

醉酒驾驶超标电动自行车刑法规制研究

顾宏睿

长春理工大学法学院, 吉林 长春

收稿日期: 2024年4月28日; 录用日期: 2024年5月16日; 发布日期: 2024年6月29日

摘要

本文聚焦超标电动自行车的法律属性与刑法规制问题。通过法律文献分析和司法案例大数据研究, 探讨了醉驾电动自行车的法律定位的模糊性, 司法裁判的不一致性以及在执法实践中存在的不统一性问题。通过研究发现, 超标电动自行车存在性能与摩托车相似, 危险性较高, 但是公众对其属性缺乏明确认识, 所以导致违法行为频发。并且学界对危险驾驶罪的理解存在不一, 而法律上对电动自行车未有明确界定, 造成执法困难。本文因此建议通过明确立法定义超标电动自行车的属性, 出台相关司法解释, 执法采取分阶段教育与惩罚措施, 以强化法律管理。

关键词

超标电动自行车, 醉驾, 刑法规制

Study on the Criminal Laws and Regulations on Drunken Driving of Oversized Electric Bicycles

Hongrui Gu

Law School, Changchun University of Science and Technology, Changchun Jilin

Received: Apr. 28th, 2024; accepted: May 16th, 2024; published: Jun. 29th, 2024

Abstract

This paper focuses on the legal attributes and criminal laws and regulations of oversized electric bicycles. Through legal literature analysis and judicial case big data research, it explores the ambiguity of the legal positioning of drunken driving electric bicycles, the inconsistency of judicial decisions and the inconsistency in law enforcement practice. Through the study, it is found that the existence of oversized electric bicycles has similar performance to motorcycles and higher

文章引用: 顾宏睿. 醉酒驾驶超标电动自行车刑法规制研究[J]. 法学, 2024, 12(6): 3905-3912.

DOI: 10.12677/ojls.2024.126554

danger, but the public lacks a clear understanding of its attributes, so it leads to frequent violations. Moreover, the academic community has different understandings of the crime of dangerous driving, and there is no clear definition of electric bicycles in the law, which makes it difficult to enforce the law. This paper therefore suggests that the attributes of oversized electric bicycles should be defined through clear legislation, relevant judicial interpretations should be issued, and law enforcement should adopt phased educational and punitive measures in order to strengthen legal management.

Keywords

Oversized Electric Bicycles, Drunken Driving, Criminal Laws and Regulations

Copyright © 2024 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

根据工业和信息化部发布的数据,我国的两轮电动车市场已经超过4亿辆。随着市场规模的扩大,相应也带来了许多复杂的问题,由于监管的不严格,市场上出现了大量超标电动自行车。这些车辆不仅具有人力骑行的功能,而且在最大设计车速、整车整备质量、外廓尺寸、电动机额定功率等方面均超出了国家强制标准。自刑法修正案八将醉酒驾驶机动车纳入刑事处罚的范畴,便使得危险驾驶罪的起诉量居高不下。与此同时,超标电动自行车在某些层面也成为该罪的参与者之一。对于醉酒驾驶超标电动车是否构成危险驾驶罪一直存在两种观点,以王付宝、张磊、董晓松等学者为代表认为将超标电动车界定为机动车的法律依据并不明确[1]。且王付宝认为一般的二轮电动车不具有危害公共安全的实际可能性,同时行为人往往也不具有违法性认识可能性,不应当以刑法手段来规制超标电动自行车的醉驾行为[2],张磊则认为明确超标电动车的身份定位,并在规定出台前适用其他犯罪进行规制[3]。另一方面以李文华、苏杰为代表的部分实务派则认为超过国家标准的电动自行车依法应当被认定为机动车,其醉驾行为的危险性达到了危险驾驶罪所规范的危险程度,因此可以构成危险驾驶罪[4]。近几年学者们主要聚焦在超标电动自行车不构成机动车从而进行出罪方面的研究。在我国致力于实现碳达峰和碳中和目标的大背景下,电动车作为推动能源结构转型和促进绿色出行的关键工具,其重要性不言而喻。但是,通过危险驾驶罪来规制超标电动车的做法合理性值得深思,危险驾驶罪的刑罚不仅包括对人身自由的限制,更多的是附带性负面后果的影响。因此,本文旨在探讨是否存在刑法规制手段可以有效管控超标电动车。我们需要权衡利弊、综合考量,以期找到既能保障公共安全又不过度限制民众自由的平衡点。

