

新型危险驾驶罪的理解与适用

杨 光

(昆明市人民检察院 公诉三处, 昆明 650000)

摘要:《刑法修正案(九)》扩充了危险驾驶罪的罪状,将校车或客运车辆严重超员超速和违规运输危险化学品危及公共安全的行为,也规定为危险驾驶罪,并对这两类驾驶行为负有直接责任的所有人、管理人,以本罪论处。校车的认定,应包括事实上从事校车业务的载客车辆,旅客运输应该具备“营运性”特征,严重超员超速的认定应采取比例加数量的模式确定。违规运输危险化学品的运输行为要求必须产生了危害公共安全的危险状态,但并不要求出现实害的结果。机动车所有人或管理人对特定两类驾驶行为负有直接责任只能理解为故意责任,不包括过失责任。

关键词:危险犯;校车业务;旅客运输;公共安全;直接责任

中图分类号:D924

文献标识码:A

文章编号:1008-6390(2018)01-0009-06

随着社会的发展,刑法规范会不断进行修订,以适应社会发展的需要,其立法特点便是犯罪化,即通过刑事立法手段将本来不属于犯罪的行为,赋予刑罚的法律效果。危险驾驶罪的出台和修订,便是刑法实现犯罪化的一个典型范例。近年来,醉酒驾车和机动车竞速等恶性驾驶行为频发,为了有效整治这类恶性驾驶行为,《刑法修正案(八)》将醉酒驾车以及飙车行为规定为犯罪,便是采取增设罪名这一方式实现了犯罪化。考虑到危险驾驶行为日益多样化的现实,结合危险驾驶罪出台后的司法实践,《刑法修正案(九)》又以扩充罪状的方式,将校车及客运严重超员超速以及违规运输危险化学品危及公共安全行为纳入危险驾驶罪的规制范围,并进一步规定,如果机动车所有人、管理人对上述两类危险驾驶行为负有直接责任的,也要依照危险驾驶罪追究其刑事责任。本文以《刑法修正案(九)》中有关危险驾驶罪修订扩充的内容为研究对象,分析新增法条的立法背景,并在此基础上对其适用情形、犯罪主体及责任形式等相关内容展开探讨。

一、危险驾驶罪修订的立法背景

自醉酒驾车进入刑法视野后,醉驾行为得到了有效治理,因醉驾导致的交通事故数和伤亡人数较以往有所降低,取得了较好的社会效果^①。但从近几年的社会发展情况来看,除飙车和醉驾行为外,危

险驾驶行为日益多样化,如严重超速超载、疲劳驾驶、毒驾等。此类驾驶行为常常会造成惨重人员伤亡、重大财产损失,给道路交通运输带来极大的安全隐患,严重威胁人民的生命财产安全。

目前,客运超速超载行为最为突出,因为客运车辆往往载运乘客数量较多,其一旦超员或超速,会增加机动车行驶不稳定性,很容易导致人员伤亡的重大交通事故。近几年校车事故频发,分析个中原因,除校车不符合国家标准外,严重超载和超速是导致校车事故频发的主要原因,其典型例子便是甘肃正宁幼儿园校车事故^②。此外,我国是危险化学品运输大国。据学者统计数据,在650起危险化学品运输事故中,有300多起事故发生于公路运输环节,占运输事故总数的47%左右^[1]。可见,危险化学品安全运输事故高发主要集中于公路运输中。由于危险化学品自身性质特殊,其往往具有腐蚀性、放射性、毒害性、易爆易燃等特点,事故一旦发生,其扩散速度快,抢救难度大,极易造成重大人员伤亡、公私财产损失以及生态环境破坏等严重后果。例如,在2014年的沪昆高速邵怀段“7·19”交通事故中,由于车上乙醇大量泄露并迅速燃烧,造成多辆汽车被烧毁,50多人死亡,多人受伤,经济损失高达5000多万元^③。

正是考虑到上述超员超速以及违规运输危险化学品这两种行为严重危及公共安全,且其极易引发

收稿日期:2017-10-11

作者简介:杨光(1986—),女,辽宁鞍山人,研究方向:刑法学。

群死群伤、巨额财产损失等严重后果,《刑法修正案(九)》在这两类危险驾驶行为可能导致危险结果尚未现实化地危害到公共安全这一法益时,便将其规定为犯罪,动用刑罚予以惩戒,发挥刑法一般预防功能,督促公民合理选择自己的行为,安全审慎驾驶机动车,以期更好保护人民生命财产权益、维护社会公共安全。

