



TRAFFIC ACCIDENT CRIME RESEARCH

交通事故罪研究

李文峰◎著

中国检察出版社



TRAFFIC ACCIDENT CRIME RESEARCH

交通肇事罪研究

李文峰◎著

中国检察出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

交通肇事罪研究/李文峰著. —北京: 中国检察出版社, 2008. 10
ISBN 978 - 7 - 5102 - 0010 - 6

I. 交… II. 李… III. 交通肇事 - 研究 - 中国 IV. D924.324

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 160023 号

交通肇事罪研究

李文峰 著

出 版 人: 袁其国
出版发行: 中国检察出版社
社 址: 北京市石景山区鲁谷西路 5 号 (100040)
网 址: 中国检察出版社 (www. zgjccbs. com)
电子邮箱: zgjccbs@vip. sina. com
电 话: (010)68630384(编辑) 68650015(发行) 68636518(门市)
经 销: 新华书店
印 刷: 河北省三河市燕山印刷有限公司
开 本: 720mm × 960mm 16 开
印 张: 21.25 印张 插页 4
字 数: 391 千字
版 次: 2008 年 10 月第一版 2008 年 10 月第一次印刷
书 号: ISBN 978 - 7 - 5102 - 0010 - 6/D · 1990
定 价: 40.00 元

检察版图书, 版权所有, 侵权必究
如遇图书印装质量问题本社负责调换

序

高铭暄*

交通事故是世界各国不得不面对的一个社会难题,我国的交通事故近年来一直处于高发状态。为了同交通事故作斗争,我国制定了《道路交通安全法》等法律法规,我国刑法也规定了交通肇事罪,最高人民法院、最高人民检察院还专门针对交通肇事案件制定了司法解释。尽管如此,由于交通事故的复杂性,无论在理论研究还是司法实践中,围绕交通肇事罪的认定和处理仍然存在诸多争议,对许多问题还缺乏深入系统的研究。李文峰同志在其学位论文基础上修改而成的《交通肇事罪研究》一书,对社会危害性较大且常见多发疑难复杂的交通肇事罪进行了全面深入系统的研究,通读书稿后我感觉本书具有三个明显特点:

一是体系完整。本书共有十个部分,包括前言、交通肇事罪概述、交通肇事罪客体研究、交通肇事罪客观方面研究、交通肇事罪主体研究、交通肇事罪主观方面研究、交通肇事后逃逸行为研究、交通肇事罪的认定、交通肇事罪的刑罚裁量、交通肇事罪立法和司法解释评析及完善建议,基本涵盖了交通肇事罪的所有问题。如在交通肇事罪的认定一章中,作者不仅研究了交通肇事罪与非罪、交通肇事罪与相关犯罪的界限,而且还研究了交通肇事罪的共同犯罪、交通肇事罪的停止形态和交通肇事罪的一罪与数罪。由于交通肇事罪是过失犯罪,这些问题在其他研究交通肇事罪的论著中往往是被忽略的,作者结合刑法和司法解释关于交通肇事后逃逸的规定将这些问题纳入研究范围并进行了分析论证。

二是研究深入。作者对有关交通肇事罪的每一个争议问题都进行了深入细致的研究论证,如交通肇事罪侵犯的客体是否包括铁路交通运输安全和航空交通运输安全、交通肇事罪的因果关系、交通肇事罪的主体是否包括驾驶非机动车辆的人员、行人和乘车人能否构成交通肇事罪、交通肇事罪是否存在自首等

