

第一章 交通肇事犯罪的特点、成因和对策

第一节 交通肇事犯罪的特点

一、近年来,交通肇事犯罪呈明显上升趋势,成为多发性、常见性犯罪

近年来,交通肇事犯罪已由过去的普通过失犯罪成为多发性、常见性犯罪,并且呈明显上升趋势。

例如,北京市顺义区人民法院审理交通肇事犯罪案件的情况:2001年审理此类案件65件,2003年审理此类案件79件,2004年第一季度审理此类案件28件。交通肇事案件大幅度上升,已成为该院刑事审判工作的一个新特点。^① 辽宁省喀左县从1997年到2000年受理的交通肇事犯罪案件平均每年增长17.8%。^② 广东东莞地区判决的交通肇事罪,1997年为72件72人,1998年为100件100人,1999年为99件99人,2000年为125件125人,2001年为144件144人,逐年呈上升趋势。^③ 2000年江苏省宿迁市两级检察机关共受理公安机关提请批捕的交通肇事案件115件,同比上升了24%;批准逮捕犯罪嫌疑人90人,同比上升了20%;115件交通肇事案件共造成114人死亡,71人受伤,直接经济损失达320余万元。一幕幕车毁人亡的惨剧令人触目惊心!^④ 福建省龙海

刘伟果:《交通肇事后及亲友 依法处理尚存盲区》载北京法院网 2004年10月8日。

王文昌:《交通肇事犯罪率为什么居高不下》载《道路交通管理》2002年第8期。

陈斯熊、毅军:《对东莞地区当前较突出犯罪行为的调查分析》载广东法院网 2004年3月26日。

杜兴卫:《交通肇事何其多 安全管理莫放松》载《法制日报》2001年3月3日第6版。

市交通肇事案件呈高发趋势。2003 年受理交通肇事案件 60 人 与上年 29 件 29 人对 比 案件数上升 109% 人数上升 109%。^① 山东省东营市交通肇事案件上升较快。如,2000 年审结 63 件 63 人 2001 年审结 106 件 108 人 2002 年审结 148 件 148 人 年平均上升幅度 40% 以上 已经超过其他多发犯罪 成为第一位的犯罪类型。^②

另外,交通事故的统计数据也从另一个侧面表明,交通肇事犯罪呈上升趋势。各种统计数据和研究表明,我国已经进入道路交通事故的高发时期。以衡量交通安全一个很重要的指标“万车死亡率(每 1 万辆车的交通事故死亡率)为例,1999 年我国万车死亡率为 15.45;而同期美国是 2 法国是 2.5 日本是 1.3 韩国是 8.2 2002 年我国的万车死亡率为 13.71。^③ 2003 年为 10.8,^④虽略有下降,但依然大大高于发达国家及某些发展中国家。我国交通事故的上升势头更不容乐观。公安部交通管理局提供的数字显示,我国交通事故总量由 1986 年的 29 万起上升到 2002 年的 77 万起 年均增长 6.3% 死亡人数由 1986 年的 5 万人上升到 2002 年的 10.9 万人 年均增长 5%;2003 年虽略有下降,但和这个数字也相去不远。2000 年至 2003 年 平均每年发生一次死亡 10 人以上的群死群伤特大交通事故 40 起左右。^⑤

黄建明、纪凤华:《龙海市刑事犯罪案件呈现五特征》 载新华网福州 2003 年 12 月 31 日电。

东营市中级人民法院专项调查课题组:《关于“严打”整治斗争的调研报告》 载东营市中级人民法院网 2003 年 8 月 21 日。

张旭东:《滚滚车轮下的危机——预防交通事故》 载新华网 2003 年 9 月 27 日。

公安部:《关于 2003 年全国道路交通事故情况的通报》(2004 年 1 月 17 日)。

交通专家们指出,事实上,这两年交通事故年死亡人数达到 10 万人这个数字,是有着特定界限的。与国际上大多数国家的统计方法相比,我国现有的交通事故中还有“8 种情况”不属于统计范围。目前,世界上大约有 80% 以上的国家对交通事故死亡率限定在伤后 30 天内死亡者,而我国则限定在 7 天之内。此外,在厂矿、农场等自建的专用道路以及住宅楼群之间的道路上;施工作业路段;铁路路口与火车相撞等 7 种情况下,发生事故均不在统计范围之内。如果按照国际上大多数国家的算法,我国交通事故的死亡统计人数还会上升。