二、校车或客运车辆严重超员超速的理解

《刑法》第133条之一第1款第(三)项规定了两种危险驾驶行为:一是从事校车业务严重超员或超速;二是旅客运输严重超员或超速。一般认为,危险驾驶罪是危险犯,即无须出现实际损害结果,只要出现了危及公共安全的危险状态即可认定成立犯罪。从法条本身来看,并没有“足以危及公共安全”“危及公共安全”或者“情节恶劣”等限制性表述。因此,原则上只要行为人驾驶校车或客车故意在道路上严重超载或者超速,即可成立危险驾驶罪,但对于何为“校车业务或旅客运输”或“严重超过”,其含义仍不够明确,有必要加以探讨。

(一)何为校车业务

根据《校车安全管理条例》对校车的界定,校车除了要求必须具有校车使用许可证外,还要求必须是用来接送义务教育阶段的学生。有人据此认为,校车的认定范围,应该仅限于接送义务教育阶段学生上下学的车辆,而接送非义务教育阶段学生的载客车辆,就不属于刑法中所规定的校车范畴,即便其严重超员超速,也不能成立危险驾驶罪^[2]。笔者认为,此种观点并不妥当,有必要加以辨析。

首先,《校车安全管理条例》对校车的界定,是相关行政部门为规范校车使用、完善校车管理制度作出的,并不能直接适用于刑法规范中的“校车业务”。其次,只要将校车范围局限为接送义务教育学生的专用车,就不利于保护某些群体的法益。我国大部分地区目前仍然实行的是九年义务教育制,若采取上述定义,则高中阶段或大学阶段所用校车如果出现严重超员超速的行为,就无法以危险驾驶罪定罪处罚,导致这部分群体的人身、财产等权益得不到保障。再次,无论是义务教育阶段还是非义务教育阶段的校车,只要其在道路上行驶时严重超员或超速,都会威胁车内外人员的人身和财产安全,都会形成危害公共安全的抽象危险。因此,本罪中的校车范围,不宜直接采用《校车安全管理条例》中有关校车的定义来界定。故而对“校车”的认定,应该

是指事实上用于接送学校师生上下学或上下班的载客车辆。此处的学校既包括义务教育阶段的学校,也包括非义务教育阶段的学校;既包括公立学校,也包括私立学校或职业专科院校等;既包括依法取得校车使用许可的车辆,也包括未取得使用许可但事实上被用于从事校车业务的车辆。之所以要将未取得使用许可的校车纳入规制范围,是因为目前仍有大量载客车辆未达到《校车安全管理条例》的要求,却仍在从事校车业务,只有将其认定为刑法中的“校车”,才能更有效地规制其严重超员超速行为。但有几类特殊载客车辆能否认定为从事校车业务则需要具体分析:

其一,教育培训机构用单位自有载客车辆接送在其机构内培训的人员上下学,此种情形不能认定为“从事校车业务”。虽然教育培训机构与普通学校的功能上有相似之处(均有教学功能),但是普通学校具有公益性,而教育培训机构则属于营利性机构,二者性质存在根本区别,这就决定了教育培训机构车辆不能认定为“校车”。但这并不意味着教育培训机构的载客车辆严重超员超速不予处罚,其完全有可能被认定为“从事旅客运输”而构成危险驾驶罪,具体理由下文详述。其二,仅在校园内用于接送师生的电瓶车不宜认定为危险驾驶罪中的“校车”。因为危险驾驶罪的目的在于保护公共安全,而校园电瓶车因其行驶路段相对固定、核载人数较少、限速较低等特点,难以造成不特定多数人重大伤亡和财产损失的抽象危险,基于刑法谦抑性原则和目的解释的要求,对于学校内部的电瓶车超载或超速的驾驶行为,不宜作为危险驾驶罪来处罚。

(二)何为旅客运输

旅客运输是指运用汽车、轮船、飞机等运输工具,以旅客为运输对象所进行的有目的的旅客空间位移的运输活动^[3]。但是《刑法》第133条之一明确规定的前提必须是“在道路上驾驶机动车”,所以,轮船或飞机等旅客运输便不是危险驾驶罪调整的范围。