* 我国著名刑法学家,中国人民大学法学院教授、博士生导师,中国法学会刑法学研究会名誉会长,国际刑法学协会副主席暨中国分会主席。

问题都进行了深入的研究,在总结归纳各种不同观点的基础上,提出自己的见解并详细阐明理由。特别是专章研究了理论上存疑、实践中困惑的交通肇事后逃逸行为,作者首先界定了逃逸行为的范围,接着对刑法第133条前段、中段、后段逃逸行为分别进行了研究。本书有许多创新性的见解和有深度的观点,如对于“因逃逸致人死亡”的性质,学术界对于该规定属于“情节加重犯”还是“结果加重犯”争执不下,作者研究后认为属于“情节加重犯的结果加重犯”;在对交通肇事行为人责任程度研究时,作者建议适当扩大行为人承担刑事责任的范围;作者还提出了将交通肇事后逃逸行为规定为独立犯罪的建议等。

三是理论联系实际。在对有关交通肇事罪争议问题深入分析论证的同时,作者还选择了100多个案例予以说明。从选择的案例来看,作者还是费了一番心思的,如关于交通肇事罪介入因素是否导致因果关系中断的案例、“因逃逸致人死亡”的案例、交通肇事罪与相关犯罪界限的案例、交通肇事罪数罪的案例、交通肇事罪自首的案例等。这些案例大多数是法院判决的案例,也即被司法实践认可的案例,有助于读者对理论知识的理解和运用,也增强了本书的可读性。作者还将交通肇事后逃逸的情形分为二十余种,对每种情形如何处理进行了分析论证,并对交通肇事罪的认定进行了专章研究,具有较强的实践指导意义,做到了理论和实践的有机统一。

作为李文峰同志的导师,当初他以《交通肇事罪研究》作为博士论文选题时,我曾担心题目有点小,难以写出10余万字的博士论文,但他写出了近20万字的博士论文。答辩委员会认为论文层次清楚,逻辑结构合理,观点明确,论证充分有力,资料翔实,文笔流畅,是一篇优秀的博士学位论文。我很高兴看到学生将论文修改成这本30余万字的著作,我认为本书不仅具有重要的理论价值,而且具有较强的实践价值,既可供对交通肇事罪理论研究感兴趣的同志借鉴之用,也可供办理交通肇事案件的同志参考之需。是为序。

2008年5月于北京

前言

自从汽车问世以来,全世界约有4000万人死于交通事故。世界卫生组织指出,交通事故死亡已经成为全球暴力和伤害死亡的重要组成部分,构成危害人类健康和发展的重大问题。据联合国统计资料显示,全球每年约有120万人死于交通事故,5000万人受伤,大多数死伤者来自发展中国家,如中国和印度每年均有近10万人死于交通事故。^①2005年,联合国大会通过决议,将每年11月的第三个星期日定为“世界道路交通事故受害者纪念日”,以提醒各成员国和国际社会重视道路交通安全。

一、近年来我国道路交通事故情况

我国有统计的交通事故始于1951年,当年全国共发生交通事故5922起,造成852人死亡,5159人受伤。^②随着我国社会经济的快速发展,机动车保有量迅猛增加,交通事故也随之不断上升。从1951年到2001年的50年间,我国因道路交通事故死亡的人数已达129万余人,受伤人数已达442万余人。如2000年7月7日晚10时30分,广西柳州市公交公司一辆公共大客车在途经壶东大桥时,撞上机动车道内的水泥隔离墩后坠入柳江,造成车上79人全部死亡,这是我国道路交通史上一次死亡人数最多的交通事故。2001年,全国共发生道路交通事故75.5万起,造成10.6万人死亡,54.6万人受伤,直接财产损失30.9亿元。2002年,全国共发生道路交通事故77.3万起,造成10.9万人死亡,56.2万人受伤,直接财产损失33.2亿元。2003年,全国共发生道路交通事故66.8万起,造成10.4万人死亡,49.4万人受伤,直接财产损失33.7亿元。2004年,全国共发生道路交通事故51.8万起,造成10.7万人死亡,48.1万人受伤,直接财产损失23.9亿元。2005年,全国共发生道路交通事故45万起,造成9.9万人死亡,47万人受伤,直接财产损失18.8亿元。

