

斑马线上的中国

CHINA ON
CROSSWALK

精装版

邓子滨 著

斑马线上的中国

CHINA ON
CROSSWALK

精装版

邓子滨 著

法律出版社

图书在版编目(CIP)数据

斑马线上的中国:精装版 / 邓子滨著. —北京:
法律出版社, 2015. 1

ISBN 978 - 7 - 5118 - 7249 - 4

I. ①斑… II. ①邓… III. ①社会主义法制—研究—
中国 IV. ①D920.0

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 274572 号

斑马线上的中国

邓子滨 著

责任编辑 高山 李峰云
装帧设计 清扬

© 法律出版社·中国

开本 A5

版本 2015年1月第1版

出版 法律出版社

总发行 中国法律图书有限公司

印刷 固安华明印业有限公司

印张 11.25 字数 229千

印次 2015年1月第1次印刷

编辑统筹 学术·对外出版分社

经销 新华书店

责任印制 陶松

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里7号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

网址/www.lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里7号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782

重庆公司/023-65382816/2908

北京分公司/010-62534456

西安分公司/029-85388843

上海公司/021-62071010/1636

深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978 - 7 - 5118 - 7249 - 4

定价:39.00元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

序

《斑马线上的中国》初版以来，蒙师友和同仁多方鼓励认可，不期而然跻身2013年度“十大影响力法学理论研究成果”与“十大法治图书”。我想，首先要感谢陈兴良老师、贺卫方老师和郭光东先生的联袂推荐，其次要归功于我妻张兵言为心声、情见乎辞的后记《共同度过》；最后要欣慰于当初的一种坚持，保住了“斑马线上的中国”作为书名。以斑马线观照国家法治，具体而生动，容易推阐开解，所谓“剖一微尘，出大千经卷”。

斑马线上遵守规则的程度，代表了国民尊重法治的程度。揆情度理，凡以法治为核心价值、为生活方式的地方，国民井然有序、守信有礼；凡属崇尚机变权宜的社会，只要人群聚集，便犹如流民般蜂拥挤占，先得为快。严格遵守规则，在国人看来实属弱智，突破规则而又不被逮到，才叫作聪明老练，以至竞相效法，习非成是。破解中国问题，几千年来反复失灵又反复适用的方法，就是看情况、特事特

办、因地制宜、具体问题具体分析，一切重在取利当前。而与此判若云泥的思维方式是，通过遵守规则来寻求长远效果，比如斑马线、红绿灯。

这也正如中医与西医的差异。西医从临床实验归纳出适于大多数人的药方；中医循袭前辈经验，辅以个人领悟，强调即使病症相同，用药也应因人而异。薛宝钗与林黛玉都感冒了，西医会用同一种药，最多是剂量不同；中医则用各异的药，因为两位小姐体质不同。显然，中医在此高明许多。可问题是，中医之高明，端赖一位良医。晴雯尚且碰上胡庸医乱用虎狼药，普通百姓运气又会怎样？西医当然也需要良医，庸医也照样致命，但西医的可贵在于不容易出庸医，即便出了庸医，也不容易给出虎狼药，因为它有更可靠的用药规范。

所以我坚信，法治，说到底是一种规则之治，它优于其他各种社会治理模式。法治同归而殊途，中国大陆的法治提升可以从斑马线开始。因此，《斑马线上的中国》也有理由更完善些。概括起来，读者对本书初版的批评有两方面：许多问题只是点到为止而未能展开深入；一些篇章出现重复内容。前者主要因为编辑们迫于某种压力不得不主动删削某些文字以至段落；后者主要发生在有关法律师和死刑的两组文章中，因当初成文发表时先后针对不同事件，虽各有侧重，但基本立场一致，故难免相似乃至重复。此次增补，整合重写了律师与死刑两个话题，使之更加简洁精当。当然，也损失了很多接地气的语境感。

2013年9月8日下午，凤凰网在北京朝阳大悦城单向街书店为《斑马线上的中国》举办了读书会，贺卫方老师和郭光东先生抬爱捧

场,惠赐了精彩发言。现场座位不够,那么多听众几小时一直站在那里倾听,令人感动难忘。现将录音内容压缩整理成文,附于书后,相信读者有兴趣了解当时的思想交锋。此外,2014年又给《中国法律评论》、《律师文摘》、《法治周末》写了十几篇文章,补入本书后,为了保持原书脉络与风格,将新近之作集中增编为第四辑。题为“寻求法治的生活方式”,算是对法治未来的一份期许。

