

妨害安全驾驶罪入罪路径限缩分析

曹 智

华东交通大学人文社会科学学院，江西 南昌

收稿日期：2024年12月23日；录用日期：2024年12月31日；发布日期：2025年1月24日

摘 要

我国刑法第十一次修正案将妨害安全驾驶罪正式编入刑法，这体现了社会大背景下，《刑法》对于人们某些行为的提前介入。根据刑法的谦抑性，在论证妨害安全驾驶罪入罪的过程中要从该罪的构成要件和刑罚处罚上进行限缩，达到防止滥用该罪名保障人权的效果。具体从客观构成要件中的实行行为、实行地点，行为人主观上的犯罪故意以及最后的刑罚处罚进行限缩。

关键词

妨害安全驾驶罪，限缩入罪，刑法的谦抑性

Analysis of the Problem of Restricted Incrimination of the Offence of Obstructing Safe Driving

Zhi Cao

School of Humanities and Social Sciences, East China Jiaotong University, Nanchang Jiangxi

Received: Dec. 23rd, 2024; accepted: Dec. 31st, 2024; published: Jan. 24th, 2025

Abstract

The eleventh amendment to China's "Criminal Law" formally codified the offence of driving while impaired as a criminal offence, based on the early involvement of the "Criminal Law" in people's behaviour in the context of contemporary society. Based on the modesty of criminal law, in the process of arguing for the criminalization of the offence of driving in a safe manner, the offence should be restricted in terms of its constituent elements and penalties, so as to prevent the abuse of the offence to protect human rights. In particular, the objective elements of the offence include the act of commission, the place of commission, the subjective criminal intent of the perpetrator, and the final penalty.

Keywords

Crime of Obstructing Safe Driving, Restriction of Criminalization, Modesty of Criminal Law

Copyright © 2025 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. 前言

中国已经进入汽车时代，汽车安全、道路安全是一个不可回避的话题，特别是公共交通工具发生危险时，往往会造成更加严重的后果。2018年重庆市公交车坠江事故，再次将公共安全推上热搜，我们不能完全预防公共交通工具发生危险，但我们必须有所预防。针对公共安全，妨害安全驾驶的行为正式写入《刑法修正案(十一)》，以此保护公共安全这个法益。本文结合不同学者观点给出自己对妨害安全驾驶行为入罪的见解。因此，笔者的主题为妨害安全驾驶罪限缩入罪问题的分析，主要分析该罪入罪时存在的问题及如何限缩入罪。文章第一部分介绍该罪入罪的司法背景及必要性；第二部分介绍该罪入罪时存在的问题；第三部分介绍应当如何限缩入罪；第四部分为总结。

2. 妨害安全驾驶罪入罪的司法背景及必要性

(一) 妨害安全驾驶罪的司法背景

在所有的交通工具中公共交通工具为人们最为普遍，并且当发生突发状况时对公共安全造成的威胁更大。近年来公共交通工具交通事故不断发生，每次都给人民群众带来严重的生命安全和巨大财产损失。2018年重庆市公交车坠江事故[1]足以引起我们对公交车驾驶安全的思考，但由于当时我国刑法并没有规定妨害安全驾驶罪，对于行为人只能依据以其他危险方法危害公共安全罪或其他罪名进行入罪，并没有统一的立法规定。这就会造成对于类似案件，不同法官审判就会依据不同的罪名给行为人定罪判刑，造成司法混乱。

“妨害安全驾驶罪”正式写入《刑法》之后，对于符合该罪构成要件的行为，就可以直接依据该罪名进行定罪判刑，以及对妨害公共交通工具安全驾驶的行为统一进行立法规定[2]。但该罪名在入罪时必须进行严格的入罪限缩，否则就会导致该罪名的滥用以至于达不到立法效果。

(二) 设立妨害安全驾驶罪的必要性

任何法律是具有局限性的，主要表现之一就是具有滞后性，刑法也不例外。在风险社会背景下任何事物都充满了不确定性，特别是在经济飞速发展的当代社会，当人们逐渐富裕的同时，社会某些方面潜在的危险也逐渐显现，这就要求刑法对一些行为要提前介入进行干预。

刑法第133条之二：对行驶中的公共交通工具的驾驶人员使用暴力或者抢控驾驶操纵装置，干扰公共交通工具正常行驶，危及公共安全的，处一年以下有期徒刑、拘役或者管制，并处或者单处罚金。前款规定的驾驶人员在行驶的公共交通工具上擅离职守，与他人互殴或者殴打他人，危及公共安全的，依照前款的规定处罚。