^① 参见2007年11月20日新华网。

^② 参见刘公明等编:《交通事故处理基本知识与操作规范》,吉林人民出版社2000年版,第1页。

2006年,全国共发生道路交通事故37.9万起,造成8.9万人死亡,43.1万人受伤,直接财产损失14.9亿元。2007年,全国共发生道路交通事故32.7万起,造成8.2万人死亡,38万人受伤,直接财产损失12亿元。^①

统计数据显示,2002年以前,我国因道路交通事故死亡的人数逐年上升,1971年突破1万人,2001年突破10万人,2002年达到近年来的最高峰,当年因交通事故死亡人数为10.9万人,从2003年开始逐渐下降,2005年降到了10万人以下,2006年和2007年均在9万人以下。在死亡人数下降的同时,受伤人数和直接财产损失也在逐年下降。但是,目前我国仍然是世界上每年因交通事故死亡人数最多的国家,在我国各类事故导致的死亡人数中,交通事故也仍然占据首位,如2006年我国道路交通事故死亡人数占到了全国安全事故死亡人数的79.3%。^② 交通事故统计数字显示,行人、乘车人和骑自行车人是交通事故中的三大受害群体,占到交通事故死亡人数的3/4。

二、为什么车祸会造成伤亡

在人类文明发展史上,中国创造了许多令人骄傲的世界第一。令人痛心的是,如今车祸也成了世界第一。进入新世纪以来,每天因交通事故死亡人数均在200人以上。人们不得不感慨,车祸猛于虎!尽管科学家们经过成千上万次的撞击试验,研究开发了安全带、安全气囊、电子稳定系统等装备,但车祸导致的死亡仍然防不胜防。这是为什么呢?

生物力学专家、创伤专家详细研究了人体在碰撞过程中经受的各种撞击力。事实上,车祸不是单一的碰撞,而是一连串撞击的混合物:第一次是汽车与障碍物发生碰撞;第二次是人体与汽车内部相撞,创伤开始发生,肋骨与腿骨一般在此时断裂;第三次撞击是人体内脏与突然停下的人体外部构架相撞,此时大脑向前冲,撞到颅骨内壁,心脏也会撞击胸部内侧。致命伤发生在第三次撞击中。另外,不管汽车安全装备有多少,是人开车就避免不了车祸。这是因为,人的视觉信息处理能力只适宜于走、跑的速度,当高速行驶时,此能力被发挥到极限。把人眼看到的信息传递给大脑,大脑再向肢体传递指令需要1.5秒的时间。汽车时速100公里时,1.5秒意味着从驾驶员看到险情到用脚踩刹车时车子已经开出40多米,车子停下还需更长的距离。这便是高速公路上汽车一撞就是几十辆的原因。^③ 例如:2007年2月11日8时许,被告人陈

① 2001—2006年数据来源于《中国法律年鉴》,2007年数据来源于公安部网站。

② 参见2007年4月13日新华网。

③ 参见2001年8月30日《人民公安报·交通安全周刊》。

某驾驶一辆大货车沿昌樟高速公路由南往北行驶,行至 71km+125m 处时,因大雾天气未有效控制车速,其车辆头部与前方因交通事故而停车的一辆小型汽车尾部相撞,致使该车又撞上前方因交通事故而停车的另两辆小型汽车,造成第一辆小汽车上的驾驶员柯某,乘车人张某、柯某某三人当场死亡,70 余辆汽车连环撞击致多人受伤及车辆损坏。经公安交通管理部门认定,被告人陈某在事故中负全部责任。江西省樟树市人民法院以交通肇事罪判处被告人陈某有期徒刑 3 年 6 个月。^①