前 言*

“斑马线上的中国”并非某种隐喻,而是以法律规则的眼光,参酌斑马线上的乱象,解说对中国法治的十年观察。国家法治,不妨从斑马线做起,从整饬“中国式过马路”开始。而整饬“中国式过马路”,在我看来,应当从理顺人车关系、落实车让人入手。且不说《道路交通安全法》的明确规定,即便是从情理上讲,汽车也应当礼让行人。可在现时中国,汽车不但不礼让行人,还经常与行人抢行;纯粹抢行倒也罢了,有时竟然加速冲向斑马线,用机器的咆哮和铁皮的剽悍来恫吓驱赶行人;行人则报以鄙夷和敌视,蓄积着无奈,阴燃着肝火。这是中国城市街头随处可见的一幕,也是中国现时法治状况的缩影。我们有了一定的法治标示和路径,正如我们有了斑马线,但我们并没有认真遵循法治的规则,正如我们并没有严格遵守交通

* 写作于2009年年底至2010年年初瑞士弗里堡大学访学期间。

法规。

瞥一眼斑马线,就能立刻体察到我们离文明还有多远。“物质文明”与“精神文明”这种区分是成问题的,因为如果没有车德,驾车就算不上文明,最多是一种享受,偶尔还是粗蛮和凌弱的写照。斑马线是中国城市人际关系中一处莫大的隐痛,它隐隐作痛,正是不断提醒我们:温良恭俭让的世情民风正在远去,法治之下的和谐敦睦还未到来。

蒿目时艰,班荆道故。汽车不让行人,首先源于历史惯性。中国最早的车族无疑是达官贵人,因而在国人的集体记忆中,汽车和权势联系在一起。平头百姓给汽车让路,就是在给权势让路。追忆汽车以前的时代,一定级别的官员出门,坐官轿不说,还少不了差人衙役鸣锣开道。“闲人闪开啦,大老爷过来啦!”你听,路上的百姓都不过是些“闲人”,官老爷经过,不但要让,而且要快让,也就是“闪开”。这种意识如此深入人心,以至于当市民社会普遍有车后,人让车已然成为习惯,而当前的路权分配和管理思维也延续并增强了这种定例。汽车时代,何止行人,成荫的树木、古老的屋宇,一切都要给汽车让路。

有资格享受警车开道待遇的毕竟是少数,多数车辆都是争道抢行,根本原因在于路面资源短缺。人多车多,暴塞狂堵,等于坐在车里烧钱,这使得温雅闲适的中产者都狂躁不安起来,而原本属于“尽速通过”的个人理性,在交通压力下聚合为“你挤我抢”的集体非理性。似乎每个驾车者都丧失了换位思考的能力,来不及、顾不上想到自己不开车时也是行人。

汽车的速度不但改变了人们的时空感,也相应改变了路面资源

的利用方式。人与人拥挤时,每个人实际占用和能够争取的空间大致均等,各进一步的本事既然差不多,也就更容易各让一步。但在人与车遭遇时,轻点油门就能瞬间赢得较大的空间,轻踩刹车则意味着让出本可争得的优势,重新加速则意味着油耗的增加。对驾车者而言,减速让行不仅是一种资源的损失和浪费,一定程度上还受制于后车的通行要求。只有当后车同样具有礼让心情,给予理解而不是鸣笛催促时,礼让行人才是一种受欢迎的行为。

汽车的外壳遮蔽了人的面孔,使礼义廉耻的信息传递受到阻隔。驾车人不再顾忌脸面,无须说“对不起”,也听不见“没关系”,甚至不必理会行人的抱怨和谩骂。铁皮和玻璃不仅挡风,而且遮羞。机械力则使驾车人自我放大,自我膨胀,随之有了“车脾气”。好端端一个人,一旦开起车来,立刻性情迥异,车德尽失,甚至飞扬跋扈,乖张暴戾。整个社会弥漫着一种戾气,“正在失去节制与方向”。

