

交通犯罪论

STUDY ON TRAFFIC CRIMES

李朝晖 著



法律出版社 | LAW PRESS

交通犯罪论

STUDY ON TRAFFIC CRIMES

李朝晖 著



法律出版社 | LAW PRESS

图书在版编目(CIP)数据

交通犯罪论 / 李朝晖著. -- 北京 : 法律出版社,
2018

ISBN 978 - 7 - 5197 - 2683 - 6

I. ①交… II. ①李… 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(2018)第 209667 号

交通犯罪论
JIAOTONG FANZUI LUN

李朝晖 著

责任编辑 赵明霞
装帧设计 鲁娟

出版 法律出版社
总发行 中国法律图书有限公司
经销 新华书店
印刷 北京虎彩文化传播有限公司
责任印制 胡晓雅

编辑统筹 法商出版社
开本 710 毫米×1000 毫米 1/16
印张 14.75
字数 241 千
版本 2018 年 10 月第 1 版
印次 2018 年 10 月第 1 次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

网址/www.lawpress.com.cn

投稿邮箱/info@lawpress.com.cn

举报维权邮箱/jbwq@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、子公司销售电话:

统一销售客服/400-660-6393

第一法律书店/010-63939781/9782

西安分公司/029-85330678

重庆分公司/023-67453036

上海分公司/021-62071010/1636

深圳分公司/0755-83072995

书号:ISBN 978-7-5197-2683-6

定价:58.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

李朝晖

武汉大学法学院法学博士，中国人民大学法学院法学博士后，英国伦敦大学学院访问学者，中央财经大学法学院副教授；主要研究领域为刑法学、犯罪学；在《法学》《法学评论》等期刊发表论文20余篇；主持国家社科基金项目1项、司法部法治建设与法学理论研究部级科研项目1项。