车祸发生后,因车祸死亡的人员往往并不是当场死亡,而是由于得不到及时救助而死亡。因此,提高对车祸受伤人员的救助效率,对于减少车祸造成的伤亡具有重要意义。如国外的交通事故致死率(指交通事故死亡人数与交通事故伤亡总人数之比)大大低于我国,日本的致死率为 0.9%,美国的致死率为 1.3%,我国的致死率平均为 27.3%。据日本警察厅统计,2000 年日本共发生道路交通事故 93 万多起,负伤人数达到 115 万余人,而死亡人数仅有 9066 人。而 2000 年我国因道路交通事故受伤人数为 41.9 万人,还不到日本受伤人数的一半,但是死亡人数却高达 9.4 万人,是日本死亡人数的 10 倍以上。这里面的关键问题在于急救,东京 100% 的交通事故能够得到及时有效的急救,因此,东京的交通事故致死率只有 0.7%。据统计,交通事故在 30 分钟之内死亡的占 85%,这意味着在 30 分钟之内得到及时有效的急救能够挽救大部分伤员的生命。^②

三、我国道路交通事故高发的原因

我国道路交通事故虽然近年来有所下降,但仍然处于高位运行状态。分析我国道路交通事故高发的原因,必须从道路交通的三要素人、车、路着手,同时交通管理包括交通法规也是不可忽视的重要因素。

1. 我国道路交通事故中“人”方面的原因

尽管夺去无数人性命的汽车被人们称为“飞驰的凶器”、“流动的棺材”,但是客观来说,造成事故的主要原因还在于人本身。“人”在道路交通三要素中是第一位的,因为车是人造的、人开的,路是人修的、人走的,人是交通的直接参与者,是交通诸要素中最灵活、管理最困难的一个因素。人类的生存离不开“吃、穿、住、行”。在传统的农业社会,“行”并不是那么重要,所谓“鸡犬相闻,老死不相往来”,所以它排在了最后。而进入现代化的市场经济

^① 参见 2007 年 8 月 30 日中国法院网。

^② 参见 2001 年 2 月 22 日、2001 年 10 月 18 日《人民公安报·交通安全周刊》。

社会,一切都需要流通、交换才能实现其价值,“行”就成了基础的需要。据统计,截至2008年3月,全国机动车驾驶人为167165429人,其中汽车驾驶人为110380388人。^①我国是一个人口大国,有13亿人,而我国公民的交通安全意识普遍较差,无论是机动车驾驶人,还是非机动车驾驶人或者行人,遵守交通法规的意识都不强。如2005年我国共发生道路交通事故450254起,就事故原因而言,机动车驾驶人导致的417355起,占事故总数的92.69%;非机动车驾驶人导致的12374起,占事故总数的2.75%;行人和乘车人导致的7716起,占事故总数的1.71%;三者合计为437445起,占事故总数的97.16%。^②正因为如此,有人将我国的《道路交通安全法》称为是一部“最容易被触犯的法律”。我们应当在全社会大力开展交通安全进农村、进社区、进企业、进学校、进家庭活动,不断提高公民特别是机动车驾驶人的交通安全意识和自觉遵守交通法律法规的意识。

2. 我国道路交通事故中“车”方面的原因

据统计,截至2008年3月,全国机动车保有量为162735232辆。其中,汽车59044626辆,摩托车87754853辆,挂车903184辆,上道路行驶的拖拉机15012084辆,其他机动车20485辆。^③机动车辆本身是一种机械,其安全性能的高低,直接关系着交通运输的安全。国家对车辆的安全性是非常重视的,制定了严格的法规进行检验,但每年由于车辆隐患造成的交通事故也是比较多的。一些车辆在制造时就存在安全隐患,如2001年2月9日,国家检验检疫局发布公告指出,由于日本三菱公司生产的帕杰罗V31、V33越野车制动油管存在严重安全隐患,决定自即日起吊销其进口商品安全质量许可证书,禁止其进口。车的问题更多出现在使用环节,驾驶员平时对车辆经常检修,按标准载重,这样车辆行驶时的磨损就小,安全性能就高。但现在长途客运、货运车辆超载现象十分严重,有些货运车辆翻倍地超载,核载10吨的却载20吨、30吨,很容易引发安全事故。