对于旅客运输的理解,应该从其“营运性”特征入手。所谓旅客运输的营运性,是指为社会公众提供运输服务,并收取一定费用的公路运输。因为只有载客汽车具备营运性质,才有向不特定多数人扩散的可能,也才有可能对公共安全造成威胁。根据《道路运输条例》的有关规定,从事客运经营的载客车辆除了要具备一定的营运条件外,还必须取得相应的车辆营运证和道路许可证。因此,具备营运条件的载客车辆严重超员或超速等驾驶行为,肯定构

成危险驾驶罪。问题是,不具备合法营运条件的载客车辆(即所谓的“黑车”)能否构成此罪?答案是肯定的。因为所谓“黑车”具备事实上的营运性这一特征,也就具备面向不特定多数公众的可能性,其严重超员超速的危害程度与合法营运载客车辆并无差异。因此,这类载客车辆是否具备合法运营条件并不会改变其危及公共安全这一本质特征,即使不具备合法运营条件的载客车辆,只要其实际从事载客运营业务,即可认定为本罪中的“旅客运输”。但关于“旅客运输”,仍有几个问题需要厘清:

其一,正如上文所提到的,教育培训机构自有载客车辆用于接送在其机构内培训的人员上下学,有可能认定为“从事旅客运输”。因为,教育培训机构在性质上属于营利法人,其主要是通过有偿提供一定的教育培训服务以获取利润。其用自有载客车辆接送培训人员的行为虽然并不另外收取费用,但其提供的教育培训项目是收费的,因此应该将其提供接送运输服务视为其教育培训等主服务的附加服务项目,其载客行为也就具有“营运性”。

其二,私家小轿车严重超载超速问题。因为私家小轿车乘坐人员相对特定,也不具备营运性,因此并不具备危及公共安全的特征,不宜认定为危险驾驶罪。但也有例外,即网络预约出租汽车(俗称网约车,常见的如“优步”“滴滴”等)。网约车虽然大部分为私家车,但其仍然面向不特定的多数人投入使用,并据此收取相应的费用,因此网约车也具备“营运性”特征,如果其严重超员超速,仍然可以成立危险驾驶罪。

其三,摩托车载客问题。目前,很多地方仍然存在摩托车载客现象,此类机动车虽具有营运性质,但不宜认定为此罪。首先,摩托车由于其车型所限,核载人数较少,一般很难出现严重超载现象。其次,相较于小轿车,人们对于摩托车的恐惧感相对较低,摩托车也难以造成不特定多数人重大伤亡事故。再次,倘若将此类机动车载客行为纳入刑法规制,势必影响部分人就业(因为现实中大部分摩托车载客司机属于低收入群体),不利于保障和促进社会民生。

其四,城市公交车问题。在上下班时段和节假日期间,由于人流量大,城市公交车往往会比较拥挤,超员现象难以避免。有人认为,对公交车也应一视同仁,以确保公交车运输安全,只不过可以按照条文“严重超过额定乘员载客”中“严重”这一规范性要素对公交运输制定特殊的标准去判断^[4]。笔者不认同这种观点。考虑到我们国家的现实情况,城市

公共交通基础设施尚不够完善,公交车仍然是大多数市民出行的主要方式,急于把城市公交车严重超员行为认定为危险驾驶罪的做法并不合理。一方面,在高峰时段,人潮汹涌,你推我挤,公交车司机对于上车人数是难以控制的,在司法认定上对主观故意的认定存在难度;另一方面,这可能导致公交车司机为了规避此罪,在公交车尚未满员时便拒载,不利于市民出行,影响市民的工作和生活。不过,如果城市公交车在载客的情况下严重超速,是可以认定为本罪的。这是因为不以严重超员情形追究是考虑到我国实际情况和居民出行便利,而严重超速行为已经威胁到车内乘客的人身安全,有导致不特定多数人伤亡的抽象危险,因此有必要将其纳入刑法的规制。此外,公交车司机对严重超速行为往往都是有认识并且能控制的,实务中对其行为和主观故意的认定都具有可操作性。