目 录

引 言 / 1

- 一、交通事故的历史发展与现状 / 1
- 二、我国交通安全的未来发展趋势 / 4
- 三、交通犯罪研究的概况与展望 / 6

第一章 交通犯罪概述 / 8

第一节 交通犯罪的概念 / 8

- 一、交通犯罪概念的厘定 / 8
- 二、交通犯罪圈的划定 / 11

第二节 道路交通犯罪的立法規制 / 13

- 一、国外关于道路交通犯罪的立法規制 / 13
- 二、我国港澳台地区道路交通犯罪的立法規制 / 20
- 三、中国内地道路交通犯罪的立法規制 / 25

第三节 道路交通犯罪的共同属性 / 26

- 一、道路交通犯罪行为发生于“道路” / 27
- 二、道路交通犯罪的成立须有交通工具参与 / 32
- 三、道路交通犯罪的成立与交通事故相关 / 34

第二章 交通肇事罪 / 37

第一节 交通肇事罪的实行行为 / 37

- 一、交通肇事罪实行行为认定的现状及存在问题 / 38
- 二、交通肇事罪的实行行为本质 / 43

三、交通肇事罪实行行为的成立要件 / 46

第二节 交通肇事罪的构成要件结果 / 52

一、致人死亡结果认定与适用 / 53

二、致人伤害结果认定与适用 / 61

三、造成财产损失结果适用探讨 / 65

四、交通肇事罪的因果关系 / 69

第三节 交通肇事罪的犯罪主体 / 71

一、交通肇事罪犯罪主体的界定标准 / 71

二、交通肇事罪犯罪主体的具体种类 / 73

第四节 交通肇事罪的犯罪过失 / 81

一、交通肇事罪主观罪过形态 / 81

二、交通肇事罪犯罪过失的认定 / 83

第五节 交通肇事的刑事责任确定 / 93

一、交通肇事行为承担刑事责任的条件 / 93

二、交通事故责任认定的审查适用 / 95

第三章 交通运输肇事后逃逸 / 98

第一节 交通肇事后逃逸 / 98

一、交通肇事后逃逸的含义 / 99

二、交通肇事后逃逸行为的性质 / 101

三、交通肇事后逃逸行为的构成 / 104

四、交通肇事后逃逸的刑事责任认定 / 108

第二节 交通肇事后因逃逸致人死亡 / 111

一、交通肇事后“因逃逸致人死亡”的含义 / 111

二、交通肇事后“因逃逸致人死亡”的性质 / 113

三、交通肇事后“因逃逸致人死亡”的构成 / 115

四、交通肇事后“因逃逸致人死亡”的认定与处理 / 120

第三节 交通肇事后逃逸与交通肇事罪司法适用 / 122

一、“指使逃逸致人死亡成立交通肇事罪共犯”探讨 / 122

二、自首制度在交通肇事罪中的适用 / 126

第四章 危险驾驶罪 / 130

第一节 危险驾驶罪的立法 / 130

- 一、危险驾驶罪的立法进程 / 130
- 二、危险驾驶罪的立法意义评价 / 132

第二节 危险驾驶罪的构成特征 / 134

- 一、危险驾驶罪的犯罪本质 / 134
- 二、危险驾驶罪的客观表现 / 137
- 三、危险驾驶罪的犯罪主体 / 150
- 四、危险驾驶罪的主观罪过 / 151

第三节 危险驾驶罪与其他犯罪的关系 / 154

- 一、危险驾驶罪与交通肇事罪的界限 / 154
- 二、危险驾驶罪与以危险方法危害公共安全罪的界限 / 155

第五章 限制交通犯罪成立与处罚范围的理论 / 157

第一节 危险分配 / 157

- 一、危险分配理论的含义与发展 / 157
- 二、危险分配与中国交通犯罪处理 / 161

第二节 信赖原则 / 163

- 一、信赖原则的含义及其发展 / 163
- 二、中国适用信赖原则处理交通事故案件探讨 / 167

第三节 期待可能性 / 170

- 一、期待可能性理论概述 / 170
- 二、中国交通犯罪案件适用期待可能性理论探讨 / 173

第六章 交通犯罪的立法完善 / 176

第一节 交通肇事后逃逸行为的独立犯罪化 / 176

- 一、刑法和司法解释关于交通肇事后逃逸行为规定的弊端 / 176
- 二、交通肇事后逃逸行为应当独立犯罪化 / 179
- 三、交通肇事后逃逸行为独立犯罪化罪名设置 / 181

第二节 危险驾驶罪的立法完善 / 185

- 一、危险驾驶罪刑法规定的局限性 / 185

二、危险驾驶犯罪的他国立法经验 / 187

三、中国刑法危险驾驶犯罪的立法完善 / 190

结 语 / 193

主要参考文献 / 195

附 录 / 212

中华人民共和国刑法(节选) / 212

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 / 214

最高人民法院关于醉酒驾车犯罪法律适用问题的意见 / 216

最高人民法院、最高人民检察院、公安部关于办理醉酒驾驶机动车刑事案件适用法律若干问题的意见 / 221

最高人民法院关于常见犯罪的量刑指导意见(节选) / 223

最高人民法院关于常见犯罪的量刑指导意见(二)(试行)(节选) / 224

指导案例32号——张某某、金某危险驾驶案 / 225

最高人民法院研究室关于遇害者下落不明的水上交通肇事案件应如何适用法律问题的电话答复 / 228

引言

一、交通事故的历史发展与现状

汽车的发明及应用,使社会交通事业发生了革命性的变化,永远地改变了人们的生活、旅行和办事的方式。但同时也引来了一个罪恶的幽灵——“交通事故”在四处游荡,严重威胁人们的生命健康与财产安全。汽车等现代交通工具的应用和交通参与有其严格的安全规则,但人们并不总是能遵守这些规则去使用交通工具和参与交通,于是幽灵就跳出来作祟,从而导致严重后果发生,造成大量人员伤亡和巨大财产损失。自1869年8月31日,爱尔兰科学家玛丽·沃德(Mary Ward)在乘坐自己表弟驾驶的蒸汽汽车旅行时,从车上甩下来并被汽车碾过而死亡,成为第一个交通事故遇难者以来,100多年来全球已有1亿人在交通事故中殉难。^①

为了保障交通安全,降低交通事故损害,人们不断提高交通科技水平,如汽车科技方面,安全带、ABS、安全气囊等技术设备逐步得到应用,降低了汽车事故的伤亡率。但从多数国家的交通发展历史来看,汽车的应用在推动经济繁荣发展的同时,也带来数量巨大的交通事故,造成大量人员伤亡和难以计数的经济损失,交通事故已是这些国家非自然原因死亡的第一杀手。第一汽车大国美国是世界上汽车拥有量最多,也是交通最为发达的国家,其交通事故死亡人数亦是西方发达国家中最高

^① C Tingvall, "The History of Traffic Safety: Describing 100 Years", *Technology & Culture* 56, 2015, pp. 489 - 492.