通过该条规定，我们可以得出，妨害安全驾驶罪危险程度是比具体危险犯危险程度低[3]。即只要行为人的行为妨害了公共交通工具正常行驶危及了公共安全，就可以构成本罪。并且，与危险驾驶罪相比，在结果发生可能性上更小。这也就是说，刑法对于妨害公共交通工具安全驾驶的行为是一种提前介入。

妨害安全驾驶罪与其他危害公共安全的犯罪，构成了一套完整、严密的公共交通工具安全驾驶秩序的保护体系。

3. 妨害安全驾驶行为入罪存在的问题

(一) 客观行为方面

根据《刑法修正案(十一)》可以得出以下几种行为模式：1) 对驾驶人员实施暴力；2) 抢控驾驶操纵装置；3) 驾驶人员擅离职守，在交通工具上殴打他人或与他人互殴。^[4]

客观行为方面的问题在于对“暴力”程度以及对驾驶人员客观行为的规定。首先是关于“暴力”程度问题，有论者认为，并不是任何暴力行为都是该罪所规定的危害行为，那些可能危及公共安全的，才会构成本罪。这里所说的“暴力”适用以上所有的情形。但也有观点认为，不能简单地适用关于“暴力的”认定，比如第二种行为模式。如果行为人只是对驾驶操纵装置进行控制，能将这个行为定义为暴力行为吗？这也是《刑法修正案(十一)》最终将“抢夺”改为“抢控”原因。因为“抢夺”本身就带有一定的暴力，并且更符合司法实践。

其次就是有关对驾驶人员客观行为的规定，争论主要在于对“擅离职守”的理解。有学者认为对其应当做字面理解，即驾驶人员违反驾驶乘务纪律，擅自离开驾驶工作岗位及一系列行为。该派论者给出的理由为，驾驶者不仅要保护自己的人生安全，更重要的是保障全车乘客的人身安全，因为在公益法面前，个人法益应当有所退让。也有论者持不同意见，比如西南交通大学的学者认为，应当将“擅离职守”分为“主动型”与“被动型”，只有在驾驶者主动擅离职守，妨害安全驾驶的才可以被追诉。

(二) 实行地点方面

首先，《刑法修正案(十一)》对于“妨害安全驾驶罪”实行的地点认定为公共交通工具^[5]。从字面意思来看，“妨害安全驾驶罪”的实行地点必须是公共交通工具。但是，对于公共交通工具的理解就会出现偏差。比如，城际公交车当然属于该条罪名所说的“公共交通工具”，一般人都可以理解。但是像网约车、小型出租车等其他小型车辆属于“公共交通工具”的范畴吗？这个问题是值得商榷的。有论者就认为该罪所说的“公共交通工具”的范围不包括小型出租车等其他小型车辆。原因在于，小型出租车虽然具有公共交通工具所具有的“共用性”特征，但同时又具有一定的专属性的特点，即每一次服务的对象是相对特定的。这说明在小型出租车内不存在源发性的内部公共危险。但也有论者认为小型出租车等其他小型交通工具也应当属于本罪对于公共交通工具的认定。该学者基于“妨害安全驾驶罪”的保护目的认为应当纳入，小型出租车本来就是服务公众的车辆，乘坐人员具有不特定性，比如在拼车的情况下。如果行为人抢控操纵装置，不仅会危及车内人员安全，而且还会对路面上其他车辆与人员的安全造成威胁。所以，将小型出租车纳入更符合预防犯罪的目的。

其次，是否所有在“公共交通工具”上实施的妨害安全驾驶的行为都构成本罪？对于这个问题有的论者认为只要在行驶中的公共交通工具上实施妨害安全驾驶的行为就构成本罪。理由为，只要交通工具在行驶中，行为人妨害安全驾驶，车辆就存在失控的危险，就会危及公共安全；反对者认为这种观点降低了本罪的入罪门槛，应当区分“行驶中”与“运营中”两个概念^[6]。比如，公共交通工具临时停靠，或者处于封闭路段测试阶段，前者虽然不处于行驶中，行为人妨害安全驾驶仍会危及公共安全，而后者虽然处于行驶中，却是在封闭路段以及测试阶段，即使行为人妨害安全驾驶也不会危及公共安全。

(三) 主观与刑罚方面

《刑法修正案(十一)》对于“妨害安全驾驶罪”主观方面规定的是“故意”。对此有较大的争议，有论者认为行为人对于妨害安全驾驶行为的后果持的是过失心态，至于是何种过失也存在争议，笔者认为至少不是“疏忽大意的过失”。因为对于成年人来说最基本的安全常识是具备的，是能够预料到妨害安