另外,对于机动车辆国家明确规定了报废年限,但不少应当报废的车辆仍在超期限服役,或者改头换面又流入运输市场,成为防不胜防的“生命杀手”。如在西部某省的两县交界地段,就有一处非法报废汽车回收拆解、改装、交易“黑市”,有所谓“拆解车间”、“喷漆车间”、“零配件车间”、“汽修车间”,有专人负责购销业务。由于其规模大,被人戏称为“中国第三汽车

① 参见2008年4月8日警察网。

② 参见2006年《中国法律年鉴》,第178—180页。

③ 参见2008年4月8日警察网。

制造厂”，简称“中国三汽”。^① 车辆的改装也值得关注。关于车辆改装，国家有严格规定和技术标准，改装前要向公安机关申报，改装后需由公安机关验车，但在实践当中这些规定并没有得到有效的执行。有些人为了增加车辆的载重、载客能力，擅自改装车辆，导致车辆的安全性和稳定性遭到破坏，很容易发生交通事故。例如，中央电视台曾报道过山东一农民私自改装汽车酿成十余人死亡的消息，使人震惊。然而，同是山东人的刘某在听说了这起事故后，未从中吸取教训，反而受其“启发”，为达到多拉快跑的目的，从而赚取更大的利润，找人把自己的三轮车时速提高到了85公里。2005年7月13日，刘某和另一车主在争抢客源时，由于速度太快，加之雨天路滑，双双翻进路边沟内，共造成三人死亡、两人重伤。^②

3. 我国道路交通事故中“道路”方面的原因

道路是交通运输的载体和机动车赖以运行的基础。据统计，截至2007年年底，全国公路总里程达358.37万公里。其中，国道13.71万公里，省道25.52万公里，县道51.44万公里，乡道99.84万公里，专用公路5.71万公里，村道162.15万公里，各行政等级公路里程分别占公路总里程的3.8%、7.1%、14.4%、27.9%、1.6%和45.2%。^③ 虽然近年来我国的道路建设在不断发展，道路交通条件在不断改善，但我国道路交通供需之间的矛盾依然存在，道路在目前仍然是制约我国交通的一个主要障碍。随着经济社会的发展，人们的出行频率加快，出行半径增大，对包括国道在内的省道、县道、乡道的要求都在增高，但现在很多国道、省道还没有得到改善，有的公路由于设计、建设标准低，缺乏交通标志、标线和安全设施等，导致存在安全隐患。据统计，2005年因道路原因导致的交通事故有757起。^④ 公安部每年也都会同交通部等有关部门排查道路方面的危险路段，并督促有关地方政府采取措施治理，2002年在全国排查事故多发点段和公路安全隐患点段10582处，当年治理6331处。^⑤ 如205国道浦城九牧渔梁岭、五显岭路段坡长路陡，曾经是事故高发的“黑点”路段，前些年常有车子冲出路肩，2004年年底，有关部门拨出专项资金，在五公里长的国道上筑起了千米防护墙，从那以后，这些坚实的屏

① 参见2000年11月22日《人民公安报·交通安全周刊》。

② 参见2005年12月31日《人民公安报·交通安全周刊》。

③ 参见2008年4月18日交通运输部网站。

④ 参见2006年《中国法律年鉴》，第180页。

⑤ 参见2003年《中国法律年鉴》，第197页。

障使几十辆车子幸免于难,被过往驾驶员称为“救命墙”。^① 从全国范围看,干线道路条件总体上有了一定的改善,但在山区、水网地区公路隐患还是较多的。道路安全隐患不除,交通安全就很难得到根本保障。