(三)何为严重超载超速

对于如何认定“严重超过额定乘员载客”和“严重超过规定时速行驶”,目前并无明确的法律法规或司法解释作出规定。根据《道路交通安全法》的有关规定^④,超过核载人数的20%和超过规定时速的50%,是道路交通安全行政处罚升格条件,其对于理解和把握危险驾驶罪中“严重超过”的标准具有一定的借鉴意义。但基于刑法的保障性质,严重超载和超速的具体标准应该高于20%和50%的基准值。但若仅以单一比例的方式确定,则难免失之机械生硬。例如,对于严重超载而言,不同载客车型核载人数不同,假设大型客车核载人数为55人,以核载人数的50%确定严重超员的话,只有当车上实际载客83人时^⑤,才构成危险驾驶罪,这明显不合理,因为现实中大型客车实际运载83人以上的十分少见,并且单一比例制也为行为人规避刑法处罚提供了可能,即行为人完全有可能为了规避处罚只运载82人。因此,除了考虑在基准值上设定一定百分比外,还应作出一定的绝对数值限制,二者综合并用,做到原则性和灵活性相统一,如规定“超过核定乘员X%或超过核定乘员Y人”的方式。有人提出,在对超员和超速的判断和认定上,应该同时考虑超员或者超速的绝对值和相对值。绝对值是指载客人数的多少或驾驶速度高低,相对值是指超载人数和超速所占的比例,并结合案件的具体情况,包括事发时间、路段等各方面情况进行综合判断^[3]。这种观点有其合理性,但仍应考虑下列因素:

其一,关于严重超载百分比和数值限值的设定,应该根据不同车型的核载人数作出不同的规定。因

为不同载客车型有不同的核载人数,倘若均以相同比例或数值作为入罪标准,则会扩大刑法的打击面,处罚一些不该由刑法处罚的行为。以小轿车为例,其核载人数一般为5人,若不设定区别于核载人数较多的大客车,则小轿车很容易就达到严重超载的标准,若一律以危险驾驶罪定罪处罚,则刑法的规制范围失之过宽。

其二,关于严重超速百分比和数值的设定,应视不同路段、天气、人流量等因素区别对待。例如,同样是超过规定时速50%行驶的机动车,在晴天与大雾天、暴雨天所带来的危险性是不同的。因此,可以考虑在恶劣天气、高危复杂路段等条件下,设定较低的百分比和数值,反之则可以设定较高的标准。根据2015年国务院法制办《道路交通安全法修正案(送审稿)》来看,其中第3条和第4条已经取消了超过核载人数的20%和超过规定时速的50%的具体数值规定,将其修改为“情节轻重”作为加重处罚的条件。这样修改的目的,为以后公安司法机关制定具体区别标准作了法律铺垫。因此,司法机关可以出台相关司法解释,以百分比加数值的模式对“双超”行为进行认定,以便对“双超”行为进行合理有效规制。

此外,关于严重超速的问题,有一点需要明确,即对于从事校车业务或旅客运输的载客车辆,其空车严重超速时,能否认定为构成危险驾驶罪。笔者认为,这种情况不宜认定为本罪。《刑法》新修正案之所以将“校车业务”“旅客运输”纳入危险驾驶罪的调整范围,是因为这两类车辆往往载运乘客人数较多,一旦严重超速,很容易导致重大人员伤亡和财产损失,因此这种类型的危险驾驶罪主要保护的法益是车内乘客生命健康以及公私财产安全。倘若驾驶人驾驶校车或客车,空车严重超速,是不会形成对车上乘客的人身财产安全威胁的。因此,不能单从字面上理解“严重超速”这一规定,而应该结合是否会对车上不特定多数乘客的生命财产安全造成威胁这一条件进行实质性判断。当然,在满足其他罪名构成要件的情况下,校车或客车空车严重超速行为也有可能构成追逐竞速型危险驾驶罪或其他罪名。

三、违规运输危险化学品的理解

对于违规运输危险化学品的运输行为,由于刑法条文中有“危及公共安全”这一限制性条件,故宜将违规运输危险化学品行为界定为具体危险犯,虽然并不需要导致实害结果,但仍然要求运输行为产

生具体、现实的危害公共安全的危险,才能成立危险驾驶罪。关于本类运输行为,应该注意以下几个问题:

(一)危险化学品的范围

危险化学品具有两个主要特征:一是具有易燃易爆性、毒害性、腐蚀性、放射性等;二是会对人体、设施或环境产生一定的危害。我国现行《危险化学品目录》(以下简称《目录》)包含3000多种化学品,并根据其不同危险特性及其危害方式,将危险的类型细分为环境危险、健康危险和物理危险。因此,《目录》所列危险化学品,原则上都可以成为本罪的调整范围。但考虑到《目录》几年才修订一次,故司法机关在出台相关司法解释时,宜采取“列举式+概括式”的方式,在列举《目录》中有关的危险化学品的同时,再进一步规定一个兜底性条款,诸如“其他具有腐蚀性、放射性、毒害性、易爆易燃性,可能危害公共安全的危险化学品”的条款,以便对实践中新出现且危险性相当、而《目录》尚未纳入的危险化学品进行规制,避免《目录》和司法解释滞后的局限,及时应对社会上出现的新型危险化学品。

(二)如何理解违反危险化学品安全管理规定

根据《危险化学品安全管理条例》第2条的规定,危险化学品所涉及的环节,包括生产环节、储存环节、使用环节、经营环节和运输环节。该条例在区分不同危险化学品自身性质的特殊性的基础上,对危险化学品涉及的不同环节均作了详细规定。但由于危险驾驶罪的前提是“在道路上驾驶机动车”,因此只有涉及危险化学品运输环节时,才有成立本罪的可能。同时,根据该条例第48条的规定^⑥,危险化学品押运人员在运输途中对危险化学品负有监控义务、安全保障义务和报告义务。有人据此认为,从事危险化学品运输的有关人员即使没有驾驶行为,也有义务确保危险化学品的安全防范,避免安全事故发生,否则将构成危险驾驶罪^[5]。笔者认为,此种观点值得商榷。一方面,行政法对危险化学品的安全保障义务并不能当然地等同于刑法上的注意义务;另一方面,虽然有关人员在运输危险化学品过程中确有监控和安全保障义务,但将没有驾驶行为时未尽安全保障义务认定为构成危险驾驶罪中的“运输”,已经超出了“运输”这一词语的语义范围,违背了罪刑法定原则的类推解释。而对刑法用语的解释,应以语言文字可能具有的含义为限度,据此,宜将危险驾驶罪中的驾驶和运输行为,解释为通常意义上操纵机动车使其在道路上处于一种运动的状态,包括行驶过程中出现的必要的、短时间的停留,

比如停车加油、就餐等,但不包括长时间的停留,如过夜留宿等。

(三) 危及公共安全的判断

对于是否危及公共安全的判断,有一个误区需要避免,即并不是只要一违反有关安全管理规定,在道路上运输危险化学品就可以成立本罪,而是仍然需要对个案进行具体分析,判断其运输行为是否产生了危及公共安全的状态。具体判断方法是,以行为人驾驶机动车运输危险化学品时为时间点,具体判断运输行为当时,是否有使汽车所运输的危险化学品出现泄漏、爆炸的危险性,是否有可能导致危害不特定或多数人生命、健康及造成公私财产重大损失。常见的危及公共安全情形包括:(1)运输危险化学品与通行证核准的种类不相同;(2)严重超过核定运载量运输危险化学品;(3)车体槽罐或容器出现故障不予修缮仍然运输的,等等。这些行为均可认定为危及公共安全。但“危及公共安全”是一个实质判断,而不是形式判断。对于一些虽然违反化学品安全管理规定但并不具备危及公共安全的危险性的,不能认定为本罪。例如,行为人只是未按规定进行年检,但其他条件完全符合有关的安全管理规定,虽然违反了危险化学品安全管理规定,但此类运输行为没有危及公共安全,只是一般的行政违法行为,不属于刑法上的危险驾驶罪。

四、机动车所有人、管理人的认定

现行《刑法》第133条之一第2款规定,机动车所有人、管理人对校车或客运车辆严重“双超”行为和违规运输危险化学品的行为负直接责任的,也适用危险驾驶罪,其前提是机动车所有人、管理人并没有驾驶机动车。如果机动车所有人或管理人驾驶机动车,并实施了这两类驾驶行为,本身就构成危险驾驶罪,无须再适用该款的规定。