汽车不让行人,也可以曲折地归咎于行人,因为有太多的行人根本不走斑马线。哪个驾车者没受过行人乱穿马路之苦!你不走斑马线,妨碍我舒畅驾驶,就别怪我在斑马线上不让你愉快通过。不少国人就是这样反向总结并付诸行动的。必须补叙一句:至少在大城市,在有信号灯的斑马线前,汽车还是能够“红灯停绿灯行”的,而此时恰恰是行人不守规则,红绿灯对他们只起参考作用。

许多人为了少走几步路,即使有过街天桥也不走;明明来不及穿越马路了,也争分夺秒地往前冲,宁愿把自己“晾在”路中央,任凭双向车辆贴身呼啸而过,绝不甘心在路边稍等片刻。还有自行车,它们在路口每每“探出头来”,使右转车辆严重受阻。某些行人似乎忘了自己为何上路,冒着生命危险与汽车比拼勇气,甚至翻越护栏。

在悲剧发生后,旁观者只是唏嘘叹惋,很少吸取教训,下次依然故我。

行人不走斑马线,无视红绿灯,同样有很多原因。中国传统文化向来重目的轻手段,或者说,为达目的可以不择手段。稍作延伸,就是重实体轻程序,重成效轻规则。哂笑“只看红绿灯,不看有车没车”,与嘲笑宋襄公“不鼓不成列”是一脉相承的,暴露出国人聪明算计背后的功利和短视。每当想到别人可能一样聪明时,国人的解决方案是让自己更聪明,更胜一筹,而不是共同回归规则。因为他们担心,别人一旦不守规则,自己就吃亏了,还不如自己先把规则打破。宁可自己不受益,也不让别人得好处,也就是“损人不利己”。

并且,过去若干年,我们滥用了“具体问题具体分析”并使其庸俗化,喜欢一切操之在我,推崇相机而动,挾伐教条僵化,鼓励便宜行事,贬斥墨守成规。视规则为束缚,视遵守规则为呆傻,不愿忍受遵守规则的代价,乐于玩味突破规则的利益。又总是相信,破坏规则的恶果只由别人承担,或者别人和他共同分担,而自己却能独享其利。

总体而言,国人不敬畏规则,只惧怕规则背后的人。摄像头之所以比信号灯更有威慑力,是因为人们相信它背后有一双权力的眼睛。而体现权力的交通执法,却从未在“车让人”方面用心用力。究其原因,或许这种执法不好取证,又不便处罚,因而缺乏执法动力;又或许这种立法本身就不合理、不现实,如果是这样,还不如干脆去掉“车让人”的规定,也免得某些人因为信赖法规而受害。2013年5月开始,全国各地开始整饬行人闯红灯,遇到的阻力相当大,甚至有中年妇女追着往交警身上吐口水。

毋庸讳言,规则不受待见还缘于路面上有太多的特权车,它们

在众目睽睽之下频繁地破坏规则,在百姓中不仅造成了恶劣的影响,也树立了极坏的榜样。“榜样的力量是无穷的”,坏榜样的力量更是无穷的,一万次法制宣传,也经不起一次对法规的凌驾。总体说来,社会特殊号牌的车辆与法治进步程度成反比。因此,由于特权对规则的扭曲,法治或者一直在昏睡,或者根本就不被信仰。

其实,“礼让斑马线”这个说法并不准确。礼让以有路权为前提,而斑马线上行人拥有路权是法律明确规定的,汽车必须避让行人,谈不上“礼让”。只是在有信号灯的斑马线上,只是在行人闯红灯走上斑马线或者根本不走斑马线的时候,才谈得上礼让。并且,即使在汽车有路权的情况下,也应该礼让行人。这问题并不容易说清楚。说“铁皮”强“肉身”弱,强者应当礼让弱者,这个理由固然不错,但还不够有力。因为如果“强不凌弱”只是道义的要求而非法定义务,那便意味着强者须有较高的道德水准,有时还需要牺牲自己的利益,才能做到对弱者的礼让。而一旦将道德要求推及如此众多的驾车者,不仅注定要失败,而且道德的泛化意味着道德的贬值以致沦丧。所以,仅有这个理由是不够的,还应当付诸法律上的强制。