全驾驶会造成何种结果或可能造成何种结果。所以本罪主观方面主要的争议为“故意”和“过于自信的过失”，持“过于自信的过失”的学者认为，行为人实施妨害安全驾驶行为目的并不是危及公共安全，而是报复等特定的目的，因此行为人对造成危及公共安全这样的后果持的是反对态度，行为人在实施特定的报复行为时，即使预料到可能造成危害公共安全的结果，但内心是基于过于自信的心态。而《刑法修正案(十一)》将其规定为故意，理由为，行为人实施某个暴力行为时能够认识到可能会危及公共安全，并继续实施，因此行为人在主观上至少是“间接故意”。所以，在司法实践中准确认定本罪的主观方面是正确认定该罪必不可少的一环。

刑罚方面，任何刑罚都要遵循罪刑法定原则，本罪也不例外。问题在于对于该罪如何准确量刑，法条规定了何种行为是妨害安全驾驶行为，构成该罪处以什么样的刑罚。但是，是否行为人的行为只要构成本罪规定的危害行为，就适用本罪规定的刑罚是值得思考的。

针对这些问题，“妨害安全驾驶罪”在入刑时必须进行限缩，不能一味地追求惩罚犯罪，保护法益，同时还要注重保障人权。

4. 妨害安全驾驶罪的入罪限缩

刑罚制裁手段是最严厉的，甚至可以剥夺一个人的生命，因此任何一个行为被规定为犯罪行为都必须经过严密且正当的判断，这也是刑法谦抑性的要求。刑法不能将一个犯罪行为作为当然的处罚对象，而应该在入罪时对其进行必要的限缩。妨害安全驾驶罪入刑虽然是刑法对妨害公共交通工具安全驾驶行为的提前介入，但应该对其入罪路径上进行限缩，防止该罪名滥用。

(一) 对实行行为的解释限缩

从上文的争论来看，笔者认为可以将两种观点加以融合，将对“暴力程度”的认定可以分为对人和对物两种角度^[7]。从对人的暴力和妨害来说，首先对于“人”的认定问题。笔者意见，“人”特指公共交通工具的驾驶者和公共交通工具的乘坐者。所以，“人”、“暴力”，两个要素就会发生交叉关系。即对公共交通工具驾驶者的暴力；对乘坐者的暴力。

就对公共交通工具驾驶者实施暴力来说，笔者认为，是指公共交通工具的乘坐者对驾驶者施加物理暴力，可能妨碍公共交通工具驾驶者正常操作公共交通工具的物理行为^[8]，如果是言语上的辱骂，但对驾驶者正常操作公共交通工具并无影响的，笔者认为没有必要认定为该罪。

就对乘坐者的暴力来说，笔者认为主要是乘客与乘客之间发生暴力行为，并且该行为影响了公共交通工具驾驶者正常操控公共交通工具从而导致公共交通工具不能正常行驶(偏离路线、突然减速、突然加速等)。对于该种情况，如果行为人主观上对结果存在过错，就可以认定为本罪。

从对公共交通工具制动装置或方向控制装置的暴力方面来讲，实践中主要是抢夺方向盘或者擅自操作公共交通工具的操作系统。例如：在(2021)陕 0826 刑初 2 号判决中被告人因坐过站，强行夺取方向盘，致使公交车偏离原行驶轨迹，而被法院认定为本罪。但是如何正确理解对公共交通工具制动装置或控制装置的暴力，《刑法修正案(十一)(草案一次审议稿)》中提到，妨害安全驾驶罪的行为手段为“暴力或者抢夺驾驶操纵装置”，可是在《刑法修正案(十一)》中，官方将“抢夺”改成了“抢控”，笔者认为“抢控”可包括“抢夺”和“控制”两种形式。“抢夺”侧重行为人从驾驶者手中争抢公共交通工具的操作装置，有一种二人相争的状态。比如，不断拉扯驾驶者、抢夺方向盘、变速装置就是典型的抢夺操控装置的行为。“控制”则比较侧重表达突发性的操控装置后的一种持续性的支配状态，比如行为人突然拉手刹、踩刹车，导致车辆突然性制动等。

不过在认定暴力行为时，我们不能一味地认定只有以造成人身伤亡为前提，而是要结合暴力行为造成的结果进行综合分析^[9]。因为该罪所保护的法益是公共交通秩序和公共安全，所以只要行为足以妨碍

