

# 论醉驾型危险驾驶罪的 司法适用与立法完善

## ——基于醉驾电动摩托车问题的反思

■ 吴卫云

**摘 要** 醉酒驾驶电动摩托车的行为应当受到危险驾驶罪的规制。电动摩托车可定性为刑法意义上的机动车，醉驾电动摩托车的行为人也不缺乏相应的社会危害性认识，将其认定为危险驾驶罪并不违背刑法谦抑性原则。我国现行刑法体系下的危险驾驶罪在司法与立法两个方面都亟待完善。就前者而言，司法机关应当把本罪的认定重心放在主客观方面的审查上而非车辆属性的判断，同时应摆脱抽象危险犯无需具体判断危险的误区，灵活运用刑法第十三条“但书”条款。交警部门应破除唯酒精论的执法方式，检察机关应对案件进行综合判断，落实好审查不起诉制度。就后者而言，可以通过出台司法解释进一步明确机动车概念，填补制度漏洞，同时可以通过设置行政前置与改造为具体危险犯的方式完善危险驾驶罪，贯彻实现刑法谦抑性，充分发挥刑法社会治理效能。

**关键词** 醉酒驾驶 唯酒精论 电动摩托车 抽象危险犯 行政前置

### 一、引言

2011年审议通过的《刑法修正案（八）》第22条增设了危险驾驶罪，将醉酒驾驶机动车行为纳入刑法规制范围，这一修订取得了良好的治理效果，为我国道路交通安全的维护作出了突出贡献，醉酒驾驶汽车的问题得到了极大改善。但从实践来看，危险驾驶罪作为刑法规制社会的手段在司法与立法

上都存在一些需要厘清与解决的问题。由于我国电动车保有量的不断攀升和相关规范及管理制度的缺位，醉酒驾驶电动摩托车问题变得愈发严峻，但这一问题应否纳入刑法规制和如何纳入刑法规制存有较大争议，这使得公安局、检察院、法院等司法机关面对醉酒驾驶电动摩托车的行为缺乏统一的认定标准，实践中难免出现龃龉，进而难以形成有效规制。从醉酒驾驶电动摩托车问题着眼，会发现我国危险驾驶罪的执法和司法实

作者：福建省宁德市副市长、公安局局长

践同样存在较多认识误区，部分交警部门在醉酒驾驶的查处中一律采用“唯酒精论”的执法方式，对于行为人的主客观方面却在所不问，部分检察机关则以驱动方式为由对移送的醉驾电动摩托车案件一律作不入罪处理，忽视其实质危害性，同时也没有灵活运用好刑法第十三条“但书”条款，对部分情节轻微的醉驾行为人也是一律审查起诉。鉴于此，本文从解决醉酒驾驶电动摩托车的危险驾驶罪规制切入，结合实务经验与相关理论厘清危险驾驶罪的司法适用误区，并就现行刑法规则体系下醉驾型危险驾驶罪的立法完善提出若干建设性思路。

## 二、醉酒驾驶电动摩托车纳入危险驾驶罪规制的理论证成

就醉酒驾驶电动摩托车行为而言，如符合交通肇事罪、以危险方法危害公共安全罪等罪名的构成要件的，可直接适用前述罪名，这在实践中并无争议。因此醉酒驾驶电动摩托车的刑法规制问题，其争议焦点主要在于是否构成危险驾驶罪。本文拟从反对观点出发，讨论醉酒驾驶电动车是否应适用危险驾驶罪这一前提性问题。