二、交通肇事犯罪危害严重

交通肇事造成的人员伤亡和财产损失十分突出。我们来看一组交通事故致人伤亡和财产损失的统计数字，从中就可以想见交通肇事罪的严重危害，因为交通肇事致1人死亡或1人重伤，符合其他法定条件，就可以构成犯罪。

（一）人身伤亡数量惊人

从1899年在美国发生了世界上第一起汽车交通事故，1900年在纽约出现了世界第一例交通死亡案例至今百余年来，全球死于陆地交通事故人数超过3200万人。另据1994年第13届国际意外事故和交通医学会议报告，当今全球每年因车祸致死者达50万至70万人，预计到2005年该数据将达到100万人。^①

我国交通事故死亡人数呈快速上升态势，交通事故死亡人数列世界第一。从20世纪80年代末我国交通事故年死亡人数首次超过5万人至今，我国（未包括港澳台地区，下同）交通事故死亡人数已经连续十余年居世界第一。而且，在滚滚车轮下丧生的人数，短短十几年间已从每年5万多人增长到10万多人，整整翻了一番，是交通事故死亡人数居于世界第二位国家的两倍^②。1998年为78067人，1999年为83529人，2000年为93853人，2001年突破10万人，为105930人，2002年为109381人，2003年为104372人，2004年1月至10月为87218人。2001年、2002年、2003年连续三年，每年死于交通事故的人数超过10万。^③这个数字相当于一消失一个小城镇，如果以每一位死者直系亲属3人计，一年中有30万个家庭遭到家破人亡的灭顶之灾。^④目前，我国交通事

金磊：《现代城市，该如何应对灾害？》，载《中国文化报》2003年3月27日第2版。

吴坤：《以人为本的立法典范》，载《法制日报》（网络版）2003年10月29日。

统计数字来源于《中国法律年鉴》，受伤人数，财产损失亦同。

徐江善：《中国，车祸之痛》，载《北京文学》2004年第7期。

故已经成为各种事故中的“第一杀手”：在 2002 年的各类事故中，交通事故死亡人数所占比例为 78.5%；2003 年上半年，这一比例为 76.3%。按照 2002 年交通事故死亡 10.9 万人计算，每天约有 300 人死亡，这相当于每天掉下一架飞机。按照 2003 年死于交通事故的人数来计算，平均每 5 分多钟就有一人死于交通事故。

我国交通事故的受伤人数，1998 年为 222721 人，1999 年为 286080 人，2000 年为 418721 人，2001 年为 546485 人，2002 年为 562074 人，2003 年为 494174 人，2004 年 1 月至 10 月为 391752 人。可以看出，近年来，呈明显快速上升趋势。2000 年以来，平均每年有四五十万个人因车祸致伤、致残。以 2003 年为例，平均每 1 分多钟就有 1 人因交通事故而受伤。

（二）财产损失严重

每年交通事故造成的经济损失，1998 年为 19.3 亿元，1999 年为 21.2 亿元，2000 年为 26.7 亿元，2001 年为 30.9 亿元，2002 年为 33.2 亿元，2003 年为 33.7 亿元，2004 年 1 月至 10 月为 20.2 亿元。

（三）特大事故时有发生

2001 年全国共发生一次死亡 10 人以上的特大交通事故 39 起，2002 年全国共发生一次死亡 10 人以上的特大交通事故 41 起，造成 585 人死亡、637 人受伤，其中一次死亡 20 人以上的事故 7 起，比 2001 年减少两起。2003 年全国发生一次死亡 10 人以上的特大道路交通事故共 41 起，造成 643 人死亡，576 人受伤。

再看这样一组触目惊心的数字：

2000 年 6 月 22 日，四川省合江县一艘名为“榕建”号的客船因超载、操作失误等原因，倾翻江中，造成 130 人溺水死亡，公私财产遭受重大损失。

2000 年 7 月 7 日 22 时 20 分左右，广西柳州市一辆公共大客车因路面施工单位没有及时清理路面，撞上位于机动车道内的水泥隔离墩，坠下柳江河，79 名乘客无人幸免。