2. 超标电动自行车的定义

超标电动自行车,这个词汇在日常生活中并不陌生,它代表着那些在某些关键性能指标上超过了国家规定的电动自行车。这些自行车之所以被称为超标,是因为它们在设计和制造过程中超出了旧版国家标准所设定的门槛。根据旧国标的严格规定,一辆合格的电动自行车应该具备脚踏骑行能力、最高车速不得超过每小时20公里、整车重量控制在40公斤以内、蓄电池标称电压保持在48V以下、电机的额定连续输出功率限制在240W以内¹。任何一项参数的超标都会使这辆车成为所谓的超标电动自行车。

随着我国新国标的实施²,对于电动自行车的标准也进行了相应的更新与调整。新的标准下,许多文

¹ 《电动自行车通用技术规范(GB17761-1999)》。

² 《电动自行车安全技术规范(GB17761-2018)》。

件中不再直接使用超标电动自行车这个术语来描述车辆，转而使用了“违标电动自行车”。违标电动自行车，顾名思义，指的是那些不符合新国标要求的电动自行车，包括原有的超标电动自行车、原合标电动自行车(即旧国标)以及新国标实施后生产的，或是未获得中国强制性产品认证(“CCC”)认证的电动自行车。但是需要注意的是，并非所有的违标电动自行车都能达到新国标对电动轻便摩托车和电动摩托车标准的要求，这与本文讨论的超标电动自行车定义有所不同。

本文所述的超标电动自行车，是在遵循原有旧国标时对超标电动自行车的定义。然而，随着新国标的实施，对超标电动车的定义也应随之更新。简单来说就是那些超出新国标对电动自行车标准要求的电动自行车。

3. 醉酒驾驶超标电动自行车刑法规制的理论争议

3.1. 超标电动自行车之“机动车”争议

在探讨醉酒驾驶超标电动车是否受到刑法规制的问题时，首先必须聚焦于超标电动自行车是否被法律界定为机动车。这一点在学界引发了广泛讨论。一部分学者持有这样的观点，即超标电动自行车属于机动车的范畴。他们认为，机动车与非机动车之间的关系在逻辑上是绝对分明的：只有那些符合国家规定标准的残疾人机动轮椅车以及电动自行车才能被归类为非机动车，而超标电动自行车不在这一类别之内。进一步地，这些学者指出，从技术层面上看，超标电动自行车已经满足了摩托车的一些基本条件，比如时速超过 25 km/h。根据新国标，电动车被分为电动自行车、电动轻便摩托车和电动摩托车三大类，其中超过时速 25 km/h 的电动自行车显然应归入摩托车的范畴[5]。基于对安全的考虑，有必要将超标电动自行车重新定性为机动车，因为它已经成为继摩托车事故之后最频发的车型之一。另一方面，也有观点认为，认为超标电动自行车不属于机动车。他们认为，首先，机动车国标并不等同于部门规章，因此，没有法律明文规定超标电动自行车是机动车。这种观点认为将超标电动自行车视为机动车是一种不合理的扩张性解释，违反了罪刑法定原则。其次，将超标电动自行车作为机动车进行管理面临诸多难题，例如如何进行准确地登记、保险和牌照等方面的问题。再者，公众普遍认同超标电动自行车不应属于机动车，这会导致打击面过于宽泛，影响社会和谐。最后，这种分类可能造成不必要的法律冲突，社会效果不佳[6]。

笔者认为应当首先从相关技术条件出发来分析这一问题。从时速等技术参数来看，超标电动自行车已具备摩托车的基本特征。之所以对自行车和摩托车进行区分，主要是因为自行车相较于摩托车而言，具有更佳的操控性和安全性。摩托车的重量和速度一旦失控，就可能对人身安全构成威胁。因此，从这个角度出发，超标电动自行车在技术层面已经具备了成为摩托车的条件。其次，由于缺乏对电动车必要的规制，许多人认为醉酒驾驶电动车并不构成犯罪，导致交通安全意识淡漠，横穿马路等违法行为频发，容易引发交通事故[2]。尽管目前法律上还未明确规定超标电动自行车为机动车，但我们不能仅仅根据公众的认知和打击面来判断其属性。笔者支持认定超标型电动自行车属于机动车，这不仅有助于强化交通管理，提高道路安全性，而且也能避免因法律定义模糊而形成的混乱局面。这样的做法能够更好地保护人民群众的生命财产安全，维护社会秩序稳定。

