

妨害安全驾驶罪的司法认定

● 郁新喆 张洪波



[摘要] 《刑法修正案(十一)》中新增了妨害安全驾驶罪,其目的在于规范对安全驾驶进行危害的行为,完善刑事规范体系。首先,通过探索妨害安全驾驶罪的保护法益,得以全面认识本罪的立法目的、宗旨,在司法认定中借助立法目的来判断认定的价值取向。其次,通过对本罪的客观要件各个要素进行拆解分析,进行各具体要素认定。最后,进行危险方法危害公共安全罪的区分,以便在司法实践中更好地适用本罪,减少争议。

[关键词] 妨害安全驾驶罪;抢控驾驶操纵装置;危及公共安全

近几年,妨害公共交通安全的事件时有发生,导致大众对于公共交通工具的安全存在一定的担忧,人们迫切希望对于此类危害公共交通安全的行为的人给予一定的制裁。因此,在《刑法修正案(十一)》中增加了妨害安全驾驶罪,以期能减少妨害安全驾驶的行为。但是由于新出台的立法在实践中往往存在一定的争议,导致司法实践存在一定的障碍。故此,对于一些常见的争议应当进行明确的规定,以更好地适用该条款,减少争议。

妨害安全驾驶罪的保护法益

对于本罪的法益保护,有学者指出,保护法益分为两种观点,个人法益观和集体法益观。对于支持个人法益观的学者,推崇以优先保障个人自由为基础的古典刑法,以此为基础,坚持个人法益观的学者,普遍认为本罪的保护法益为保护公民个人的人身安全与财产安全。然而,持集体法益观的学者普遍认为,“集体法益具有独立于个人法益的必要性与正当性”,认为集体法益有其存在的正当理由。原因在于现代社会中,对于公共安全类的犯罪,其犯罪客体涉及“公共安全”才能构成此类犯罪。集体法益观的保护法益更偏向于社会秩序的维护、安稳。

本文较赞同集体法益观,第一,个人法益观不利于预防社会中的公共风险,个人法益观主要认为当危害行为对个人产生现实紧迫的危险时,才符合犯罪构成。但是在现代社会中,公共交通工具中普遍存在公共危险,对于这类公共危险,现代预防刑法意在危害行为发生之前及时介入,以防止危害行为造成更大的危害结果,保护大众的人身权利和财产权利。第二,集体法益观认同秩序与自由相统一,符合现代社会的法治观。追求秩序的法治观并不排斥个人自由,

个人的自由是社会秩序的重要组成部分,二者并非割裂开的。

妨害安全驾驶罪的司法认定

(一)“行驶中”的司法认定

对于“行驶中”的认定,是对公共交通工具的动态要求。从文义的角度解释,当公共交通工具行驶于道路上时,属于行驶中的公共交通工具;同时,处于休息状态、未出发的公共交通工具,不属于行驶中的公共交通工具。但是对于公交车在行驶中的短暂停车,例如,等红灯、到站停车等状态,是否属于“行驶中”存在不同的观点。狭义的观点认为“行驶中”必须是动态行驶中的公共交通工具,此观点不承认短暂停留的公交工具符合“行驶中”的条件。广义的观点认为,“行驶中”既包含动态行驶中的公共交通工具,也包含处于行驶中但短暂停留的公共交通工具。与狭义的观点相比,其承认短暂停留的公共交通工具处于“行驶中”的状态。本文赞同广义的观点,第一,对于“行驶中”的解释,不能仅限于文义的解释,这是一种机械、不系统的解释。如果解释仅限于真正行驶中的公交工具,其解释完全违反了本罪的立法本意,行为人危害公共安全的行为不会只发生于“行驶”时的交通工具上,即使是短暂停留时也会有侵犯公共安全的危险。第二,在短暂停车时,需要踩住刹车制动来控制车辆,以防止车辆的滑行。此类控制车辆的行为也应当属于保护的对象,如机械地认为此时被控制的公共交通工具属于停止状态,不属于“行驶中”,则违背了人们日常的生活常识。第三,在正常运营时,公共交通工具短暂停车过后,通常会在短时间内重新起步行驶。此时,如果行为人暴力地抢夺,并且控制公共交通工具的起

步状态,则会危及车上的乘车人员和附近人员的安全。此时如果不认同公共交通工具属于“行驶中”的状态,那么对此类行为的定罪将存在一定的难度,违背了本罪的立法本意。

综合以上原因,本文赞同广义的观点,应当结合文义和立法目的等多种解释来认定“行驶中”,以避免机械地认定,影响司法实践。

(二)公共交通工具的司法认定

我国公共交通主要分为三类,道路公共交通、轨道公共交通和水上公共交通。日常生活中所常见的,如公交大巴、地铁、轮船、出租车等,均属于上述的公共交通工具。但是在认定是否属于妨害安全驾驶罪中的“公共交通工具”,不能简单地按照日常生活中对公共交通工具的理解,应当结合多种因素进行判断,避免错误入罪或者出罪。

