108
(三) 我国交通肇事罪逃逸致人死亡法定刑 配置的罪状争议	110
二、我国交通肇事罪法定刑配置的不足	112
(一) 将交通运输肇事后逃逸或者因逃逸致人死亡作为 加重量刑情节存在不足	112
(二) 将有其他特别恶劣情节规定为加重法定 量刑情节不妥	116
(三) 对醉酒驾驶致人重伤或者死亡缺乏重视	117
三、我国交通肇事罪法定刑配置的完善	117
(一) 在特定情况下将“致使公私财产遭受重大损失” 予以犯罪化	117
(二) 将“交通运输肇事后逃逸”和“因逃逸致人死亡” 作为酌定量刑情节	118
(三) 将“有其他特别恶劣情节的”作为酌定量刑情节	119
(四) 明确将“醉酒驾驶致人重伤或者死亡”作为罪状	119
第八章 交通肇事罪自首情节的研究	122
一、司法实践中对交通肇事罪中自首的认定	123
(一) 认定为自首的情形	124
(二) 不认定为自首的情形	126

二、交通肇事罪中是否存在自首问题的争议	127
(一) 交通肇事罪中存在自首	128
(二) 交通肇事罪中不存在自首	130
三、交通肇事罪应肯定自首的存在	133
(一) 交通肇事罪肯定自首存在的意义	135
(二) 对交通肇事罪中自首认定的立法构建	138
 第九章 交通肇事罪被害人过错研究	140
一、交通肇事罪中的被害人过错	141
(一) 交通肇事罪中被害人过错的含义	142
(二) 交通肇事罪中被害人过错所起的作用	143
二、被害人过错在交通肇事罪犯罪构成体系中的地位	143
(一) 在传统四要件理论中影响行为人的动机与目的	144
(二) 在三要素理论中影响行为人行为的定罪与量刑	144
(三) 被害人过错在犯罪构成理论研究与 司法实践中的矛盾	147
三、交通肇事罪中被害人过错减轻刑罚的依据	149
(一) 可谴责性降低理论	149
(二) 期待可能性理论	150
(三) 分担责任论	152
四、交通肇事罪中被害人过错刑罚体系的完善	153
(一) 不宜纳入总则	153
(二) 宜在交通肇事罪中规定	154
 第十章 交通肇事罪中转化犯的研究	156
一、交通肇事罪转化犯的界定	157
(一) 交通肇事罪转化犯的界定	157
(二) 交通肇事罪转化犯	160
二、关于交通肇事罪转化犯规定的意义	161
三、交通肇事罪转化犯构成特征分析	163

(一) 交通肇事罪转化犯的行为人主观过错	163
(二) 交通肇事罪转化犯的犯罪行为分析	164
(三) 交通肇事罪转化犯的行为与结果发生的因果关系	166
四、交通肇事罪转化犯与相关犯罪界定的案例分析	167
(一) 交通肇事罪转化犯区别于故意杀人罪的案例分析	167
(二) 交通肇事罪转化犯区别于交通肇事罪的案例分析	168
 第十一章 交通肇事罪恢复性司法的适用研究	173
一、恢复性司法的概述	174
(一) 恢复性司法的含义及特征	174
(二) 恢复性司法的产生与发展	178
(三) 恢复性司法的价值分析	183
二、恢复性司法可引入交通肇事罪	184
(一) 交通肇事罪适用恢复性司法调解的内在原因	184
(二) 交通肇事罪对恢复性司法的借鉴	185
三、其他可以引入恢复性司法的犯罪	188
(一) 未成年人犯罪制度引入恢复性司法	188
(二) 经济领域内的犯罪引入恢复性司法	190
 第十二章 交通肇事罪司法解释缺陷的研究	193
一、交通肇事罪相关司法解释的分析	193
(一) 交通肇事后隐匿、遗弃被害人的罪名分析	193
(二) 交通肇事后“逃逸”的罪过分析	196
(三) 赔偿能力的高低影响交通肇事罪成立的分析	197
二、交通肇事罪相关司法解释的缺陷	198
(一) 交通肇事后隐匿、遗弃被害人的罪名不应 根据危害结果来认定	198
(二) 不应把交通肇事后“逃逸”的目的 限定在逃避法律追究上	201