2001 年 8 月 10 日晨 6 时 45 分，由乌鲁木齐驶往喀什的大客车

因驾驶员疲劳驾驶，操作失误，且客车严重超载，客车从 9 米高的桥上栽入渭干河中，除驾驶员和 6 名乘客跳车逃生外，其余人员均被河水吞没，造成 32 人死亡、3 人失踪的惨剧。

2003 年，山东省莒南县筵宾乡集前村村民尹某驾驶核载 5 吨的货车运送 20 吨货物，行至甘肃省境内，因严重超载，货车制动性能下降，驶入逆行与一辆载 32 人（核载 25 人）的客车擦碰，客车坠入距离路面 13.45 米的崖下河中，造成 24 人死亡、8 人受伤。^①

2003 年 9 月 11 日，贵州省桐梓县个体驾驶员莆某驾驶载有 36 名乘客的大客车（核载 27 人），超速行驶，与对面开来的车辆会车时措施不当，大客车失控冲出道路，坠落至距路面 23 米深的崖下，14 人死亡、22 人受伤。

2003 年 9 月 8 日，西藏自治区昌都地区芒康县木许乡阿东村一村民驾驶一辆大货车，载着 22 名民工、25 名中学生，从那西乡驶往芒康。行至 214 国道龙坝大桥施工路段，驾驶员下车查看路况，没有拉手刹，车辆自行滑动，坠入 100 米深的山坡下，造成 16 人死亡、9 人受伤。^②

（四）与世界其他国家相比，我国交通肇事犯罪造成的危害要大得多

1. 从汽车的拥有量来看，交通死亡人数大大高于其他国家

2000 年，我国大约有 9.4 万人死于交通事故，平均每天有 258 人死亡，这是美国交通死亡人数的两倍多。根据美国政府公布的数字，美国 2000 年的交通事故死亡人数为 4.18 万人，而美国的轿车、卡车和公共汽车数量是我国的 15 倍。再参考一下日本的数据，2000 年度日本的交通事故约为 93 万起，而日本的汽车数量将近是我国的 4 倍，因此我国相对于汽车数量的事故发生率要远远高于日

何小燕：《交通事故：你我身边的“第一杀手”》，载《人民日报》2003 年 11 月 10 日第 16 版。

同上。

本。^① 2001年，我国有10万多人死于交通事故，全国平均每天因交通事故死亡的人数已达300人，而同年美国约死亡4万人，日本约死亡1万人。几年前的调查结果表明，我国的机动车数量占全世界的2%，但事故数量占全世界的9%。我国每一万辆汽车一年造成26.4起死亡事故，但在日本和澳洲，每一万辆汽车一年造成的死亡事故不到两起。

2. 交通事故致死率大大高于其他国家

交通事故致死率是指交通事故死亡人数与交通事故伤亡总人数之比。对这一数字，公安部交通问题专家段里仁先生的结论是：国外的交通事故致死率大大低于我国。如日本的致死率为0.9%，美国的致死率为1.3%，我国的致死率平均为27.3%，位于31个国家中的第三位。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%。据段先生统计，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。我国每年死于交通事故的人数为9万，如果急救及时有效，可能少死6万人。

3. 事故的上升率高于汽车数量的增长率

1996年，在我国国内发生的交通事故约为29万起，到2000年度就增加了一倍以上，约为62万起。由于同期汽车数量从约1100万辆增加到1609万辆（增长46%），因此事故的上升率高于汽车数量的增长率。

交通事故因其极强的“杀伤力”被称为世界“第一杀手”、“没有硝烟的柏油路上的战争”、“车虎”。上个世纪，全世界因交通事故共死亡2585万人，比第一次世界大战死的人数还多！上个世纪一共生产了22.35亿辆机动车，每百辆车至少夺走1.2个人的生命。诚如一位法国专家说的那样，汽车不只是人们喜爱的交通工

杨成钢：《调查：中国的汽车用品市场——魅力与风险共存》，载南方网讯2004年2月17日。

具，也是一种杀人的工具。

据不久前于澳大利亚举行的一项国际医学研讨会的资料，全球 85% 的交通伤亡事故发生在中国，其中 44% 发生在亚太地区。交通事故，目前有超过艾滋病、战争、癌症或饥荒，成为亚太地区人民最主要死亡和致残的原因。