4. 我国道路交通事故中“管理”方面的原因

目前,我国关于道路交通管理方面的法律法规已经初步形成体系,基本法律有《中华人民共和国道路交通安全法》,其他法律法规有《中华人民共和国刑法》的有关规定和司法解释、《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》、《机动车驾驶证申领和使用规定》、《交通事故处理程序规定》、《道路交通安全法违法行为处理程序规定》、《机动车登记规定》等,这些法律法规对于规范我国的交通秩序起到了非常重要的作用。但是,我国道路交通管理同发达国家相比,还处于落后状态,仍然处在经验型、低水平的层面上,管理手段落后,科技含量不高,道路交通管理法规、管理体制、管理模式都还不能完全适应我国交通运输业快速发展的需要。道路交通安全是一个世界性的问题,许多国家也在积极探索有效的管理方法和措施,如为了让司机更早注意到信号灯变化,韩国全州地方政府2002年前移了全罗北道48个路口的信号灯,而这些地点的交通事故现已减少了30%,韩国政府称将在2011年前把4200处事故多发地段的信号灯移至路口前方。日本政府甚至在人烟稀少的山区公路上也设了人行道,有人戏说这种人行道“只有猴子才用”。^② 在道路交通管理方面,我国还需要在总结过去道路交通管理工作的基础上,借鉴其他国家的成功做法和有益经验,努力实现从传统管理向现代管理的转变,从侧重于行政措施向综合运用经济、法制、教育、行政等措施的转变,积极采用先进的管理理论、原则、方法,充分运用现代科学技术,不断提高我国的道路交通管理水平。

① 参见2006年3月4日《人民公安报·交通安全周刊》。

② 参见2007年9月1日《生命时报》。

目 录

序	(1)
前 言	(1)
第一章 交通肇事罪概述	(1)
一、我国大陆立法中交通肇事罪概述	(1)
二、我国港澳台地区立法中交通肇事罪概述	(5)
(一) 我国香港特区立法中交通肇事罪概述	(5)
(二) 我国澳门特区立法中交通肇事罪概述	(8)
(三) 我国台湾地区立法中交通肇事罪概述	(9)
三、外国立法中交通肇事罪概述	(10)
(一) 日本立法中交通肇事罪概述	(10)
(二) 韩国立法中交通肇事罪概述	(11)
(三) 法国立法中交通肇事罪概述	(11)
(四) 德国立法中交通肇事罪概述	(12)
(五) 意大利立法中交通肇事罪概述	(13)
(六) 英国立法中交通肇事罪概述	(14)
(七) 俄罗斯立法中交通肇事罪概述	(15)
第二章 交通肇事罪客体研究	(18)
第三章 交通肇事罪客观方面研究	(27)
一、交通肇事罪危害行为研究	(27)
二、交通肇事罪危害结果研究	(33)
三、交通肇事罪因果关系研究	(35)
四、交通肇事罪空间范围研究	(42)
第四章 交通肇事罪主体研究	(47)
一、驾驶机动车从事违法犯罪活动的人员	(47)
二、驾驶非机动车的人员	(50)
(一) 否定的观点	(50)

2 交通肇事罪研究

(二) 折中的观点	(51)
(三) 肯定的观点	(52)
三、行人和乘车人	(58)
四、单位主管人员、机动车辆所有人或者承包人	(63)
五、未成年人	(67)
六、其他人员	(69)
七、关于电动自行车的问题	(73)
第五章 交通肇事罪主观方面研究	(77)
一、交通肇事罪的主观罪过形式	(77)
二、交通肇事行为人的责任程度	(86)
三、信赖原则	(91)
(一) 信赖原则的形成和在德、日的适用	(91)
(二) 信赖原则在我国的适用	(94)
四、解析“撞了白撞”	(97)
(一) 何谓“撞了白撞”	(97)
(二) “撞了白撞”是否合法	(98)
(三) 如何看待“撞了白撞”	(100)
五、“期待可能性”理论	(102)
第六章 交通肇事逃逸行为研究	(109)
一、交通肇事逃逸行为概述	(109)
二、交通肇事逃逸行为的范围	(111)
(一) 从逃逸行为人的主观心理态度方面来界定	(111)
(二) 从行为人逃避的义务方面来界定	(115)
三、前段逃逸行为研究	(123)
四、中段逃逸行为研究	(125)
五、后段逃逸行为研究	(127)
(一) “因逃逸致人死亡”的含义	(128)
(二) “因逃逸致人死亡”中的“人”	(129)
(三) “因逃逸致人死亡”中行为人对被害人死亡结果的心理态度	(132)
(四) “因逃逸致人死亡”的性质	(142)
六、交通肇事逃逸行为的处理	(153)
第七章 交通肇事罪的认定	(171)
一、交通肇事罪罪与非罪的认定	(171)