(一) 机动车所有人的范围

根据所有权主体的不同,可以将所有权人的主体分为自然人和法人。但民法上“所有权人”的概念并不能直接适用于刑法上对“所有人”的规定。当机动车所有人为单位时,便不能成立危险驾驶罪,这是由于危险驾驶罪自然人是犯罪主体,单位不可能成为危险驾驶罪的主体。当机动车所有人为自然人所有权主体时,还应根据所有的形式不同,具体细分为单一所有人和共有人。两者在认定为本款规定的“机动车所有人”时存在差别:

其一,单一所有人。单一所有人可以认定为本款的“所有人”,例如行为人甲明知道乙经常超载超

速,但为获得乙所提供的高于市场价的租金,仍将自己所有的客车租给乙从事旅客营运。这是因为机动车为甲所有,甲自然负有保证机动车安全运营的监督义务,甲为追求高额租金而放任乙超载超速不予阻止,可以成立本罪。

其二,共有人。依据民法理论,根据共有形式的不同,共有人可以分为按份共有人和共同共有人。虽然所有共有人都对其共有的财产享有一定权利,并承担一定义务,但这并不意味着所有共有人都可以被评价为刑法中危险驾驶罪的“机动车所有人”。这是由于民法与刑法目的不同所导致的。民法旨在厘定平等主体之间财产和人身权利义务归属,出现损害时以弥补损失为目的,通常是允许当事人意思自治的。而刑法规定犯罪与刑罚的目的,是为了保护法益,惩戒和预防犯罪。在出现严重侵犯法益的行为时,刑法便以最严厉的制裁手段——刑罚予以规制,通常情况下是不允许当事人意思自治的。考虑刑法制裁手段的严厉性,有必要对共有人评价为刑法上“所有人”作限制解释,即只有对机动车实际占有、支配、管理的共有人,才可能成为危险驾驶罪的主体,而不包括单纯分享收益而没有实际控制机动车的共有人。这是因为,通常情况下只有实际上占有、控制、管理机动车的人,才能对如何使用机动车作出支配性的决定,仅分享收益而不实际占有控制机动车的共有人往往不知道机动车的实际用途,因而不具有非难可能性。但如果这一类共有人在得知机动车被他人用于从事特定两类危险驾驶行为后,仍然不管不顾的,可以认定为本罪。

需要注意的是,民法中存在的保留所有权的分期买卖合同,会出现所有权人和使用人相分离的情况。假如A客车销售公司与B签订了客车买卖合同,合同约定在B付清全部价款之前,客车所有权仍归A公司所有。B在取得客车后,开始用该客车从事旅客运输,经常严重超载超速。在这种情况下,因为客车占有已经移转至B的实际控制之下,虽然所有权在法律意义上仍归A公司所有,双方约定保留所有权是为了保证将来A公司可以如期实现其合同债权,但这并不影响保证客车安全行驶的义务已实质性地转移至B身上。因此不能将A公司认定为本罪的“所有人”。

(二) 管理人的范围

管理人含义如何界定,目前并无定论。机动车管理人,是指保管、照管、控制机动车的人。通常包括以下人员:一是单位的法定代表人或主要负责机动车管理的人员。诚如上文所述,单位法人是不能

构成危险驾驶罪的,但是,单位法人的财产都是处于一定自然人的控制和管理之下的,因此可以将其评价为“管理人”。倘若单位法定代表人或机动车主管人员将单位所有的机动车用于从事特定两类危险驾驶行为,虽然不能追究单位的危险驾驶罪的刑事责任,但可以追究相关自然人危险驾驶罪的刑事责任。二是单位负责机动车日常检查、保养、修理的技术人员。这类人员主要出现在违规运输危险化学品这一类危险驾驶行为中,这是因为这一类技术人员负有保养、修理危险化学品运输车辆的义务,确保车辆在运输途中不会因为车辆故障等问题危及公共安全。三是机动车的质权人、留置权人。因为质权和留置权均包含占有权能,因此这类人都实际地占有、控制了机动车,其对机动车便处于一种支配性地位,自然就对机动车安全运输负有监督义务,若其违反合同约定,将所质押或留置机动车用于从事特定两类危险驾驶行为,可以追究其危险驾驶罪的刑事责任。