驾驶人员正常操控公共交通工具,使运行中的交通工具脱离正常运行状态,就构成本罪所要求的“暴力”行为[10]。例如,像前文所说的,行为人只是进行言语辱骂,这时就不属于成立妨害安全驾驶罪所要求的“暴力”行为,如果矛盾激化,由言语攻击演变成客观的物理攻击妨碍了驾驶者正常操作公共交通工具,那就构成本罪。

另外就是对于驾驶者“擅离职守”的限缩认定,笔者认为应当具体问题具体分析,比如西南交通大学学者的观点将其分为“主动擅离职守”与“被动擅离职守”,这无疑是符合一般人情感的。但是,要准确区分“主动”与“被动”。前者是指在无人侵扰的情况下主动离开工作岗位对他人进行攻击。比如,乘客对驾驶者驾驶技术不满而对其辱骂,驾驶者由于愤怒离开驾驶工作岗位与其殴打。后者是指驾驶者在受到他人侵扰的情况下,进行的反击行为。并且这里所说的“侵扰”仅指身体上的攻击,那么这就属于正当防卫而不是危害行为。法律不能强人所难,但是作为公共交通工具的驾驶者必须有一定的责任感,不能违背自己的职业道德。

(二) 对实行地点的认定限缩

1) 对公共交通工具的认定

对于前文中“小型出租车”是否属于公共交通工具,对此最高人民法院《指导意见》指出,公共交通工具是指公共汽车、公路客运汽车,大型、中型出租车等[11]。最高人民法院对公共交通工具如此限定是因为在司法实践中妨害安全驾驶罪主要在以上公共交通工具上发生。并且,“妨害安全驾驶罪”是在风险社会背景下的提前介入,如果将小型出租车等小型公共交通工具纳入本罪管辖范围,无疑会扩大不必要的打击范围。司法实践中也未采纳将小型出租车纳入本罪所说的“公共交通工具”的范围。比如,河北省沧县人民法院(2019)冀0921刑初160号刑事判决书中,辩护人就基于《指导意见》所认定的“公共交通工具”进行辩护。并且,法院也采纳了该意见。

所谓“公共交通工具”是相对于私家车的一个概念,公共交通工具所服务的对象是不特定的社会大众,因此对象的不确定性决定了其车厢的公共性。小型出租车虽然具有公共性,但是又具有一定的专属性,就是说每一辆出租车所接纳的乘客是特定的人,并且中途其他人不能乘坐,这就意味着其空间具有一定的封闭性以及特定性。因此,妨害小型出租车安全驾驶的行为就不构成本罪。

2) 对于“行驶中”的认定

对于是否所有在公共交通工具上实施妨害安全驾驶行为都构成本罪的疑问,笔者赞同后者观点,即将公共交通工具的状态区分为“行驶中”与“运营中”两个不同的概念。前者是一个大概念,指公共交通工具处于营业状态,具体分析是,从准备运送乘客到运送结束整个过程。比如,公交车司机允许人们登上公共交通工具,但是车辆尚未启动。后者是指公共交通工具处于运行的一个动态过程。所以,行驶中的公共交通工具并非一定处于运营中。同理,运营中的公共交通工具也未必都是处于行驶状态。比如,公交车公司生产一批新的公交车,使用前进行的性能测试就不属于“运营中”,但却是属于“行驶中”。另外,市际班车在服务区停靠,是“运营中”但不是“行驶中”。

但是,如何正确认定“行驶中”呢?笔者认为应采用“发动机运行说”,就现在而言无论是燃油汽车还是用电汽车都需要发动机带动。发动机只要处于运行状态那么公共交通工具就一定处于“行驶中”。笔者认为采用该观点的理由为,妨害安全驾驶罪客体为公共安全,如果公共交通工具处于一个临时停靠但发动机正常运行的状态,车辆是随时可能移动的。这个时候如果行为人拉扯司机,抢控方向盘等暴力行为,很有可能在冲突过程中触碰到油门进而驱动车辆,对公共安全造成威胁。

(三) 对于行为人主观方面的认定

笔者不认为成立本罪在主观上是过失心态。理由为,从《刑法修正案(十一)》对于“妨害安全驾驶罪”罪状描述来看,行为人犯本罪时持的是故意心理。作为一个完全刑事责任能力人,应当具备一定的常识,