(一) 交通肇事罪与一般违章导致交通事故的界限	(171)
(二) 交通肇事罪与意外交通事故的界限	(172)
(三) 交通肇事罪与紧急避险导致交通事故的界限	(175)
二、交通肇事罪与相关犯罪的认定	(177)
(一) 交通肇事罪与重大飞行事故罪的界限	(177)
(二) 交通肇事罪与铁路运营安全事故罪的界限	(178)
(三) 交通肇事罪与重大责任事故罪的界限	(180)
(四) 交通肇事罪与危险物品肇事罪的界限	(182)
(五) 交通肇事罪与过失损坏交通工具罪、过失损坏交通设施 罪的界限	(184)
(六) 交通肇事罪与劫持汽车罪的界限	(185)
(七) 交通肇事罪与以危险方法危害公共安全罪的界限	(186)
(八) 交通肇事罪与过失以危险方法危害公共安全罪的界限	(190)
(九) 交通肇事罪与故意杀人罪、故意伤害罪的界限	(191)
(十) 交通肇事罪与过失致人死亡罪、过失致人重伤罪的界限	(205)
三、交通肇事罪中共同犯罪的认定	(207)
(一) 过失肇事行为的共同犯罪	(207)
(二) 故意逃逸行为的共同犯罪	(211)
(三) 隐藏或者遗弃被害人行为的共同犯罪	(213)
四、交通肇事罪中停止形态的认定	(214)
五、交通肇事罪中一罪与数罪的认定	(217)
(一) 数人导致一起交通事故的数罪	(217)
(二) 交通肇事逃逸后导致的数罪	(218)
(三) 交通肇事后找人顶罪导致的数罪	(219)
(四) 交通肇事后毁灭证据导致的数罪	(222)
(五) 在实施其他犯罪过程中交通肇事导致的数罪	(223)
(六) 数个交通肇事罪的处理	(224)
(七) 交通肇事触犯数个罪名的处理	(226)
第八章 交通肇事罪的刑罚裁量	(229)
一、交通肇事罪的自首	(229)
(一) 交通肇事罪中自首的范围	(229)
(二) 交通肇事罪中自首的认定	(234)
(三) 交通肇事罪中自首的处理	(239)
二、交通肇事罪缓刑的适用	(240)

三、交通肇事罪罚金刑的适用	(246)
四、交通肇事罪资格刑的适用	(248)
第九章 交通肇事罪立法和司法解释评析及完善建议	(251)
一、对交通肇事罪立法的评析	(251)
(一) 将追究行为人刑事责任的前提限定为“重大事故”是否 合适	(252)
(二) 交通肇事罪的法定刑与过失致人死亡罪或过失致人重伤 罪的法定刑相比是否偏低	(253)
(三) 将交通运输肇事后逃逸作为交通肇事罪的加重处罚情节 是否合适	(255)
二、对交通肇事罪司法解释的评析	(255)
(一) 将行为人对交通事故的责任限定为致人死亡时同等、主 要或者全部三种和致人重伤或造成财产损失时主要或者 全部两种,才能被追究刑事责任的解释是否合理	(255)
(二) “交通肇事致一人以上重伤,负事故全部或者主要责任”, 并具有某些情节的就解释为犯罪是否符合立法规定	(259)
(三) 构成犯罪的标准为导致被害人“或死亡或重伤”的解释 是否合理	(260)
(四) 如果行为人同时具有两个以上量刑情节如何适用刑罚	(261)
(五) “无能力赔偿数额”的解释是否合适	(262)
(六) “因逃逸致人死亡”的解释是否有必要指明行为人对于被 害人死亡结果的心理态度	(263)
(七) “交通肇事后,单位主管人员、机动车辆所有人、承包人 或者乘车人指使肇事人逃逸,致使被害人因得不到救助 而死亡的,以交通肇事罪的共犯论处”的解释是否合适	(264)
(八) 行为人肇事后将被害人带离事故现场后隐藏或遗弃,致 使被害人得不到救助而死亡或严重残疾的,以故意杀人 罪或故意伤害罪定罪处罚的解释是否合适	(265)
三、完善交通肇事罪立法和司法解释的建议	(266)
附:相关法律法规司法解释	(268)
中华人民共和国道路交通安全法(修正)	(268)
全国人民代表大会常务委员会法制工作委员会关于道路交通安全法 第九十九条、第一百零一条有关条款适用问题的意见	(283)