的,1966年美国道路交通事故死亡人数达到高峰,共有50894人丧生。^①自此,美国政府开始强制执行一系列的安全措施,交通事故死亡率也一直保持着下降的趋势,但在20世纪80年代至90年代中期以前,每年因道路交通事故死亡人数一直列各国之首。目前每年仍有3万余人在交通事故中丧生。^②日本原来是世界第二汽车大国,第二次世界大战后,日本经济逐步恢复,在20世纪50年代中期日本经济又迈入高速增长阶段,社会汽车保有台数和持有驾驶执照的人数急剧增加,交通事故也不断增长。1969年,日本发生道路交通事故约72万件,死亡16257人;1970年,发生道路交通事故70万件,死亡人数达到16765人,创造了有史以来的最高纪录,负伤人数也达到98万人(人称“第一次交通战争”)。之后,随着日本道路交通状况的变化,新修道路、完善信号设施以及交通标志等交通设施、推广交通教育等综合交通安全对策初见成效,事故发生件数和死亡人数有减少倾向,在20世纪70年代的后半期,每年事故发生件数约为46万件,死亡人数约为8500人,负伤人数不到60万人。但是,进入80年代中期后交通事故又再次增加,从1988年开始的8年间,每年的死亡人数再次超过1万人(人称“第二次交通战争”)。到1996年始下降到1万人以下。^③2009年日本交通事故死亡人数下降到5000人以下,有4914人在交通事故中死亡。^④2014年日本交通事故死亡人数继续下降为4113人。^⑤2015年日本交通事故死亡人数略有增长,4117人因交通事故死亡。^⑥2016年日本交通事故死亡人数下降为3904人。^⑦2017年日本因交通事故死亡人数为3694人,比2016年减少210人,创下有相关数据统计以来的新低。^⑧

1949年中华人民共和国成立前,国内共有各种汽车56890辆,公路13万公里。

① 吴琦幸:《美国的交通事故死亡率为何低?》,载《驾驶园》2008年第1期。

② 牟歌:《美2012年交通事故死亡人数上升 90%交通事故人为造成》,载人民网:<http://usa.people.com.cn/n/2013/11/19/c241376-23584095.html>,最后访问日期:2018年5月15日。

③ 高铭喧、赵秉志主编:《过失犯罪的基础理论》,法律出版社2002年版,第67页。

④ 何德功:《日本去年交通事故死亡人数降至57年来新低》,载腾讯网:<https://news.qq.com/a/20100526/001088.htm>,最后访问日期:2018年5月15日。

⑤ 张知:《日本2014年交通死亡人数超4000 高龄者比重创新高》,载日本新华侨报网:<http://www.jnocnews.jp/news/show.aspx?id=79112>,最后访问日期:2018年5月15日。

⑥ 张丽娅、陈建军:《日本2015年4117人因交通事故死亡 时隔15年出现增长》,载人民网:<http://japan.people.com.cn/n1/2016/01/05/c35467-28015405.html>,最后访问日期:2018年5月15日。

⑦ 郭梦华、马丽:《2016年日本交通事故死亡人数时隔67年跌破4000人》,载环球网:<http://world.huanqiu.com/exclusive/2017-01/9904028.html>,最后访问日期:2018年5月15日。

⑧ 吕少威:《日本2017年交通事故死亡人数创历史新低》,载新华网:http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/04/c_129783236.htm,最后访问日期:2018年5月15日。

我国从1953年开始发展自己的汽车工业,但全社会的汽车保有量不高,公路通车里程不长,所以交通事故相对较少。虽然中国道路交通事故死亡人数于1971年就已突破万人大关,达到11331人,由于人口基数大,影响并不是很明显。改革开放以来,中国交通运输事业迅猛发展,同时道路交通事故猛增,1985年道路交通事故死亡人数为40906人,交通事故引起国人警醒。随后国家公安、交通部门多次对道路交通秩序进行治理整顿,但收效并不是很显著,并且随着汽车拥有量增多,公路里程延长,交通事故死亡人数仍在急剧增加。1995年,道路交通事故死亡人数达到71494人。交通事故的危害已是令人触目惊心,公安、交通部门加大治理力度,但依然不能有效遏制交通事故居高不下的势头。2000年全国道路交通事故死亡人数达到93853人。^①