（五）交通肇事犯罪的上升具有一定的必然性

有专家认为，每一个国家交通事故的增长与下降，与国民经济的发展系数有一个值。一般而言，国民经济发展速度低，交通事故下降，反之则上升。美国 50 年代至 70 年代经济高速发展，交通事故便急剧上升。交通事故上升与下降的临界点是国民经济发展系数在 9% 左右。经济发展系数低于 5%，交通事故下降；经济发展系数高于 5%，交通事故上升。我国国民经济发展速度这几年一直保持在 8% 左右，我国交通事故呈上升是正常的。^①

我国道路交通的“特殊阶段”可从 1975 年算起。从统计数据上看，尤其在 1985 年后，我国交通事故出现了大幅度、高速度增长的势头，一直持续至今。段里仁说：“从发展情况看，我国道路交通事故这一特殊阶段仍在持续。”公安部交通管理局事故处官员表示，估计这个阶段还会持续十余年。他表示，如果在现有交通管理体制没有大变化的条件下，估计到 2015 年至 2020 年，我国交通事故死亡人数可能会达到最高峰值。^②

三、交通肇事逃逸案件呈上升趋势

近几年来，交通肇事逃逸案件也呈上升趋势。翻阅报刊、杂志，各类交通肇事逃逸案时常常见诸报端。这种恶性违章、违法现象屡禁不绝，时有发生。一组数字足以说明问题：

2000 年至 2001 年，江西省龙南县境内就先后发生重大、一般

参见：《大揭秘：我国为何交通事故多？》，载人民网 2000 年 8 月 24 日。

张旭东：《滚滚车轮下的危机——预防交通事故》，载新华网 2003 年 9 月 27 日。

交通肇事逃逸案事件 91 起，死亡 9 人，伤 47 人，占交通事故总数的 6.9%。^① 2001 年上半年，天津警方共侦破交通肇事逃逸案件 286 起，一批交通肇事逃逸犯罪分子被缉捕归案，并依法受到惩处。2002 年，重庆市共发生交通肇事逃逸 150 余起，造成 511 人死亡、600 人受伤。其中 82 名重特大交通肇事者在逃。2003 年，北京市交通肇事逃逸犯罪仍较突出，前 7 个月全市共发生交通肇事死亡逃逸案件 110 起，平均两天发生一起。截至 8 月份，已侦破 82 起，抓获 82 人，但仍有一批在逃人。2003 年上半年，沈阳市共发生交通肇事逃逸案 79 起，平均不到 3 天就发生一起。^②

交通肇事逃逸案件的发生，给国家、集体和人民生命财产造成了不可弥补的损失，给受害人及其家属的身心也带来了终生无法治愈的创伤，此类案件已成为影响社会稳定的一股浊流。

第二节 交通肇事犯罪的成因

一、交通肇事犯罪的成因

我国交通肇事犯罪发案率居高不下的原因，主要有以下几点：

（一）城市路网结构、交通工具总体构成不合理，是导致车祸的客观原因

我国现有公路质量差、等级低的问题比较突出。86%的公路为 3 级以下和等外公路，一些公路线型设计存在严重缺陷，形成急弯、连续弯路、陡坡或连续长坡、宽路窄桥，且缺少标志、标线和安全防护设施。

道路交通工具构成复杂，给管理工作增加了难度。汽车、摩托车、拖拉机、农用运输车，还有大量自行车和牛车、马车。机动

曾剑、袁泽洪：《交通肇事逃逸案件发生的原因及遏制对策》，载《江西公安专科学校学报》2002 年第 5 期。

高哲：《为肇事逃逸划上休止符》，载《车友报》2003 年 11 月 7 日。

车、非机动车、行人混行极易引发道路交通事故。同时，报废车、非法拼装车、“大吨小标”车辆上路行驶给道路交通带来严重威胁。

(二) 道路交通参与者的交通安全意识和交通法制意识淡薄、交通文明意识不强，是导致交通事故的主要原因

据有关方面调查，我国的交通事故绝大多数是由于交通违章造成的。人们的交通安全意识缺乏，交通文明意识不强。无论在城市还是在乡村，超载、超速、疲劳驾驶、酒后驾车、违章会车、无证驾驶等严重违章现象，随处可见。