(三) 行为人的金钱赔偿能力不应成为 犯罪构成要件的内容	204
三、我国交通肇事罪司法解释的完善	205
(一) 肇事后隐匿、遗弃被害人应认定为作为形式的 故意杀人犯罪	205
(二) 应当根据肇事者“逃逸”的目的来定罪量刑	205
(三) 应当遵守适用刑法人人平等的原则	206
第十三章 交通肇事逃逸行为独立设罪名研究	209
一、交通肇事逃逸行为含义、性质及分类	211
(一) 交通肇事逃逸行为的含义	211
(二) 交通肇事逃逸行为的性质	212
(三) 交通肇事逃逸行为的分类	213
二、交通肇事逃逸行为在中外刑法立法上的比较	216
(一) 国外刑法立法之间的比较	216
(二) 中外刑法相关规定的比较	217
三、逃逸罪名独立化的原因	218
(一) 逃逸行为有严重的社会危害性	218
(二) 逃逸行为有独立的心理状态	218
(三) 我国现行规定存在冲突	219
(四) 目前立法有纵容犯罪的嫌疑	220
四、交通肇事逃逸罪罪名设立的意义	221
(一) 交通肇事逃逸罪罪名设立的立法意义	221
(二) 交通肇事逃逸罪罪名设立对社会积极的影响	221
(三) 交通肇事逃逸罪罪名的设立可以有效解决共犯问题	222
参考文献	224

第一章 交通肇事罪主体范围的研究

随着人类发明的发展，日益发达的交通运输业为加快我国现代化建设的步伐起到了积极的促进作用，但不容忽视的是，交通事故给国家、集体和公民的人身权利和财产权利造成了重大损失，尤其是有的驾驶员为了逃避责任，肇事后逃离现场，给事故的认定以及责任的追究带来了极大的不便，更有甚者，将伤者抛弃于偏僻的地方任其死亡或者再将伤者碾轧致死，交通肇事已经成为一个日益严重的社会问题。

对于我国刑法中规定的很多责任事故罪，根据其发生的不同空间、地域，刑法对其主体范围做出了明确的界定。但是对于交通肇事罪，虽然其发生的时间、空间条件都有其特殊性，但是刑法对交通肇事罪的主体范围并没有做出明确的界定，司法实践中存在诸多争议。只有通过对其仔细研究、深入分析，明确交通肇事罪犯罪主体范围，才能在现实生活中准确适用并继而规范公民的行为。

交通肇事罪的犯罪主体是否必须要求为特殊主体，值得认真探讨。行为人在从事正当的交通运输活动中，因违反交通运输管理法律法规从而发生重大交通事故的，认定为交通肇事罪应该没有异议，但是实际中存在着这种情况：行为人不是在从事正当的交通运输管理活动，是否可以认定为交通肇事罪呢？并且，机动车的驾驶者能成为交通肇事罪的主体，这不存在疑问，然而，非机动车辆驾驶人员、行人能否成为交通肇事罪的犯罪主体却一直存在着争议。对于乘客是否可以构成交通肇事罪，很多人没有认真思考过。我们很容易且肯定地认为机动车辆驾驶人员可以成为交通肇事罪的犯罪主体，并且理所当然地认

为行人、乘客不会构成交通肇事罪，这是一种片面的看法。这些特定主体在某些情况下可以威胁到公共安全，给不特定的多数人的生命健康或者财产安全带来危险。所以就不能在交通肇事罪中轻易地认为这些特定主体不可以构成交通肇事罪。生活中，单位工作人员为执行工作任务而违反交通管理法规，导致重大交通事故的情形大量存在。通过分析可以发现，这些单位工作人员大多是为履行工作职责，完成单位交办的任务。行为往往与单位业务相联系，有些甚至是执行单位主管人员的直接命令而违章，引发重大交通事故，那么，单位是否可以成为交通肇事罪的犯罪主体？所以，交通肇事罪的主体应当如何理解在学界存在很大的争议。