3.2. 超标电动自行车之“违法性认识”争议

在现代社会中，危险驾驶罪作为一种严重的违法行为，其定罪和量刑都需要行为人对自己的行为具有明确的认识。学术界和实务界对此问题有不同的看法，其中一个主要观点是，只有当行为人明知所驾驶的车辆是“机动车”时，才能构成危险驾驶罪的故意。³这种观点强调了认识因素对于判断行为人主观

³(2020)宁 0425 刑初 68 号判决书中认为：案发当日其喝酒驾驶电动车也认为驾驶的是非机动车，主观上无危险驾驶罪的故意。

故意的重要性。另一方面,也有学者认为,只要行为人所驾驶的车辆属于“机动车”范畴,即便不具备明确的认识,同样可以认定为具有危险驾驶罪的故意[7]。当前社会,大街小巷中到处都在宣扬着“喝酒不开车,开车不喝酒”的口号。对于普通大众而言,这已成为一种普遍的共识,即饮酒后不应驾驶普通小轿车或其他运输车辆。然而,当涉及电动自行车这样的新型交通工具时,人们之间仍然存在一定的分歧。特别是在一些小县城里,底层的群众对于电动车是否属于机动车仍有疑问。据相关数据显示,将超标电动自行车醉驾纳入刑法的人群呈现出一些特定的特征。这些人往往教育程度较低,年龄偏大,并且大多从事着边缘性职业。他们生活在信息相对封闭、资源分配不均的环境中,加之信息资源的贫富差距不断扩大,由此衍生出信息霸权、信息垄断以及信息歧视等诸多不公平现象。这类人群实际上是受困于这些现象的受害者。因此,在处理刑法规制超标电动自行车时应当考虑到法理和人情的融合。法律不应成为特权阶层的帮凶,也不应沦为底层民众的刑具。尽管“不知法不等于不犯法”的法律原则确立了一个基本的认知底线,但在实际操作中,如果能够以温情的方式引导那些因缺乏信息而无意触犯法律的个体,或许能更好地实现法律的温情与公正。

笔者认为,在违法性的认识方面,当第一次受到行政机关的处罚时,可以推测该行为人并不知超标电动车属于机动车。而在第二次被处罚时,则可以认定他已经知晓超标电动车的属性,从而具有了危险驾驶罪的故意。这种逻辑不仅有助于规范驾驶行为,而且还能够体现出对弱势群体的同情和关怀。通过这种细致的分析和量刑标准,我们既能够确保法律的严肃性,又能够体现出人性化的一面,实现法律效果与社会效果的双赢。

3.3. 超标电动自行车之“危险性”争议

危险驾驶罪,作为一种抽象的犯罪类型,其本质在于它的成立并不依赖于行为的严重程度或是恶劣情节。在现行法律体系中,通常情况下,只要驾驶者被证实实施了醉酒驾驶行为,即可以根据刑法的相关规定推定其对公共安全构成潜在的威胁。然而,这种基于“结果导向”的立法逻辑存在明显的争议和不足。周光权教授对此提出了深刻的批判,他指出由于抽象危险犯的立法本身存在处罚早期化的问题,实务上需要适度缓解使用推定方法直接入罪的弊端[8]。在具体的司法实践中,醉酒驾驶的认定往往是依据驾驶者血液中的酒精含量来决定的,而很少会综合考虑诸如个人的身高、体重、健康状况以及平时的酒量等因素。这样的标准显然忽视了个体差异,而且容易造成对于醉驾严重性的误判。同时,在判定超标电动自行车是否构成危险驾驶时,也往往缺乏对周边环境和驾驶者意识状态的全面评估。许多案件都是因为交警在检查酒精含量时发现异常才立案,却忽视了对现场环境、当事人驾驶意识进行充分考量的可能性。这种做法无形中增加了危险驾驶罪的适用范围,并且可能对无辜驾驶者产生不公正的影响。