1. 驾驶人员职业道德低下、安全意识不强

引发诸多交通事故的驾驶员职业道德差，安全意识不强。不文明驾驶，或闯红灯，或违章超车，或抢道行驶，或开“英雄车”，或酒后驾驶，致使交通肇事频频发生。据公安部 2003 年统计数字表明，机动车驾驶人违章肇事仍是造成交通事故的主要原因。2003 年因机动车驾驶人违章造成交通事故 576162 起，造成 80710 人死亡，417876 人受伤。因机动车驾驶人违章造成的事故起数、死亡人数和受伤人数分别占总数的 86.3%、77.3% 和 84.6%。2003 年发生的 41 起一次死亡 10 人以上的特大事故，从事故原因看，超载、超速行驶、违章超车和车况不良是发生群死群伤事故的主要原因。其中涉及超载的事故 13 起，占总数的 31.7%；由于超速行驶发生事故 10 起，占总数的 24.4%。^①

2. 行人及非机动车驾驶员不遵守交通管理法规

行人及非机动车肆意违反交通法规已成为交通事故频发的新问题。有的公路两侧群众常沿路乱摆摊设点，造成交通环境混乱；有的骑车人违章骑车或带人，乱闯红灯，横穿马路，给交通安全带来隐患。行人不走人行横道，任意穿行道路，人不让车，车不让人，自行车与机动车抢道，在道路上进行体育活动，晾晒农作物等，极大地影响了道路安全和通行能力。

2003年自行车骑车人交通违章引发交通事故造成14664人死亡、52944人受伤，分别占总数的14.1%和10.7%。行人交通违章引发交通事故造成25673人死亡、68040人受伤，分别占总数的24.6%和13.8%。^①

近年来，我国经济持续发展，城市范围不断扩大，道路不断延伸，农村人口、进城务工农民以及个体劳动者出行增长，交通参与活动日趋频繁，但同时由于这部分人口受教育程度相对较低，交通安全意识薄弱，容易发生交通事故并造成伤亡。2003年农林牧渔业等农村人口、农民工和城市个体劳动者交通违章引发交通事故分别造成11914人、12603人和16447人死亡，45189人、48778人和97264人受伤。此三类人员共死亡40964人，受伤191231人，占死亡总数的39.2%和38.7%。^②

3. 一些车主和运输企业盲目追求经济利益，为赚钱铤而走险

我国道路运输企业多、小、散、弱，特别是相当一批道路运输企业不能正确处理安全与效益的关系，不重视安全生产，存在着严重的安全隐患。一些车主为了赚钱，分秒必争，他们或驾驶报废车上路，或发现车辆有小毛病时不理睬，或在极度疲劳时驾驶，他们抱着侥幸心理，在忽视自己生命安全的同时也埋下了事故隐患。现在农村存在着大量的土操作手，懂一点简单的驾驶操作技能就轻易上路，甚至无证驾驶，忙于挣钱，成为新的“马路杀手”。

（三）处罚过轻，打击不力

处罚交通肇事罪时，过多适用缓刑、轻刑，在肇事司机中产生了肇事不可怕，只要有钱就可以免除牢狱之苦的错误思想，破坏了法律面前人人平等的原则，助长了司法腐败的蔓延，成为交通肇事犯罪率居高不下的一个重要原因。对重大交通肇事人员惩处不力，导致驾驶人员心存侥幸。由于交通肇事在处理上往往是满足了经济赔偿和精神安慰后，被害方与肇事方即达成调解协议，有的被害方

公安部：《关于2003年全国道路交通事故情况的通报》（2004年1月17日），同上。

也主动要求不追究肇事者的刑事责任，致使很多驾驶人员以为交通肇事顶多是“破财消灾”，而没有更高的警觉。

（四）对驾驶员和车辆管理存在漏洞

年检和驾驶证发放不严格，致使不合格车辆或人员蒙混过关，成为交通隐患。由于行政执法机关在年检和驾驶证的发放过程中存在不规范的行为，致使一些报废车、违章改装车辆蒙混过关，而一些未经驾驶培训或培训不合格人员也办理了“人情照”、“关系照”、“金钱照”。

（五）交通管理水平落后

一是缺乏科技含量高的交通管理设施，尤其在经济不发达地区和偏远地区，交通管理主要还是靠“人海战术”，有的甚至出现无人管理的“真空地带”。二是执法部门对交通管理措施不落实，一些执法队伍素质不高，存在着执法不严、执法不公等问题，从管理理念到管理手段、方法、机制等，都不适应新形势、新任务的要求，道路交通管理水平亟待提高。交通事故的频繁发生，暴露出我国道路交通管理工作许多不适应的地方。公安部交通管理局事故处有关负责人表示：“面对这种形势，我们可借鉴和吸收国外一些先进技术和经验，加快我国道路交通安全工作从传统管理向现代管理转变。”^①