法律上的强制必须针对重大的利益或者事项,汽车让行人,就涉及重大的利益,因而也是一个重大的事项。与一般的强者让弱者不同,在路面上,行人作为弱者处于更大的危险之中。一句话,谁处于更大的危险中,就要让谁先行。这种行车伦理所保护的,其实是人车双方的安全,如果行人身处危险并且遭受伤害,那么造成行人伤害的车辆也难逃干系。

不妨将“为什么让”与“为什么不得让”一并考虑。推想和经验都告诉我们,如果规则设定为汽车可以不避让行人,那么,驾车人

在斑马线前就不会有停车的念头,相反,他会蚕食斑马线,使车身无限接近、压迫、挤推行人;或者在看到行人后,第一反应不是减速,而是兴奋地鸣笛加速,以便“促使”行人快些走开。这样一来,行人不但没有安全感、尊严感,还会感觉受到强烈的刺激和挑衅,难免衍生出兰州老人的砖头砸车事件。砖头固不可取,但也不可再麻木不仁,否则率性肆意的飙车党、醉驾帮会把更多的斑马线变成死亡线,会有更多的谭卓死于对规则的信赖和遵守。

杭州胡斌飙车案之后,我曾撰文认为,飙车不是交通行为,因为飙车有着特定的行为程式,其目的有别于交通活动;谭卓也不是死于交通事故,而是死于胡斌以危险方法危害公共安全的罪行。这是因为,走在斑马线上的人,原本有理由相信那里是法律划定的安全堡垒,而如果有人居然死在这个堡垒中,那就意味着法律只是陷阱。我们容忍对这个堡垒的误入,但不能容忍对它的挑衅。所以,只有真切意识到“汽车不让行人”是文明社会不能容忍的龌龊,只有真正认识到“汽车避让行人”是社会和谐必不可少的环节,并且真诚相信现状必须改变,也能够改变,我们才能认真说服自己,由衷地从我做起。或许有人会说,中国人太多了,如果车让人,那车永远过不去。我的回应是,这种情况下应当改变的是路面通行设施,比如建过街天桥、修地下通道,而不能以破坏规则为代价。

环顾世界,汽车礼让行人,香港做的最好,澳门次之,它们算是给国人争了口气;台湾像块跷跷板,由北向南一路滑坡,台北很好,高雄很糟;美国日本没去过,放眼欧洲,大致情况是瑞士德国英国最好,西班牙法国次之,奥地利意大利又次之,捷克波兰只能说等而下之。这个排列,同上述国家和地区的法治程度是大致匹配的。法治

越健全,斑马线上越文明;法治越败坏,斑马线上越是乱象丛生。法国很有特点,行人不怎么看信号灯,他们看上去很善于同环境协商。不过他们坚持走斑马线,汽车也绝对让行人。

我问过几个瑞士人,开车时为什么礼让行人?他们的回答是:已经习惯了。习惯从何而来?我以为来自教育、奖惩和模仿。就斑马线上的国民表现而言,不得不说我们的国民教育是失败的。从幼儿园开始,我们被教导要成为一个英雄而不是一个普通的守法者。长大以后,我们期待着有朝一日能见义勇为,却不屑于日常生活中依从交通标志、排队等候或者不随地吐痰。因此,斑马线问题,应当从娃娃抓起。仅次于教育的是奖惩,或者说奖惩也是教育手段的一部分。奖,不只来自官方褒扬,更来自路人赞许的表情和手势;惩,不光来自警察罚款,也来自社会舆论的批评和指责。我曾设想,能否让汽车也有“表情”,民间可否发明一种“灯言手语”,说“请您先走、谢谢、对不起、没关系”。不过,如何确保让汽车只说礼貌话,不说骂人话,倒是个问题。说到模仿,当今世界不乏公认的、现成的好榜样,就看我们愿不愿意去模仿。

车让人,目标是好的,但方法和途径需要讨论和斟酌,不能不择手段。比如,禁止吃猫吃狗,禁止未成年人用手机,禁止黄色短信,立意和目标可能都是正当的,但对实现这些目标的手段是否正当,我们向来关注不够。掀开每个锅盖?搜查每个书包?还是组建一支道德水准极高、抗黄能力超强、以关怀他人生活品味为己任的职业队伍?如果手段的损害大于目标的收益,那么就不值得追求这个目标。