然而，交通肇事罪主体范围的界定是认定交通肇事罪所必须解决的首要问题。一方面，因为其主体内涵比较丰富，再加上刑法的有关规定又相对模糊，因此对于交通肇事罪的主体范围，在刑法理论及实务界都争议颇大；另一方面，犯罪主体与犯罪构成的其他要素相比较而言，涉及人的问题，其主体范围的界定直接决定了刑法对交通肇事行为打击面的广度，因此，我们必须要对交通肇事罪主体问题进行深入研究。

笔者通过对法律的规定以及现实生活中的案例进行研究，特别是对交通肇事罪犯罪主体范围的争议进行深入探讨，明确了交通肇事罪犯罪的主体范围。结论是法律对本罪的主体并未必然要求其特殊主体，非机动车辆驾驶人员影响了交通运输安全，就应当按交通肇事罪的主体认定处理。基于同样的理由，行人在一定情形下也可以成为交通肇事罪的主体。笔者还对乘客可以成为交通肇事罪主体的观点进行了分析论证，对单位不当成为交通肇事罪的犯罪主体的问题进行了探究，从而全面地研究了交通肇事罪的犯罪主体范围，最终认为，只要行为人违反交通管理法规，在交通运输活动中造成了严重后果，危及到了公共安全，触犯了我国刑法第133条对于交通肇事罪的规定，主客观相符合，就应当认定为符合交通肇事罪的主体。

一、交通肇事罪犯罪主体范围的争议

（一）主体是否必须要求为特殊主体

对交通肇事犯罪主体的规定，我国 1979 年刑法典和 1997 年刑法典是不尽相同的，其中的差异反映的是不同时期的不同状况。我国 1979 年《刑法》第 113 条规定：“从事交通运输的人员违反规章制度，因而发生重大事故，致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的，构成交通肇事罪。非交通运输人员实施同样行为的，也构成交通肇事罪。”通过此条文，我们可以这样认定：在我国 1979 年刑法中，交通肇事罪犯罪主体被概括为“交通运输人员”与“非交通运输人员”两种基本的类型。但是，在我国 1997 年刑法的规定中，其中的第 133 条并没有对交通肇事罪的犯罪主体进行明确和清晰的限定，该条这样规定：“违反交通运输管理法规，因而发生重大事故，致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的，构成交通肇事罪。”因此，对于交通肇事罪的犯罪主体，我国的现行刑法典并未作出明确的规定。在 2000 年 11 月 15 日颁布生效的《最高人民法院关于审理交通肇事刑事案件具体应用法律若干问题的解释》（以下简称《解释》）第 1 条定位于“从事交通运输人员或者非交通运输人员”。由此可以看出，法律对本罪的主体并未必然要求其特殊主体，而作为刑事犯罪的一般主体，即年满 16 周岁且具有刑事责任能力的人，只要其有违反交通管理法规，并致人重伤、死亡或使公私财产遭受重大损失的交通肇事行为，都可以成为交通肇事罪的主体。

（二）主体是否有必要限定在从事“正当的交通运输管理活动中”

行为人在从事正当的交通运输活动中，因违反交通运输管理法律法规从而发生重大交通事故的，认定为交通肇事罪，应该没有异议。但是实际中存在着这种情况，行为人不是在从事正当的交通运输管理活动，是否可以依然认定为交通肇事罪呢？通过《最高人民法院关于审理盗窃案件具体应用法律若干问题的解释》第 12 条就可以看出立法思想对交通肇事罪的

成立并不必然要求“从事正当的交通运输管理活动中”，该解释第12条规定：“审理盗窃案件，在偷开机动车辆过程中交通肇事发生严重后果构成犯罪的，又构成其他犯罪的，应当以交通肇事罪和其他罪行实行数罪并罚。”因此，我们可以认定交通肇事罪并不必然要求犯罪主体在从事正当的交通运输管理活动中。