(三) 直接责任的认定

关于如何认定“负有直接责任”,应该从以下两方面把握:其一,客观上机动车所有人、管理人没有履行对机动车安全行驶的监督和约束义务,直接导致司机出现特定两类危险驾驶行为。机动车所有人、管理人必须对驾驶人员安全驾驶机动车负有监督、管理的义务,这是认定所有人、管理人成立本罪的义务前提,若所有人或管理人没有这样的义务,即便驾驶人员出现了这两类危险驾驶行为,所有人、管理人也不构成危险驾驶罪。其二,主观上必须具有故意,在认识因素上,机动车所有人、管理人必须认识到驾驶人员存在或可能存在特定两类危险驾驶行为,至于意志层面是希望约束还是放任此类行为均不影响本罪的认定。危险驾驶罪属于故意犯罪,考虑到刑法体系的一致性和协调性,机动车所有人、管理人只有在故意的情况下,才可能构成危险驾驶罪,所有人或管理人对危险驾驶行为仅具有过失的情况下,不构成本罪。

五、结语

谚云:“造法易,执法难。”^[6]《刑法修正案(九)》的颁布,进一步扩充了危险驾驶罪的罪状,回应了社会上要求扩大对日益多样化的危险驾驶行为处罚的呼声,有利于打击和治理日益严重的超速超载和违规运输危险化学品行为,督促公民选择更为安全的驾驶方式,从而更好地保障人民生命财产及社会公共安全。但由于语言文字含义的多样性,如何正确理解与适用这两类新型危险驾驶罪,便成为

一个值得研究的课题。对特定两类危险驾驶罪的理解,应建立在条文用语可能具有的含意的基础上,作出符合该罪法益保护目的的解释,以期更好发挥刑法的法益保护效能。同时,不能忽视刑法的人权保障机能,对特定两类危险驾驶罪进行解释时应考虑到解释后可能导致的各种后果,不能一味扩大打击面,导致公民行为自由萎缩。

注释:

- ①参见新华网《醉驾入刑实施3年多酒驾致死率降近4成》一文,网址为 http://epaper.jinghua.cn/html/2014-10/20/content_135918.htm,最后访问日期为2016年8月2日。
- ②2011年11月16日上午9时许,甘肃正宁县榆林子镇一辆大翻斗运煤货车与一辆接送幼儿的面包车相撞,共造成22人死亡(其中19名儿童),43人受伤(其中17人重伤,26人轻伤,均为儿童)。经查,接送幼儿的面包车核载9人,实载64人,属于严重超载。
- ③参见《沪昆高速湖南邵阳段“7·19”特别重大道路交通事故危化品爆燃事故调查报告》,网址为 <http://www.esafety.cn/law/100017.html>,最后访问日期为2016年8月2日。
- ④参见《道路交通安全法》第92条、第97条之规定。
- ⑤假设大型客车核载人数55人,以核载人数50%确定,则为 $50 \times 50\% = 27.5$ (人)。再设实际运载人数为X,只有当 $X > 82.5$ 时,才能构成危险驾驶罪。
- ⑥《危险化学品安全管理条例》第48条规定:“通过道路运输危险化学品的,应当配备押运人员,并保证所运输的危险化学品处于押运人员的监控之下。运输危险化学品途中因住宿或者发生影响正常运输的情况,需要较长时间停车的,驾驶人员、押运人员应当采取相应的安全防范措施;运输剧毒化学品或者易制爆危险化学品的,还应当向当地公安机关报告。”

参考文献:

- [1]赵来军,吴萍,许科.我国危险化学品事故统计分析及对策研究[J].中国安全科学学报,2009(7):165-170.
- [2]郭小亮.新型危险驾驶罪的理解与适用[J].江西警察学院学报,2016(1):10-14.
- [3]喻海松.刑法的扩张——《刑法修正案(九)》及新近刑法立法解释司法适用解读[M].北京:人民法院出版社,2015:97.
- [4]罗志亮.浅议危险驾驶罪的认定[J].法制与社会,2016(19):54-55.
- [5]彭文华.危险驾驶行为入罪的必要性与可行性——以《刑法修正案(九)》的相关规定为视角[J].法学论坛,2015(5):23-31.
- [6]张明楷.刑法格言的展开[M].第3版.北京:北京大学出版社,2013:3.

[责任编辑 文 川]