20世纪90年代期间中国交通事故的高发势态,曾经被认为是正常现象。有的学者指出,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某一个值具有相关性。国民经济发展到某一个数字,交通事故必然上升;国民经济发展到某一个数字,交通事故必然下降。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20世纪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5%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。20世纪末期中国国民经济发展速度一直保持在8%左右,交通事故呈上升趋势是正常的。^②

从逝去的20世纪的历史来看,中国国民经济的发展,也许是导致交通事故上升的原因。但交通事故死亡人数从1951年的852人增长到2000年的93853人,增长110倍。虽然经济发展必然要付出代价,但如果不遏制交通事故增长势头,经济发展的成绩将大大减损。

2001年3月8日,公安部发布《关于2001年交通事故预防工作的意见》,希望公安交通部门通过全面加强各项工作,努力提高交通事故预防工作水平,使事故多发的状况有所缓解,进一步减少群死群伤特大事故。但2001年全国道路交通事故死亡人数依然攀升,死亡105930人。2002年全国道路交通事故死亡109381人,2003年道路交通安全形势略有好转,道路交通事故死亡104372人;2004年全国道

^① 中国道路交通事故数据均引自从1986年起出版的历年《中国法律年鉴》,以下同,不再说明。

^② 刘立仁、佟小:《柏油路上的战争——我国交通事故大揭秘》,载人民网:[http://www. people.com.cn/GB/shehui/47/20010824/543336.html](http://www.people.com.cn/GB/shehui/47/20010824/543336.html),最后访问日期:2018年5月16日。

道路交通事故死亡 107077 人。稍微值得欣慰的是,自 2004 年《道路交通安全法》及《道路交通安全法实施条例》全面实施以来,全国道路交通事故呈逐年下降趋势,自 2005 年开始,中国交通安全治理工作的投入与努力逐渐取得成效,道路交通事故的损害连年下降,2005 年全国道路交通事故死亡 98738 人;2015 年全国道路交通事故死亡人数下降到 58022 人。

通过数据可以看出,21 世纪以来,我国道路交通安全治理初见成效。再对比经济发展的数据,前述经济发展与交通事故的关系,“国民经济发展到某一个数字,交通事故必然上升;国民经济发展到某一数字,交通事故必然下降”的论断并不成立。日本战后全年因交通事故死亡人数最少的年份是 1949 年,死亡人数为 3790 人。过去交通事故死亡人数最多的年份是 1970 年,为 16765 人,从 1996 年起始终保持在 1 万人以下且呈持续下降的趋势。1949 年,日本全国的汽车保有数约为 30 万辆,还不到目前约 8100 万辆的 0.4%。时隔 68 年,2017 年日本全国因交通事故死亡 3694 人,创下自 1948 年有相关数据统计以来的新低。^① 日本警察厅认为,交通事故死亡人数的减少,除了机动车的安全性能和医疗技术的提高,还在于采取了综合的交通安全对策,比如,教化司机、改良道路等对策。^② 而中国 2005 年到 2015 年期间道路交通事故死亡人数的下降,除了得益于类似日本的机动车安全性能和医疗技术的提高、综合的交通安全对策的采取外,《道路交通安全法》《道路交通安全法实施条例》等法律规范实施的效用是重要因素。

二、我国交通安全的未来发展趋势

从统计数据来看,随着我国交通安全治理水平的提高,交通事故死亡人数的下降,我国交通事故高峰期已经过去。但与交通安全管理发达国家比较,在客观上中国交通安全水平与日本、英国等国家依然存在较大差距,在社会发展进程中仍然面临严峻的考验。

1. 交通安全压力巨大。随着中国经济持续稳健发展,中国社会的汽车普及化潮流已经到来,2007 年中国已经成为世界第二大汽车消费市场,2010 年汽车销量更是超越美国,占据世界第一的位置。2017 年年底,全国机动车保有量达 3.10 亿辆,其

^① 吕少威:《日本 2017 年交通事故死亡人数创历史新低》,载新华网:http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/04/c_129783236.htm,最后访问日期:2018 年 5 月 15 日。