就安全性而言,电动自行车相较于轿车的确具有体积小、速度快的优势,因而在理论上减少了发生多人伤亡的风险。但这并不意味着超标电动自行车的公共安全风险就完全可控。事实上,由于这些车辆的速度和尺寸,它们往往成为交通拥堵的推手,给交通秩序带来混乱,从而间接增加了事故发生的概率。此外,由于超标电动自行车常常进行私自改装,这些改装可能涉及安全缺陷,比如制动系统的改变,这无疑增加了乘客的安全隐患。因此,尽管从整体公共安全角度看,超标电动车的风险或许较低,但它仍然是危险驾驶罪中一个不容忽视的问题点。

4. 醉酒驾驶超标电动自行车刑法规制存在的问题

4.1. 立法标准不明确

在我国法律体系中,对于交通安全的监管是极为严格的,尤其是对驾驶行为的规定。根据《中华人民共和国刑法》第一百三十三条之一第二款的明文规定:“醉酒驾驶机动车”作为构成危险驾驶罪的

一项行为，已被纳入法律的严厉打击范围之内。这里所说的机动车，泛指那些以内燃机或电动机等动力装置为动力源泉，能够驱动车轮行驶的轮式车辆。这些车辆种类繁多，包括汽车、摩托车、三轮车乃至更小型的电动交通工具等。当我们放宽对机动车的定义范畴，将目光投向更为广义的轮式车辆时，不难发现，一些原本被视为非机动车或电动助力车的产品，如超标电动自行车，由于其设计和性能的特殊性，也有可能因技术标准上的差异而被界定为机动车范畴。尽管如此，尽管《中华人民共和国刑法》已经将醉酒驾驶机动车定性为犯罪行为，并针对相关罪名进行了清晰界定，但在如何判定超标电动自行车是否属于机动车这一问题上，法律层面上仍然存在着一定的争议。《道路交通安全法》在界定机动车和非机动车方面提供了一个明确框架。它首先指出非机动车主要是指以人力或者畜力为动力的交通工具，而机动车则是以动力装置为牵引，供人员乘坐、运送物品或执行工程作业的轮式车辆。然而，遗憾的是，该法律并未对超标电动自行车的具体性质给出直接定义。这就导致了一部分学者依据相关技术规范提出的观点——超标电动自行车属于摩托车。他们根据国家标准委发布的《机动车运行安全技术条件》，提出了摩托车的一个分类标准，即时速超过 50 km/h 的车辆。这一分类排除了电驱动的车辆，而将最大设计车速不大于 20 km/h 的两轮车辆排除在外；同时，轻便摩托车要求设计时速不得超过 50 km/h，以此类推，时速在 20 至 50 km 之间及以上的车辆，都被归类为摩托车。国内的《电动自行车安全技术规范》进一步细化了电动自行车的速度限制，规定其最高车速不得超过 25 公里/小时。如此一来，部分超标电动自行车在某些方面甚至符合摩托车的性能标准，而它们原本应当属于非机动车的范畴。正是因为这样的标准差异，摩托车才会被归类为机动车。但是，值得注意的是，国家标准委发布的这些强制性标准虽然具有技术指导作用，但它们并不具备法律效力，也就是说，这些标准的约束力并没有凌驾于更为复杂的法律之上。这就形成了一个法律实践上的难题：缺少明确的法律依据来判定超标电动车是否应被视作机动车。

此外，从上述法律和相关标准的对比中可以看出，超标电动车是否属于机动车的问题不仅缺乏法律依据，而且相关规范之间还存在诸多矛盾与冲突。例如，《道路交通安全法》要求电动自行车必须在非机动车道行驶，并且最高时速不得超过 15 km/h。而《电动自行车安全技术规范》则将电动自行车的速度限定在 25 km/h 以下，而《机动车运行安全技术条件》则将摩托车的定义设定为时速 20 km/h 到 50 km/h 及以上。三种规范之间的相互矛盾和不统一，凸显出了我国在规范电动自行车时所面临的困境。这种规范上的模糊性不仅给执法带来了困难，也影响了公民的日常出行安全。