中华人民共和国道路交通安全法实施条例	(284)
道路交通事故处理程序规定	(299)
1997 年《中华人民共和国刑法》(节录)	(311)
1979 年《中华人民共和国刑法》(节录)	(312)
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	(312)
最高人民法院 最高人民检察院关于严格依法处理道路交通肇事案件的通知	(314)
最高人民检察院关于在厂(矿)区内机动车造成伤亡事故的犯罪案件如何定性处理问题的批复	(315)
公安部关于修订道路交通事故等级划分标准的通知	(315)
主要参考文献	(317)
后 记	(322)

第一章 交通肇事罪概述

一、我国大陆立法中交通肇事罪概述

道路交通是经济发展的先行，是人类文明和社会生产力发展的重要标志。我国历代的封建王朝都十分重视发展交通，并设置了专门管理机构和制定出各项管理法规来实行道路交通管理，使道路交通有法可依、有章可循。

据史料记载：自夏、商时期起就设有道路交通管理机构，主管官职称为“车正”，并制定出一项严厉的路政法规。据《韩非子·内储说上》记载：“殷之法，弃灰于公道者，断其手。”这项规定可视为制定道路法规之始。到了周代，交通管理的各项制度逐步得到了建立和健全。据《周礼》记载，周代交通管理大体上是：在天官冢宰的全面领导下，道路、桥梁、车马、礼宾、馆舍等政，具体分属地官、春官、夏官、秋官、冬官分职任事，各负其责。其中秋官掌管交通秩序管理。《周礼·秋官》中具体规定：路上拥塞不通时，依先后顺序通过；遇到使节和有爵位的人要避让；禁止横穿大道；凡国有大事者，禁止通行；凡穿着异常，鬼鬼祟祟，企图行劫者，要受处罚；凡死亡于道中者，要予以收殓，并报官处理；长者先行，男右女左，各行其道。

到了唐代，道路交通逐渐形成制度，并颁布了各项交通管理的律令。据《唐律疏义·杂律》载：“诸于城内街巷及人众中无故走车马者，笞五十。以故杀伤人者，减斗杀伤一等。若有公私要速而走者，不坐。以故杀伤人者，以过失论。其因惊骇不可禁止，而杀伤人者，减过失二等。”唐明宗长兴二年（公元931年）八月，敕准仪制令：“道路街巷，贱避贵、少避长、轻避重、去避来，宣令三京，诸道、州、府、各遍下县、镇、准照仪制，于道路分别刻碑于要会、坊门及诸桥柱，晓示行人。委本局所由官司共加巡察，有违纪者科违敕之罪。”此项律令，一直到宋代仍然保持执行。据《续资治通鉴长编》记述，太平兴国八年（公元983年）宋太宗赵光义御笔亲批的“贱避贵、少避长、轻避重、去避来”作为交通法规，下令各地于交通要道设木刻榜，公布实施。略阳石碑和现存松溪县虎山公园的石碑正面都刻有宋太宗御笔批的四句