^② 郭梦华、马丽:《2016 年日本交通事故死亡人数时隔 67 年跌破 4000 人》,载环球网:<http://world.huanqiu.com/exclusive/2017-01/9904028.html>,最后访问日期:2018 年 5 月 15 日。

中汽车 2.17 亿辆；^①汽车数量剧增，道路交通安全压力巨大将是中国交通发展中的常态。

2. 非专业司机大量增多。伴随着全社会机动交通工具拥有量的飞速增长，持有机动交通工具驾驶执照的人数也大量增加。以机动车辆驾驶员人数为例，2003 年中国驾驶人数量达到 1 亿人，2010 年快速增加达到 2 亿，2014 年 11 月突破 3 亿大关。^② 2017 年年底，机动车驾驶人达 3.85 亿人。^③ 可以预见，伴随中国经济持续发展，全社会机动车拥有量还将不断增多，机动车驾驶人人数仍将继续攀升。机动车及驾驶人数量迅速增长，给人们生产生活带来便捷的同时，也带来不容忽视的安全隐患。^④ 在数量巨大的机动车驾驶员中，只有相当少一部分人是职业驾驶员，以驾驶交通工具为本职工作。而大部分人不以驾驶交通工具为职业，“业精于勤”，相应地，这部分人的驾驶技能与职业驾驶员相比，特别是在驾驶交通工具初期，要逊色一些，交通安全危机判断与处理水平较低，易引起交通事故。

3. 道路交通车辆通行紧张状况难以在短时间内改善。中华人民共和国成立 60 余年来，我国的公路建设事业取得了比较辉煌的成就，1949 年全国有公路 13 万公里（通车里程为 8.07 万公里），绝大部分为低等级公路。2017 年全国公路通车总里程达 477 万公里，其中高速公路通车里程 13.6 万公里，居世界第一位；^⑤但公路里程建设远远赶不上社会机动车增加的步伐，交通拥塞成为制约经济发展的“瓶颈”。上海市率先从 1994 年开始对中心城区新增私家车实施限牌措施，2010 年 12 月 23 日北京也开始实行新增汽车限牌措施；此后贵阳、广州、天津、杭州、深圳等城市也相继出台小客车限牌措施。对小客车进行限牌，能够在一定程度上缓解汽车数量增长与道路交通设施发展的矛盾，但上海、北京等特大城市交通拥堵局面一直不能得到根本改观。另外，我国的公路设施也不尽完善，中国道路建设的安全科技水平及含量与发达国家相比还有相当差距，也在一定程度上制约着交通安全保障水平的

① 张子扬：《公安部：截止 2017 年底全国机动车保有量达 3.10 亿辆》，载新华网：http://www.xinhuanet.com/2018-01/15/c_129791195.htm，最后访问日期：2018 年 5 月 16 日。

② 罗沙、邹伟：《我国机动车驾驶人数量突破 3 亿》，载《新华每日电讯》2014 年 11 月 28 日，第 2 版。

③ 张子扬：《公安部：截止 2017 年底全国机动车保有量达 3.10 亿辆》，载新华网：http://www.xinhuanet.com/2018-01/15/c_129791195.htm，最后访问日期：2018 年 5 月 16 日。

④ 黄慧中：《2016 全国机动车/驾驶人数量达历史最高》，载人民网：<http://auto.people.com.cn/n1/2017/01/12/c1005-29016951.html>，最后访问日期：2018 年 5 月 16 日。

⑤ 《中国铁路公路营运通车总里程世界第一》，载凤凰网：http://finance.ifeng.com/a/20180208/15977279_0.shtml，最后访问日期：2018 年 5 月 16 日。

提升,造成交通事故的隐患。

4. 社会民众的交通意识有待提高。我国道路交通事故中行人、自行车、摩托车的违章比例较高,与汽车发生相撞事故后,死伤的比例高。这种交通事故缘于社会民众交通意识不高,违章行为较多。西方国家在交通发展过程中也认识到这种问题,加强公民的交通安全教育。例如,法国在1977年针对道路安全教育正式提出了全面教育和终身教育的概念,在学校义务教育阶段,小学三年级即开设《道路安全学习》课程,教育小学生循序渐进地掌握与交通相关的知识、法规以及标志,懂得法规、危险与事故三者之间的关系。课程一直延续到高中毕业,内容逐步加深。^① 目前,我国在国民教育体系内已把交通常识作为小学生《品德与社会》课程的一项内容列入教学计划,加强学生的交通法规意识。2012年11月,国务院正式批准将每年的12月2日确定为“全国交通安全日”。这一举措对促进道路畅通安全、推动社会文明进步、加强社会公德建设将产生深远影响。^② 但彻底提高社会民众的交通意识尚有待时日,只有社会不断进步,文明水平不断提高,交通安全意识深入每个公民心中,社会的总体交通安全意识才会有一个质的提高。