4.2. 司法裁判不一致

最高刑事审判庭指导案例 894 号林某危险驾驶案中曾指出醉酒驾驶超标电动车不宜定危险驾驶罪⁴，主要有四点：一是认为危险驾驶罪属于行政犯，对“机动车”等概念术语应与相应的行政法规保持一致，不能随意扩大解释；二是认为将超标电动车作为机动车管理存在较多困难；三是公众普遍认为超标电动自行车不属于机动车；四是将醉驾超标车等行为以危险驾驶罪定罪处罚，打击面过大，社会效果不好。尽管有最高法的审判指导案例，但是在实际基层法院的判决中因为各种因素的掺杂，仍然会出现同案不同判的现象。笔者以“超标电动车”“醉酒”“基层法院”“一审”“危险驾驶罪”为关键词在聚法案例中搜索到自 2019 年至 2022 年共 83 个案例，其中无罪案例仅 1 例，其余 82 个案例均为有罪判罚。案例检索显示出法院对于醉酒驾驶超标电动车打击仍然处于比较严厉的状态，但是这 1 起案例也显示出法院在判决醉酒驾驶超标电动车的司法裁判的标准不一。综合来看，法院对于醉酒驾驶超标电动车有三种不同的司法裁判标准，具体如下。

第一种为法院判决有罪但分为两种情况。第一种情况法院认为其驾驶的属于超标电动车，其主观恶

⁴ 由于超标电动自行车与电动自行车概念混乱，法院判决大多使用的是超标电动车，故而以超标电动车为关键词。

性相对较小,对其可以从轻进行处罚⁵。第二种情况是法院认定其属于机动车,并且有无证驾驶或者酒精含量超过 200 mg/100ml,应当从重处罚⁶。

第二种为法院判决无罪。法院认为,“机动车”等概念性法律术语的理解应当与其所对应的行政法规保持一致。相关行政法规并未明确规定超标电动车属于机动车,有关部门也未将超标电动车按机动车的要求进行管理。在此情况下,公众普遍认为超标电动车不属于机动车。所以,不宜将超标电动车认定为刑法意义上的“机动车”,醉酒后驾驶超标(经鉴定属于机动车范畴的)二轮电动车的行为不构成危险驾驶罪⁷。

除此之外经笔者对 83 个案例进行分析,发现在有罪的判罚中,法院对于醉酒驾驶超标电动车依据酒精含量的浓度判处缓刑的标准也不一样,在 83 个案例中,因为有的判决书未涉及酒精含量,在有酒精含量的判决书中,有 3 份判决书显示被告人酒精含量超过 200 mg/100ml 仍然被判处缓刑,在其余案例中也有未到 200 mg/100ml 被判处实刑的案例,尽管可能存在其他附加情况,但也显示出在醉酒驾驶超标电动车这个层面,法院的判决仍然存在司法裁判不一的情况。

4.3. 执法标准不相同

在我国,对于电动车的管理规定极为严格,牌照制度亦是如此。根据国家制定的电动车分类标准,电动车牌照分为三类:绿底白字的电动自行车号牌、蓝底白字的轻便摩托车号牌以及黄底黑字的摩托车号牌。当然在不同地方对于临时号牌的管理还存在一些额外的规定。这一系列的号牌设计旨在对不同类型的电动车进行清晰区分,确保道路交通安全。在实际操作中,电动车车主在上牌时需要提交购车人的身份证原件、购买凭证(发票)以及车辆的合格证书。对于摩托车,除了这些基本材料之外,还需要缴纳交强险费用,以保障交通参与者的合法权益。电动自行车因其轻便快捷的特点受到广大民众的喜爱,尤其是由于它无需驾驶员驾照,以及违法成本相对较低,使得电动车市场得以迅速扩张。许多企业为了迎合消费者的需求而拓展业务,大量生产商在电动自行车速度、载重等方面擅自违反生产技术规范标准,电动自行车和摩托车“赛跑”的情形越来越多[9]。这些电动车往往经过简单的灰色包装,便能获得绿底白字的电动自行车号牌,而有关驾驶人由于缺乏相关的法律意识,甚至不知道需要申请车牌,从而进行无牌照驾驶。这种情况无疑增加了道路交通的混乱和风险。