官方的提倡,交警的努力,必然起到良好的推动作用。交警的

执法重心需要调整,整饬斑马线上的乱象,总比抓压实线、罚乱停车更关乎生命、更贴近民心。毕竟,所有交通规则的核心目的是保证人的安全。要有持之以恒的严格执法,而不能指望暴风骤雨式的运动,因为它不能维持长久。公交站点的排队可资借鉴,经过社会各界的努力,人们终于开始认同排队并且逐渐习惯排队了。

回想一下,学习排队的过程成本是很高的,有许多协管员和志愿人员付出了艰辛的努力。不过,这个过程也告诉我们,很多事情没有警察也是可以办好的,甚至办得更好。试想一下,让每条斑马线附近都站上警察,假如警力充裕,那对于斑马线上的秩序一定是极为有效的。但我宁可不要这种“有效”,因为身边站满警察只能说明法治败坏、社会动荡。斑马线是具体而生动的全民法治的课堂,应当在这里学会建设无须权力的秩序,也由此提升人的尊严和自治。

是为序。

目 录

第一辑 国家应当对国民的道德生活保持中立

- 测谎 对精神的刑讯逼供 / 003
- 汽车 安全带的自由 / 008
- 二奶 不道德者的权利 / 011
- 国家 应当对国民的道德生活保持中立 / 014
- 禁烟 调低目标才有共识 / 017
- 酒驾 新政尚需斟酌 / 020
- 天 个性车牌及电动自行车 / 023
- 殇 绝不能出第二个孙志刚 / 027
- 存在 不以身份证为前提 / 030
- 冤案 昭雪的制度空间 / 035
- 捡到一分钱 构建法治之下的警察权 / 039
- 镜头对准谁 从录像执法到执法录像 / 042
- 执法环节 应确定在公众看得见并且有亲和感的地方 / 045

- 警用手枪 转轮热议 / 049
- 警察的子弹 应当是诚实的 / 052
- 假发和法袍 不能确保正义 / 055
- 推诿与迷恋 两非入刑 / 057
- 保险与历险 帅英骗保 / 060
- 假设与选择 该不该击落被劫持的飞机 / 064

第二辑 正义必须看得见

- 保卫家园之一 不可攻破权利的最后堡垒 / 071
- 保卫家园之二 和谐社区靠谈不靠打 / 075
- 保卫家园之三 物业毁在“管理”二字上 / 079
- 城管之一 全副武装的秩序 / 082
- 城管之二 公正必须看得见 / 085
- 惊悚 钟南山的收容观 / 088
- 物议 喜欢淘汰别人 / 091
- 救死 杀人自残者的救治问题 / 094
- 扶伤 该不该给坏人治病 / 097
- 罪与罚 老汉被判种树 / 100
- 悲与凉 要求返回监狱 / 103
- 勿求完胜 以司法理性对待悔罪 / 106
- 医患关系 医院警务室利弊谈 / 110
- 电瓶车 能否运营与号牌何干 / 114
- 火车 提速是全社会努力的结果 / 117

民间反扒	说到底是一个法律问题	/ 119
网络空间	给脆弱人性一个避风港	/ 121
特别费案	一场政治的法律游戏	/ 124
学会妥协	为犯罪架起后退的金桥	/ 128
拆迁	不宜投票解决	/ 131
民主	痛恨不正当的秘密	/ 133
设计	经济人的机智与法律人的忧虑	/ 136
安检	不应遵行秘密法	/ 140
矿难	不停地为生命的至高价值呐喊	/ 143
反家暴	知其不可而为之	/ 147
打老婆	殴妻也是一种文化	/ 151
视差	《东京审判》的遗憾	/ 154
色差	《色·戒》的诉讼	/ 157
引产	目的及其反噬	/ 161

第三辑 法律的精髓不是鼓励善而是禁止恶

许霆风波之一	ATM机不是金融机构	/ 169
许霆风波之二	定罪量刑的几个关键	/ 172
好事风波之一	生命价值不因做了坏事而贬损	/ 176
好事风波之二	扭送致人死亡案	/ 180
好事风波之三	法律的精髓不是鼓励善而是禁止恶	/ 183
好事风波之四	扶危救难不是交通违法行为	/ 187
飙车	不是交通	/ 190
清空监狱	六十国庆宜行特赦	/ 193