二、交通肇事逃逸案件发生的原因^②

近年来，各地公安交通管理部门虽然在预防和减少交通肇事逃逸案件方面下了很大功夫，花了很大力气，并且取得了一定的实效，但由于种种原因，一直很难从根本上解决问题，交通肇事逃逸案件成为全国道路运输大流量、大开放新形势下的一大“毒

张旭东：《滚滚车轮下的危机——预防交通事故》，载新华网 2003 年 9 月 27 日。

曾剑、袁泽洪：《交通肇事逃逸案件发生的原因及遏制对策》，载《江西公安专科学校学报》2002 年第 5 期；谷月：《聚集交通肇事逃逸案》，载《现代交通管理》2002 年第 2 期。

瘤”和“顽症”，层出不穷，防不胜防，且逐渐呈上升趋势。究其原因，归纳起来，主要表现在以下几个方面：

（一）客观原因

1. 监控防范机制滞后。因受财力、物力的制约，目前许多县市尚未建立一个全方位的具有广泛群众性和先进科学性的社会防控体系，主要表现在：道路上报警点的设置密度过低，布局不合理，增加了报警难度，耽误了逃逸案的有利侦破时机；在主要干道和路口缺乏自动电子摄像机，红外线车速监视网等应有公路电视监控设备，无法监控违章行为及肇事逃逸嫌疑车辆等。

2. 群众法制意识淡薄。很多群众对如何识别肇事车的特征缺乏应有常识，在农村，对牌照上的英文字母一筹莫展者大有人在，甚至有些人怀着“多一事不如少一事”的心理而不报案，或者是害怕打击报复而不敢报案，不能为交警部门提供真实、有效的线索，更有甚者，竟有人违法帮助肇事者隐匿或毁灭证据，以企图逃避事故责任和法律惩罚，这必然滋生逃逸案件发生的温床。

3. 重点路面管理失控。长期以来，交警部门由于受警力等因素的制约，不能对路面做到全天候控制，尤其是夜间、恶劣天气、偏僻路段等条件下的管理往往失控，而在这些管理的薄弱环节上恰恰更易发生交通肇事逃逸案件；另外对无牌无证、报废车辆上路行驶现象打击不力，在一定程度上促进了弃车逃逸案件的发生。

4. 侦查破案能力不强。受各种人为或客观因素的影响，往往导致现场破坏，证据难于收集，加上公安交管部门侦破手段单一，侦破技术匮乏，致使现实中逃逸案侦破率不高，无形中助长了肇事者逃逸的侥幸心理。

5. 调处负面效应影响。一旦肇事，有不少案件短时间内难于结案，繁琐的调处过程中往往又存在着受害方无视责任大小、漫天要价的现象，这给当事人尤其是外地驾驶员造成很大的心理压力，因此在驾驶员看来，惟有冒险逃逸才是上策。

6. 教育震慑力度薄弱。实践中存在重赔轻罚、以赔代罚、以罚代刑的现象，相当一部分肇事逃逸犯罪嫌疑人经济赔偿后、被免

予起诉；即使起诉绝大部分也只是被判缓刑，真正被判实刑的或长期者寥寥无几，实难起到震慑逃逸犯罪、教育广大交通参与者的作用。

7. 社会保障机制欠缺。社会“见义勇为”的缺失对肇事逃逸意识的形成有着重要作用；另外，在道路交通安全法实施以前，没有在全国范围内实行强制的机动车第三者责任保险，一旦没有“入保”的车辆发生交通事故，其事故损失无从转嫁，因而容易使人产生“一走了之”以逃避赔偿的思想。

（二）主观原因

1. 法制观念相当淡薄。这是发生逃逸案件最重要的主观原因，从实际情况来看，有不少逃逸者不知法，有的人还认为违反交通法规不算违法，只是简单的道德品质问题，不畏法者也是大有人在。

2. 职业道德水准低下。很多人无视法律规定的“肇事后须立即停车 保护现场 抢救伤者和财产”等应尽义务 故意驾车逃离现场，见死不救，其人道主义观念丧失殆尽，职业道德品质极其恶劣。