未来几十年,在中国经济发展中,汽车数量持续增多、非专业司机大量增加、社会交通设施发展滞后于机动车数量剧增的矛盾在短时期内难以迅速缓解改善,社会民众交通安全意识还有待提高等诸方面因素,决定了危害公共交通安全的行为及所造成的交通事故在一定时期内还将保持高发势头。

三、交通犯罪研究的概况与展望

第二次世界大战前,世界的经济与文化中心在欧洲,法律研究亦不例外。英国在1930年即制定了第一部《道路交通条例》(Road Traffic Act 1930),条例规定了鲁莽或危险驾驶罪、疏忽驾驶罪等犯罪。但整个世界范围内交通并不发达,交通犯罪问题还不是影响社会发展的重要问题。第二次世界大战后,随着经济恢复,交通通行频繁,交通事故增多,交通犯罪亦获得受到社会重视的机会。1953年《Wilkinson's Road Traffic Offences》第1版在英国出版,这是在英语国家与地区具有卓越地位的交通犯罪著作和工具书,在世界范围内亦具有广泛影响,目前已经修订到第28版。交通犯罪的问题在日本于20世纪50年代受到学者关注,但到日本“第一次交通战

^① 廖先旺:《道路安全从教育抓起——法国交通调查之一》,载《道路交通管理》2006年第1期。

^② 邹伟、史竞男:《详解全国交通安全日》,载《汽车与安全》2012年第12期。

争”期间始引起高度重视,1970年日本成立交通法学会,有众多学者参与对交通犯罪的研究。后来随着各国交通事业的恢复与发展,交通犯罪研究逐渐迎来热潮。在理论研究上,西原春夫先生的《交通事故和信赖原则》、安西温先生的《自动车事故》、甲斐克则先生的《海上交通犯罪研究》、冈野光雄先生的《交通事犯与刑事责任》等,都是交通犯罪研究的力作。

我国对交通犯罪的研究原来主要集中在交通肇事罪,2011年《刑法修正案(八)》增设危险驾驶罪后,危险驾驶罪成为交通犯罪新的研究热点。学界对交通肇事罪和危险驾驶罪的研究予以高度关注,公开刊物发表的论文数量可观;亦有学术专著出版,如高秀东教授的《交通肇事罪的认定与处理》、赵微教授的《水上交通犯罪的理论与实务》、李文峰博士的《交通肇事罪研究》、李凯博士的《交通犯罪的刑法规制》、周舟博士的《中日道路交通犯罪比较研究》、梁宾博士的《危险驾驶罪研究》等,是交通犯罪研究领域具有一定影响的著作。

在交通实践中,中国的汽车普及化潮流已经到来,交通安全压力巨大,新类型案件频发,面对危险的威胁,运用刑法对交通安全进行保护具有非常现实的意义。在交通事业发展过程中,正如日本著名刑法学家西原春夫先生所预言,中国迟早必然也会面临第二次世界大战后日本所遭遇的类似问题,对日渐增多的机动车应采取什么对策;政策上如何防止交通事故的发生;面对多种多样的交通事故如何设定刑法上认定过失的标准;应当采取哪些措施处理数量庞大的违反交通规则者等。^①但就刑法而言,在多大范围、多大程度上保护交通安全涉及一国的刑法定位和刑事政策问题。在国民一般都持有驾驶执照的时代,谁都有犯交通事故的可能,将多数国民打上前科的烙印,对于刑罚的本来意义来说,是不妥当的。^②对危害交通安全的行为应在多大程度和范围内认定为犯罪,对肇事者应予以怎样处罚,将成为影响中国未来几十年经济发展与社会进步的一个重要问题。