在对《刑法》文本进行解释的过程中,需要对该条文涉及的关联性文本进行体系性的选定与阐释,方能达到避免断章取义、协调矛盾和冲突的目的。我国《刑法》涉及“公共交通工具”的还有第130条和第263条,以及最高法于2005年颁布的《关于审理抢劫、抢夺刑事案件适用法律若干问题的意见》中有关于“公共交通工具”的解释。此外,两高一部颁布《关于依法惩治妨害公共交通工具安全驾驶违法犯罪行为的指导意见》中也涉及“公共交通工具”的概念。通过规范分析发现,以上规范对某些公交工具属于公共交通工具具有共识。例如,公交汽车、火车、船只等。同时,对某些交通工具如校车、单位班车是否属于公共交通工具存在争议。同时,小型出租车和网约车是否属于公共交通工具也存在争议。

本文认为,第一,校车、单位班车属于公共交通工具。首先,此类的车辆的服务对象人群固定,是该车辆单位的人员,不是不特定的社会公众,这是与其他公共交通工具最主要的区别,但该区别并不是否认校车、单位班车等单位车辆属于公共交通工具的因素。基于妨害安全驾驶罪的立法目的,该车上无论驾驶人员还是非驾驶人员抢控驾驶装置,导致车辆危及公共安全的,符合妨害安全驾驶罪的客观要件。其次,此类车辆与公共交通工具具有同样属性,属于半开放式的车辆,其中途需要按照原定路线持续性地接上更多的乘车人员,车辆上人员数量逐渐增多直至到达目的地。此时妨害危险驾驶的行为可能造成对象人员范围广,可能危及的不利后果符合妨害条款中危及公共安全的要件。

第二,小型出租车和网约车不属于公共交通工具。首先,二者均属于营运车辆,但是与大型公共交通工具相比较,其特点在于每次乘车的人员数量在4人左右,且中途不会上下车,即从始发点到目的地之间,人员是特定的。其在人员数量、人员特定上与大型公交工具产生鲜明的对比。

基于对妨害安全驾驶罪中危及公共安全的理解,危及公共安全包含车上不特定乘车人员的安全。因此,在小型出租车、网约车中实施危害安全驾驶的行为,不属于危害不特定多数人员的公共安全,此时车上人员相对固定,故此二车型不属于公共交通工具。其次,此二车型虽然不属于公共交通工具,不符合妨害安全驾驶罪的构成要件。但是在小型出租车和网约车上实施危害安全驾驶的行为,可能构成以危险方法危害公共安全罪,这符合妨害安全驾驶罪的立法目的。最后,小型出租车、网约车和私家汽车具有许多共同特点,都是在特定的时间段内,车上人员固定。如果小型出租车和网约车列为公共交通工具,则在私家汽车上实施妨害安全驾驶的行为,就同样应构成妨害安全驾驶罪,但这显然有悖于妨害安全驾驶罪的立法目的。

(三)抢控驾驶操纵装置的司法认定

要理解抢控驾驶操纵装置,着重要理解“抢控”的行为。对于“驾驶操纵装置”一般是指能够操纵车辆的机械,不存在较大的争议。对于抢控的理解,要借助刑法规定的“劫持”来辅助、对比解释。劫持船只、劫持航空器等,是通过直接或间接的暴力形式,指使驾驶人员控制或自己控制操纵装置。非直接暴力形式可以是对当时的驾驶人员通过其他暴力或胁迫形式,来达到控制船只、航空器驾驶方向,此时的驾驶人员对于控制交通工具被迫失去自由意志。本罪中的抢控行为则偏向于直接使用暴力抢夺控制装置,但是由于被抢夺对象的反抗,可能导致车辆失去控制,此时的驾驶人员是有自己的主观自由意志的。

总结上述,劫持是实施直接或间接暴力行为且驾驶人失去自由意志的,抢控则强调直接实施抢夺且驾驶人仍有自由意志对抗行为人。

(四)危及公共安全的司法认定

对于危及公共安全的认识,可以分别从“危及”和“公共安全”进行认定。对于“公共安全”的内涵,一般认为“公共安全”是安全的具体类型,与之同类型的有国家安全、个人安全。

故要理解公共安全,先要理解“公共”二字的内涵与延伸。学界对于“公共”二字也有不同的理解,存在多数人说、不特定人说和不特定且多数人说等学说。不特定人说存在明显的缺陷,其认为无论人数的多少,只要人是不特定的,都属于“公共”的范畴。明显缺陷在于如果公共交通工具上只有一个人时,本罪的侵犯法益不属于危及公共安全,要考虑其构成故意伤害罪或故意杀人罪。因为车上的对象是特定的,此种情形与上述小型出租车、网约车相似。多数人说存在同样的缺陷,即如果车上虽然有多数人,但存在相互认识的情形,此种情况妨害安全驾驶导致车上人员和道路交通的危险,可能考虑构成故意杀人罪或其他罪名。