3. 不良心理因素驱使。侥幸心理、畏罪心理、合算心理等不良心理因素，是严重个人主义意识的反映，这是每个具体逃逸案件发生的核心原因。具体体现在：肇事逃逸者凭借路面无警时间、无警区域、现场遗留痕迹物证少等有利客观因素侥幸实施逃逸行为；害怕承担经济赔偿、行政处罚、刑事惩罚责任，害怕现场当事人或围观群众殴打；个体车主、承包车主等因受经济利益驱动，严重违章现象泛滥，一旦肇事，认定“能逃则逃，逃不了无非就是出钱”，自认为这样比较合算。

第三节 交通肇事犯罪的对策

“车祸猛于虎”。交通肇事带来的危害已引起世界各国的关注和重视。2004年4月7日是第55个“世界卫生日”，这个“世界卫生日”的主题就是“道路安全”。我国尚属道路交通发展中国家，人、车、路、环境等方面都处于发展阶段。按照交通事故发生

的内在规律，在一段时期内，我国交通事故死亡人数可能还会上升。道路交通安全事关人民群众的生命财产安全，必须予以重视，研究遏制的对策。

一、遏制交通肇事犯罪的对策

1. 加强交通安全教育，增强全社会的交通安全意识。

(1) 交管部门有责任系统介绍交通事故现状，让群众了解我国是交通事故多发国家的事实和由此带来的严重危害。

(2) 增加全社会的交通安全意识，以形成预防事故的广泛群众基础。公安交管部门通过定期举办驾驶人员学习班，以案释法，向其讲授交通法规、安全行车规定等知识，并进行职业道德规范教育。要根据教育对象的心理特征，制定一个全社会出行安全的文化教育与传播体系。不仅按人群对驾驶员、城市流动人口、老年人、中小学生进行安全文化教育，还必须包括公务员、军人、交通执法者的安全文化教育。

(3) 从深层次认知交通堵塞的事故观。无论城市是否发生灾害，城市交通都是对城市具备特殊作用的生命线系统。不能不承认，由于我们对事故观的漠视及事故分类标准的欠科学，致使我们未把城市交通大瘫痪类危机事件当作灾害。同时，我们也未能透过经营城市的新视角去看待似乎习以为常的交通堵塞问题，这里包含着无法省却的城市交通安全成本。

(4) 各单位要制定必要的出差安全策略。在美国杜邦、摩托罗拉、日本三菱重工、丰田汽车公司等大企业，都崇尚“以人为本”的安全文化准则，在我们看来正常的外出、集体出差、开会等事务，公司都有严格的预防对策。如公司精英不集中外出，不乘坐同一班的交通工具，外出前一定要对对方安全有足够的认知。^①

2. 加大执法力度。

(1) 司法人员应全面理解刑罚的作用，对交通肇事犯罪作出

金磊：《现代城市，该如何应对灾害？》，载《中国文化报》2003年3月27日。

准确的处罚。

(2) 对违法办案的人员进行严惩。

(3) 对严重的交通肇事犯罪分子依法从重打击，并利用媒体进行报道，以期对肇事者形成强有力的震慑，从根本上减少交通肇事的发生。

(4) 加强年检工作的执法力度，严把发放驾驶执照关。取缔不合格的驾校和驾驶员培训班，对未经驾驶培训或培训不合格的绝不发放驾驶证。对无证驾驶者，予以严惩。

(5) 车辆生产部门、维修部门对事故有责任的，追究民事责任和行政责任的同时，必要时可追究刑事责任。

3. 政府部门应继续加大道路建设的投资，切实改善硬件设施，建立良好的道路交通。

4. 建立科学的交通安全管理体制，完备交通安全管理设施，增加交通安全管理人员。

5. 公安交通管理部门应会同其他部门，对交通安全实行综合治理。

交通安全不是公安交通管理部门一个部门的事，而是一项综合工程，各部门应分工负责、互相配合。交通安全管理涉及的其他主要部门有交通部门、建设部门、卫生部门、工商管理部門、农机部门、安全生产监督管理部门和监察部门等。如，交通部门负责路政巡查、路面养护和公路交通安全设施设立、维护和管理；建设部门负责对城市道路交通专业规划和路网的建设及改造；卫生部门的相关职责是建立和完善道路交通事故紧急抢救联动机制，指定专门医院开辟交通事故救援“绿色通道”，迅速有效地对事故伤员进行救治，提高伤员的救治率，最大限度地减少人员伤亡，等等。