① [日]西原春夫主编:《日本刑事法的形成与特色》,李海东等译,法律出版社、日本国成文堂出版社1997年版,第251页。

② 高铭暄、赵秉志主编:《过失犯罪的基础理论》,法律出版社2002年版,第68页。

第一章

交通犯罪概述

第一节 交通犯罪的概念

一、交通犯罪概念的厘定

交通是社会经济发展的先行者,其规则是社会文明和生产力发展的重要标志。在历史上,各个国家法律法规对交通规则都有规定,同时亦规定对违反规则行为予以处罚。如中国《唐律疏议·杂律》第392条载:“诸於城内街巷及人众中,无故走车马者,笞五十;以故杀伤人者,减斗杀伤一等。杀伤畜产者,偿所减价。馀条称减斗杀伤一等者,有杀伤畜产,并准此。”但交通犯罪是一种复杂的现代型犯罪,可以说是汽车、火车、飞机、轮船等现代交通工具的应用及现代交通事业发展带来的负面效应,正是交通事业的发展给交通犯罪提供了契机,反过来交通犯罪又阻碍了交通事业的发展。为了惩治与防范交通犯罪,人类又不断推进交通科技的进步和完善交通法律法规。快速、便捷、安全的交通已经成为现代社会发展不可或缺的部分,同时亦是社会进步与发展的目标,危害交通安全的交通犯罪行为成为刑法上的重要课题。

在客观上说,世界范围内的交通犯罪学术交流还不充分。在交通犯罪研究上,关于交通犯罪的定义,迄今为止仍未能形成一个被广泛认可的通说。

英国法官与学者编著的《Wilkinson's Road Traffic Offences》,是在英语国家与地区具有卓越地位的交通犯罪著作和

工具书,在世界范围内亦具有广泛影响。《Wilkinson's Road Traffic Offences》对英国《道路交通条例》(Road Traffic Act)所规定的交通犯罪行为及认定进行了非常详细的探讨和研究,但并未对交通犯罪确定一个通用的定义。

日本学者在研究交通犯罪时根据各自的认识界定了交通犯罪的概念,关于交通犯罪含义的认识主要有以下观点:

大塚仁先生认为,所谓(妨害往来的)交通犯罪,是指侵害公共交通工具或交通设施的犯罪。^①

荒木伸怡先生认为,交通犯罪,是指随着交通工具运行所发生的、抵触刑罚法规的行为。^②

冈野光雄先生认为,交通犯罪具有各种不同的概念,总括来说,是指因为交通工具所惹起的违法行为。^③

大谷实先生认为,交通犯罪有狭义、广义、最广义之分。狭义的交通犯罪,是指以交通工具为手段或者对象的犯罪,即业务上过失致死伤罪、遗弃罪、妨碍交通往来罪等。广义的交通犯罪,是指除狭义的交通犯罪之外,还包括各种违反交通取缔法规的犯罪。最广义的交通犯罪,是泛指违反交通罚则的犯罪。^④

我国内地学者对交通犯罪含义的界定主要有:

王牧教授认为,交通犯罪有广义与狭义之分,广义交通犯罪指一切与交通有关的犯罪,包括铁路、公路航运、空运等交通犯罪;狭义交通犯罪仅指有关公路汽车交通方面的犯罪。^⑤

张明楷教授认为,交通犯罪,是指破坏交通工具或交通设备,以及其他侵害交通安全的犯罪。由于交通工具与设备在现代社会中发挥着重大的作用,妨害交通时会给不特定或多数人的生命、身体或者财产带来危险,因此属于公共危险罪,其保护的法益就是公共的交通安全。^⑥

李凯博士认为,交通犯罪在中国刑法的语境中具有不同的含义,广义的交通犯罪是指涉及交通领域或交通秩序之犯罪,如我国《刑法》第116条规定的破坏交通

① [日]大塚仁:《刑法概说(各论)》(第3版),冯军译,中国人民大学出版社2003年版,第378页。

② [日]泽登俊雄等编:《新刑事政策》,日本国评论社1999年版,第386页。

③ [日]中山研一等编:《现代刑法讲座》(第5卷),日本国成文堂1982年版,第105页。

④ [日]大谷实:《刑事政策讲义》,日本国弘文堂1999年版,第417页。

⑤ 康树华、王岱、冯树梁主编:《犯罪学大辞书》,甘肃人民出版社1995年版,第495页。

⑥ 张明楷:《外国刑法纲要》(第2版),清华大学出版社2007年版,第650页。