当交警执行执法任务时,他们会依据不同的执法标准来处理违规行为。首先是对于醉酒驾驶且没有号牌的行为,各地交警的处理方式各有不同。一些地方的交警会对车辆进行详细鉴定,而另一些地方则可能因为缺乏明确标识,而选择放过车辆所有人。至于持有号牌的电动车驾驶者,情况也有所不同。绿牌或超标绿牌则可能会免除处罚,而黄牌蓝牌电动车则可能面临更严重的法律后果,甚至涉及刑事责任。从这个角度看,那些遵守规则的人反而会面临更严厉的处罚,而那些行事圆滑、试图规避法律制裁的人则更容易逃脱处罚。这样的现象并非偶然,而是公安机关在面对类似案件时采取不同的判决标准所导致的结果。这种差异化的执法策略虽然在短期内看似公正,但长期来看却破坏了法律的严肃性和统一性,使得社会公众对法律的信任度大打折扣。

5. 醉酒驾驶超标电动自行车刑法规制解决路径

5.1. 立法明确超标电动自行车属于机动车

由上可知,当前关于超标电动车在刑法上的规制,其核心争议点在于一个关键性问题:超标电动自行车是否应被视作机动车的范畴?为了解决这一争议,笔者建议最高法院或最高人民检察院能够出台相

⁵ 具体案件可见(2020)内 0202 刑初 364 号判决书。

⁶ 具体案件可见(2019)粤 1521 刑初 605 号判决书。

⁷ 具体案件可见(2020)鄂 1023 刑初 265 号判决书。

应的司法解释或意见，以明确指出超标电动自行车属于机动车，并据此对其进行相应的规定与处理。这样的做法可以有效地解决此类争议问题，因为现在大众对于超标电动自行车属于机动车仍然没有广泛共识，电动车管理制度及产品标准尚不完善，对超标电动车性质的认定应遵循谦抑性、适度、必要、合理的原则^[10]。笔者认为可以进行逃税罪那样的第一次行政处罚，第二次予以刑法规制的模式，使得预防与惩罚相济，刑法规制更合理。即第一次被查到醉酒驾驶可以推测其不知超标电动自行车为机动车而给予行政处罚并进行警示教育，第二次便予以刑事立案，以此来加强对道路交通安全的管理和规制。除此之外，立法部门应及时修改相关法律，比如《道路交通安全法》，完善对机动车和非机动车之间的规定，比如统一规定时速不大于 25 km 的为电动自行车，大于 25 km 的为电动摩托车并及时与相关部门协调；相关部门也应该及时调整自己的技术标准使得法律、规章、规范性文件的标准一致统一，使得执法人员和司法人员能够从容执法和裁判，缓解这一尴尬的难题。

5.2. 统一司法裁判规则

对于超标电动自行车是否属于机动车，已从上文阐述了笔者的观点，若定义为超标电动自行车，则需要考虑司法裁判统一性。最高法院根据相关法律法规，结合司法实践，出台了具体的指导意见。指导意见明确指出，对于那些因醉酒而驾驶机动车的人，法院将会综合考量多种因素，包括被告人的酒精摄入量、驾驶的车型类型、行驶路况、速度、是否对他人或公共安全造成了实际伤害以及被告人是否有认罪悔罪的态度等，以确保定罪与量刑的准确性。不仅如此，全国各地的公安机关和检察院也纷纷发文，强调在办理危险驾驶案件时，不仅要关注血液中检出的酒精含量，还应全面评估驾驶行为可能带来的风险。因此，笔者认为，在司法裁判过程中，特别是针对醉酒驾驶超标电动自行车的案件，更应当注重从多个角度进行综合判断。首先，醉酒状态下驾驶超标电动自行车时，需要特别注意道路环境。由于超标电动自行车本身重量较轻，速度较慢，加之其对未成年人的潜在危害大于成年人，因此在判决时应更谨慎考虑事故发生地点是否在学校附近或闹市区等人员密集区。如果不幸发生在学校或闹市区，那么相应地，该情形就应该被视为加重情节。血液中的酒精含量可以作为判断是否构成犯罪的参考因素之一，但绝不应该是主要的判定依据。实际上，真正的醉酒状态还需以车辆驾驶人的日常表现和行为举止来判定。