二、交通肇事逃逸案件发生的遏制对策

（一）完善防控基础设施

公安交管部门必须加大基础性侦破装备的投入，配置必要的交通工具、通讯设施和堵截装备（如路障、钉子带等），保证快速反应，及时破案；在路面上科学、合理地设置交通事故报警点、报警岗台，在城区主要公路、路口装备红外线车速监视网等设施，在重点路口、危险路段、事故多发区域还应尽可能地安装自动电子摄像机，为道路增加一道特殊屏障，以严密监控行驶车辆的交通违章和交通肇事行为；在主干道、跨省区重要结合部等事故多发区域，适当建立“交警服务站”，搞好巡逻堵卡，做好夜间行驶车辆车牌登记和可疑车辆的盘查，注意发现和查获肇事逃逸车辆。

（二）加强法制道德教育

要积极开展普法宣传教育，重点抓好公路沿线广大群众的宣传教育工作，提高法律意识，同时发放警民联系卡，使群众遇到逃逸案件时能形成条件反射，尽可能多地记住肇事车辆、肇事人员的有关特征，并及时准确报案；对驾驶员而言，要抓住驾驶员培训这一源头教育的主要时期，充分利用审验、违章、肇事驾驶员学习班等机会，深入开展驾驶员再教育工作，并发挥驾驶员协会的阵地教育作用，以普遍提高其职业道德水平和法制观念。

（三）构建严密侦控体系

加大对交通肇事逃逸案件的侦控力度，提高破案率，建立交通肇事逃逸案件侦控网络体系，跳出交警唱“独角戏”的现状。目前，可以根据要求和可能建立跨省跨市（县）的协作网络区，以“110”报警服务台为依托，以网络区的交警中队、派出所、交通征费站、工矿企业保卫科、治保会、驾驶员协会等为网络点，实行

曾剑、袁泽洪：《交通肇事逃逸案件发生的原因及遏制对策》，载《江西公安专科学校学报》2002年第5期；谷月：《聚集交通肇事逃逸案》，载《现代交通管理》2002年第2期。

多警、多部门联动网络机制，凡在协作区内发生逃逸，各协作单位应全力搞好协作配合或堵控工作，并加强通讯联络，相互沟通，做好信息反馈和交流侦控经验，案发地警方在异地侦查时，协查单位应从人力、车辆、通讯等方面提供帮助。此外，应善于走强警之路，不定期输送交通民警进行专门性培训，掌握必要的重点监控技术、痕迹鉴定技术（尤其是轮胎痕迹鉴定）、计算机应用软件，为侦破逃逸案培养一支真才实学、具有较强侦控技术的专门人才队伍。

（四）强化道路交通管理

公安交管部门要针对逃逸原因，改善工作，对易发生逃逸的人、车、路等因素，采取相应措施，强化目标管理，坚决取缔无牌无证车辆、报废车辆上路，严肃查处假牌假证的行为，加强对个体车辆、承包车辆、外地驾驶员等“易感人群”和偏僻路段、夜间、恶劣天气等“易感环境”的监控管理；在事故调处工作中，规范程序，提高效率，坚持公正调解，以责论处，切实维护当事人的合法权益，消除肇事驾驶员对承担不合理经济赔偿的思想顾虑。

（五）严厉打击逃逸分子与鼓励救助义务相结合

一方面，要加大打击力度，顶住说情风，秉公办案，防止重罪轻处、重赔轻罚、以罚代惩的违法违纪现象发生，坚决依法从重从快打击交通肇事逃逸分子。对逃逸的驾驶员，无论事故大小，一律终身禁驾。另一方面，对履行救助义务的，给予一定鼓励。

（六）健全社会保障机制

完善保险制度和道路交通事故社会救助基金制度，全面落实第三者责任强制保险制度，简化管理赔手续，解除司机的后顾之忧，减少交通肇事逃逸案发的诱因，从一定程度上扩大交通肇事后促使肇事者向善的力量；设立道路交通安全保障基金，用于交通事故见义勇为奖励和逃逸举报奖励，发展一批交通情报员，充分发挥人民群众群防群治的优势和作用，动员全社会有效打击交通肇事逃逸行为。