（三）交通肇事罪犯罪主体的不同定义

《中华人民共和国刑法》第133条规定：“违反交通运输管理法规，因而发生重大事故，致人重伤、死亡或者致使公私财产遭受重大损失的，构成交通肇事罪。”从刑法这个条文可以明显看出，我国的刑事立法对于交通肇事罪的犯罪主体并没有作出专门的严格的限制。而最高人民法院出台的《解释》中的第1条则对交通肇事罪的主体作了以下规定，对其范围进行了一定的解释和表述，其规定为“从事交通运输的人员和非交通运输的人员”，这一表达并未对交通肇事罪的犯罪主体作出较为详尽的解释或者更进一步的限制。目前对于交通肇事罪的犯罪主体认识分歧比较大，其主要观点有以下几种：

第一，从事机动车船驾驶的任何人员，均可以成为本罪的主体。^①

第二，凡是达到刑事责任年龄，具备刑事责任能力的自然人均可成为本罪的犯罪主体，包括从事交通运输的人员和非从事交通运输人员。但是，应当引起注意的是非交通运输人员必须是在从事正常的交通运输过程中肇事的，才够成本罪。所谓“正常的交通运输”，是指对社会有益的，至少是无害的交通运输活动，不包括驾驶机动车辆进行盗窃、抢劫、流氓等严重危害社会的违法犯罪活动以及那些偷开汽车进行取乐等对社会有害无益的行为，这些从事非正常交通运输活动的人员不能成为本罪的犯罪主体。^②

第三，航空人员、铁路人员以外的从事交通运输的人员及其他人员。

第四，只要是在实际从事交通活动的过程中，违反交通运输管理法规

① 陈立，黄永盛．中国刑法[M]．厦门：厦门大学出版社，2000，73.

② 鲍遂献，雷东生．危害公共安全罪[M]．北京：中国人民公安大学出版社，1999，340.

并造成法定的严重危害后果的，就可以成为交通肇事罪的犯罪主体。自行车、三轮车等非机动车辆驾驶人员和其他交通参与人，如行人、乘车人行为违章，如果危及到不特定的多数人的生命、健康和重大公私财产的安全，也可以成为交通肇事罪的犯罪主体。^①

笔者基本同意和支持最后一种观点，即无论是机动车辆驾驶人员还是非机动车辆驾驶人员，只要在交通运输活动中，违反了交通运输管理法规并造成了法定的严重后果，就可以成为交通肇事罪的犯罪主体。

二、非机动车辆驾驶人员可以成为交通肇事罪的主体

（一）非机动车辆驾驶人员能否成为交通肇事罪主体的理论争议

按照《中华人民共和国道路交通安全法》第119条的规定：“‘非机动车’是指以人力或者畜力驱动，上道路行驶的交通工具，以及虽有动力设置驱动但设计最高时速、空车质量、外形尺寸符合国家有关标准的残疾人机动轮椅车和电动自行车等交通工具。”有学者认为，由于非机动车辆驾驶人员在马路上多为“弱势群体”，这类交通工具在公路上发生交通事故，其往往也是受害一方，即使是肇事方，由于它们的速度和重量决定了它们不会危及不特定多数人的生命健康安全和公私财物安全。由于交通肇事罪属于危害公共安全的犯罪，这样来讲，不涉及危害公共安全，就不可能构成交通肇事罪。因此，在我国理论界，非机动车辆驾驶人员能否成为交通肇事罪的犯罪主体一直存在着争议：

肯定说认为，我国号称“自行车王国”，非机动车数量极其庞大。许多交通事故的发生，都直接或者间接地与非机动车驾驶人员违规违章行驶有很大关系。“虽然非机动车辆肇事的危害及危害程度一般不如大型机动交通运输工具那么大，但是不能因此而否定它具有危害公共安全的事实”。^②

① 周振想．中国新刑法释论与罪案[M]．北京：中国方正出版社，1997，252.

② 张明楷．刑法学[M]．北京：法律出版社，2007，540.