即明知自己的行为可能会妨害安全驾驶进而危害公共安全，却故意为之。符合刑法“主客观相统一”的原则。

但也不能笼统地认定为故意。理由为，正常情况下行为人对于自己的行为危害结果有一个概括的故意。但司法实践中存在各种各样的案例，例如，乘客对司机实施暴力行为其目的是多样的，更多的是出于报复心理，但主观上并不想危害公共安全，换言之，行为人对于危害公共安全至少持的是过失。那么该如何解释《刑法修正案(十一)》对于该罪主观方面的规定呢？笔者认为该罪属于抽象危险犯，抽象危险是比具体危险更低程度的结果。行为人只要具备一般的生活经验，认识到自己的行为妨害了安全驾驶，以及发生危害结果的可能性，仍然实施危害行为，那么行为人主观上至少存在“间接故意”。

(四) 妨碍安全驾驶罪的刑罚适用限制

每一个罪名都有相对应的刑罚，都要遵循罪刑法定原则的要求，每一个罪名的法定刑在其内部都应当根据不同的情况设定对应的刑罚。

依据《刑法修正案(十一)》，妨害安全驾驶罪将“危及公共安全”作为客观入罪要件，不要求行为人在主观上明知，只有当行为人的危害行为足以达到危及公共安全的程度才可以构成本罪。即不仅要求行为人实施妨害安全驾驶的行为，并且要求该行为达到危及公共安全的程度。这里说的“危及公共安全”与“危害公共安全”概念不同，“危及公共安全”相对注重的是一种不紧迫的危险，“危害公共安全”是使公共安全面临现实紧迫的威胁。另外，该罪刑法条文规定“有前两款行为，同时构成其他犯罪的，依照处罚较重的规定定罪处罚。”这就是说，如果行为人实施的行为只是妨碍了安全驾驶，危及了公共安全，只构成本罪。依据法条规定的法定刑处罚即可，如果行为人实施的行为妨碍了安全驾驶，并且造成了其他危害结果，符合其他犯罪构成要件的，依照处罚较重的犯罪进行处罚。所以，正确认定本罪，对于被告人十分重要。因此对该罪的处罚要保持一种审慎态度。

5. 结语

妨害安全驾驶罪成为一个独立的罪名是大势所趋，符合当前的社会实际情况，能够完善我国的刑法体系，保护社会大众的财产利益和人身安全，并且有利于准确定罪，确定相应的法定刑，落实“保障人权”这一原则。

公共交通工具是我们经常乘坐的交通工具，公共交通工具驾驶者的人身安全和职业道德，对乘坐者而言具有直接关系，并且在很多情况下，公共交通工具驾驶者不仅需要操纵公共交通工具而且要售票、维持秩序等，因此驾驶者难免会出现注意力分散的情况，如果这时遇到素质低下的乘客妨害安全驾驶，难免会出现危及公共安全的后果。但在认定行为人是否构成本罪时，要持审慎态度，不能随意给被告人扣上“妨害安全驾驶”的罪名，而是要仔细研究行为人的行为是否妨碍了安全驾驶，行为的地点是否在行驶中的公共交通工具上，主观上是否具有故意等。

参考文献

- [1] 史炳军. 重庆“10·28”公交坠江案的警示[J]. 江苏警官学院学报, 2018, 33(6): 130.
- [2] 罗意. 妨害安全驾驶罪的限缩入罪与竞合适用[J]. 太原城市职业技术学院学报, 2021(11): 167-170.
- [3] 夏朗. 妨害安全驾驶罪结果与行为的实质标准及危险犯类型——与以危险方法危害公共安全罪对照[J]. 中南民族大学学报(人文社会科学版), 2022, 42(1): 129-138, 186, 187.
- [4] 胡雅岚. 妨害公共交通工具驾驶罪争议厘清与路径完善[J]. 时代法学, 2021, 19(4): 51-58.
- [5] 詹奇玮, 赵秉志. 妨害安全驾驶罪的规范考察与适用探析[J]. 贵州社会科学, 2021(10): 91-97.
- [6] 夏朗. 妨害安全驾驶罪构成要件的教义学解读[J]. 广西大学学报(哲学社会科学版), 2021, 43(3): 130-137.

- [7] 孟瑶. 论妨害安全驾驶行为的认定[D]: [硕士学位论文]. 长春: 吉林大学, 2021.
- [8] 李永升, 蔡鹏程. 妨害安全驾驶罪的法教义学解读[J]. 西南交通大学学报(社会科学版), 2022, 23(2): 47-59.
- [9] 兰世民, 楼柯柯. 妨害安全驾驶行为的性质认定[J]. 人民司法, 2021(23): 18-21.
- [10] Henry Campbell Black, M.A. (1933) Black's Law Online Dictionary. West Publishing Co.
- [11] 王一敏. 妨害安全驾驶罪相关问题研究[D]: [硕士学位论文]. 呼和浩特: 内蒙古大学, 2021.