综上所述,只有当人数是多数且是不特定的人员时,才属于公共的范畴。

对于“安全”的认定,一般认为公共的人身和财产安全是一种集体法益。在司法实践中不能简单地认为是人身的安全抑或财产的安全,二者不是择一关系。即人身安全或财产安全都是受保护的法益,人身安全和财产安全二者是相互联系的。

对于“危及”的认定,要辨析“危害”和“危及”的异同。我国《刑法》分则中有数条罪名就涉及“危害”公共安全。例如,《刑法》第127条就涉及“危及”公共安全,如妨害安全驾驶罪。从文义的解释来看,“危害”的语义范围宽于“危及”,“危害”包含对结果的危害和制造危险的行为,“危及”则只包含危险意义上的危害,即制造危险。结合本罪的条文内容,只要求制造现实、紧迫的危险的不法行为,即可认定为“危及”。

对于危及公共安全的分类,大致分为以下几种。第一,车速型危及公共安全,即以车辆的速度来考察危害行为是否危及公共安全。该类型以车的速度为切入视角,来判断车辆的速度是否危及公共安全,对归罪具有一定的实践意义。第二,路况型危及公共安全,即考察当时道路的路况,例如,车辆的多少、行人的多少等日常生活情况,以一般人的视角来判断当时的路况是否能危及公共安全。如果不能危及则属于对象不能犯,可能不构成犯罪。第三,暴力型危及公共安全。判断暴力的程度是否能够使得行驶中的交通工具失去控制,如果暴力的程度不足以使交通工具失去控制,那么在客观层面上考虑是不构成本罪的危害行为,当然其行为可能会接受其他刑事或行政处罚。

❶ 妨害安全驾驶罪与以危险方法危害公共安全罪的区分

妨害安全驾驶罪与以危险方法危害公共安全罪并非排斥对立的关系,而是包容的关系,即二者危害的客体性质是一致的,由于危害程度的不同,构成不同的罪名。例如,盗窃罪和抢劫罪,二者的犯罪客体都是他人的财产,区别在于行使的手段。盗窃罪是以平和的手段非法占有他人的财物;抢劫罪则是通过暴力的手段非法占有他人的财物。妨害安全驾驶罪与以危险方法危害公共安全罪同理,妨害安全驾驶罪所使用的手段未达到放火、决水、爆炸同等危险程

度。如果以放火、爆炸同等程度的危险妨害安全驾驶,那么即构成妨害安全驾驶罪和以危险方法危害公共安全罪的想象竞合。综上,判断二者区别的着重点在于判断危险程度,是否与放火、决水、爆炸的危险程度相当。

❷ 结束语

由于妨害安全驾驶罪是新增加的罪名,其在适用方面存在一定的局限性。例如,缺少司法解释、立法细化、补充等,导致司法适用中存在阻碍。通过对法条规范中容易产生歧义或争议的条文字义进行认定,借助本罪的立法目的和价值取向,将容易产生争议的“条件”进行范围的认定,对将来出台司法解释或者立法细化,具有重要的理论意义和实践意义。

❸ 参考文献

- [1]秦长森.妨害安全驾驶罪保护法益的教义学反思与重构[J].西南政法大学学报,2022,24(04):30-42.
- [2]马春晓.现代刑法的法益观:法益二元论的提倡[J].环球法律评论,2019,41(06):134-150.
- [3]王良顺.预防刑法的合理性及限度[J].法商研究,2019,36(06):52-63.
- [4]张明慧.妨害安全驾驶罪适用问题研究[D].天津:天津师范大学,2024.
- [5]江典立,於智源.妨害安全驾驶罪的司法困惑及实践路径[J].河北青年管理干部学院学报,2022,34(04):73-79.
- [6]贾银生.刑法体系解释之“体系范围”的审视与厘定[J].社会科学,2020(04):99-107.
- [7]余丽.“在公共交通工具上抢劫”的立法原意探寻[J].潍坊工程职业学院学报,2015,28(03):81-84,95.
- [8]余丽,陈志军.对妨害公共交通工具安全驾驶行为的刑法规制研究[J].公安学研究,2020,3(04):96-122,124.
- [9]刘浩,刘艳红.妨害安全驾驶罪中“危及公共安全”的法教义学分析[J].江西师范大学学报(哲学社会科学版),2022,55(03):88-95.

作者简介:

郁新喆(1996—),男,汉族,内蒙古锡林郭勒人,硕士研究生,辽宁科技大学经济与法律学院,研究方向:刑法。

张洪波(1970—),男,汉族,黑龙江绥化人,硕士,副教授,辽宁科技大学经济与法律学院,研究方向:刑法。