5.3. 多维度完善执法方式

首先，我们必须确立严格的市场准入门槛，严禁任何未达到国家标准的电动自行车流入市场。市场监督管理部门应当负责制定并执行一套详尽的监管计划，确保所有在市面上流通的电动自行车均经过严格的质量检测，具备合法的合格证和技术参数。同时，监管部门需定期开展电动自行车的专项检查行动，对市场进行全面的摸底调查，及时发现并处理那些违反规定的产品。针对电动自行车速度超标问题，监管部门需要采取有效措施加以整治。由于市面上存在一些电动车厂家为迎合消费者需求，私自解除限速装置，导致实际行驶速度远超 25 公里/小时的法定限制。这不仅违反了国家关于电动自行车设计和制造的相关法规，也严重危害了公共安全。因此，相关执法部门应当加大执法力度，对这些违规行为进行严厉打击，确保市场秩序的公平和公正。

再次，在机动车登记制度方面，鉴于我国对电动自行车、电动轻便摩托车和电动摩托车分别设有不同类别的标准，监管部门必须严格按照国家规定的分类标准进行登记管理。对于不符合标准的电动自行车，不允许进行登记注册，以防止虚假登记和逃避法律责任的情况发生。通过这一制度，可以有效地控制电动自行车数量，减少违法行为，保护公民的人身财产安全。

最后，在执法实践中，公安机关应保持一定的灵活性和人性化原则。对于初次醉酒驾驶超标电动自行车且没有造成后果的驾驶者，应当给予警示教育，并依法给予相应的行政处罚；但对于二次以上醉酒

驾驶超标电动自行车的违法行为,则应当进行立案调查,并根据情节轻重予以刑事处罚,以此形成强有力的震慑作用。这样既体现了法律的严肃性,又兼顾了教育与惩罚相结合的原则,有助于提升公众的交通安全意识。

6. 结语

本文通过分析醉酒驾驶超标电动自行车的学者争议观点以及司法裁判的实践现状,深层次地从立法、司法、执法三方面来进行探讨,提出了应明确超标电动自行车属于机动车、出台相关司法解释统一司法裁判规则、完善执法方面兼顾教育和惩罚的优化路径。在研究中尽管最高人民法院刑事审判庭指导案例894号明确超标电动自行车不宜以危险驾驶罪定罪处罚,但在阐述中认为机动车应与行政法规保持一致,但是行政法规对于机动车的规定也存在不一致,所以超标电动自行车是一个集社会与法律之间的多维复杂问题,解决思路不应只是从法律的制度上探讨,更应从行政机关执法、公民意识提升等方面加强,推动法律治理的有效性。

参考文献

- [1] 董晓松. 醉驾超标电动自行车的刑法认定[J]. 刑法论丛, 2020, 62(2): 217-234.
- [2] 王付宝. 超标电动自行车醉驾的刑法规制问题研究[J]. 统计与管理, 2021, 36(7): 74-80.
- [3] 张磊, 肖马. 醉驾超标电动车刑法规制问题的反思与对策[J]. 刑法论丛, 2015, 41(1): 269-287.
- [4] 李文华, 苏杰. 醉驾超标电动自行车可构成危险驾驶罪[J]. 人民司法, 2012(12): 13-14.
- [5] 王鹏祥. 危险驾驶罪的构成及其完善[J]. 河南师范大学学报(哲学社会科学版), 2012, 39(5): 113-116.
- [6] 曾琳. 醉驾超标电动自行车不构成危险驾驶罪——兼与李文华、苏杰同志商榷[J]. 人民司法, 2012(20): 13-15.
- [7] 刘宪权, 周舟. 危险驾驶罪主观方面的刑法分析[J]. 东方法学, 2013(1): 28-36.
- [8] 周光权. 论刑事一体化视角的危险驾驶罪[J]. 政治与法律, 2022(1): 14-30.
- [9] 常丽, 于倩, 莫菲. “醉驾电动自行车”型危险驾驶案件社会治理研究[J]. 中国检察官, 2020(15): 35-38.
- [10] 张登高, 李艳. 醉酒型危险驾驶罪的司法适用难点与应对[J]. 人民检察, 2021(24): 50-53.