（一）反对将醉酒驾驶电动摩托车认定为危险驾驶罪的主要观点

目前，理论界和司法实践中均不乏反对将醉酒驾驶电动摩托车认定为危险驾驶罪的观点，大致归纳所持理由主要集中于以下几点：

### 1. 违反罪刑法定原则

反对者认为并没有法律法规将电动摩托车明确规定为机动车，将电动摩托车认定为机动车缺乏明确的法律依据。退一步而言，虽然国家针对电动自行车出台了相应的

强制性标准，但其属于针对生产经营活动而设定的技术性规范，不能据此认定电动摩托车属于刑法意义上的机动车。笔者所在地部分法院和检察院也持相同观点，认为国家的强制性标准不属于部门规章，只是接近于行政规范性文件，只能作为司法认定中的参考。只有在行政法规或者部门规章明确规定电动摩托车属于机动车之后，司法机关才能据此认定电动摩托车属于法律意义上的机动车。此外，也有学者认为国家对于电动摩托车缺乏相应的配套管理制度，无法纳入机动车管理，因此不宜认定为机动车。

### 2. 行为人缺乏危险驾驶的故意

反对者主张，公众普遍认为电动摩托车不属于机动车，对醉酒驾驶电动摩托车涉嫌刑事犯罪缺乏相应的违法性认识。危险驾驶罪作为行政犯对于违法性认识的要求更高，要求行为人除了认识到自己在驾驶以外，还必须认识到驾驶的车辆属于法律意义上的机动车。公众在购买电动车时不需要办理相应的证照，往往不会认识到自己购买的电动摩托车可能属于机动车。由此可以进一步推导出，在醉酒驾驶电动摩托车的案件中行为人往往缺乏醉酒驾驶机动车的故意，如追究其刑事责任，有违主客观相一致的定罪原则。

### 3. 有违刑法谦抑性，打击面太广

电动摩托车在我国的保有量很大，如果将醉酒驾驶电动摩托车的行为认定为危险驾驶罪，会导致刑法打击面太广，会有大量没有前科的普通公民被贴上“犯罪人”的标签，影响其正常工作和生活，进而破坏社会整体的稳定与和谐，社会效果不好，不符合刑罚功能的正当定位。

（二）醉酒驾驶电动摩托车应纳入危险驾驶罪的规制范围

### 1. 电动摩托车可以构成刑法意义上的机动车

刑法本身并未对机动车的意义作出具体的阐释,根据最高院、最高检、公安部2013年发布的《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》第一条的规定,刑法上机动车的认定应当适用道路交通安全法的相关规定。而《中华人民共和国道路交通安全法》(下称《道交法》)第一百一十九条规定:“机动车是指以动力装置驱动或者牵引上道路行驶的供人员乘用或者用于运送物品以及进行工程专项作业的轮式车辆。”有学者认为机动车与非机动车不是非此即彼的关系,超标电动自行车不属于非机动车并不能径直得出其属于机动车的结论。但此种观点并不妥当,《道交法》第一百一十九条对车辆的定义明确表明仅包括机动车与非机动车两种,不存在除此以外的第三种情况。同时,根据国家工信部颁布的《机动车产品目录公告》,电动摩托车按照机动车管理。对于部分学者与司法机关认为国家强制性标准效力位阶不足,不能作为刑事定罪依据的问题,笔者认为,《机动车运行安全技术条件》(GB7258-2017)系国家强制性标准,根据《中华人民共和国标准化法》(以下简称《标准化法》)第二条第三款之规定,强制性标准必须执行。因此,机动车国家标准其效力源于法律的直接规定,并不是一般的技术规范,电动摩托车符合机动车国家标准应当被认定为机动车。根据国家强制性标准认定涉案电动摩托车是否属于机动车并不违反罪刑法定原则,将电动摩托车认定为机动车并不是对刑法条文的扩大解释,而是具有明确法律依据的。退一步言之,从实质危害性的角度观察,超出强制性标准的电动摩托车在最高时速与整

车质量上与传统摩托车并无差异,两者对于道路公共安全的威胁并无二致,其社会危害性基本相同,危险能够达到危险驾驶罪所需要预防的程度。另外,仅仅因为两者驱动方式的不同而对其采取截然不同的处理方式,既无合理依据,也有违刑法实质正义之要求。浙江省高级人民法院、省检察院和省公安厅2012年联合颁布的《关于办理“醉驾”犯罪案件若干问题的会议纪要》中就采纳了依据鉴定意见认定是否属于机动车的思路,对于经有资质机构鉴定符合机动车技术标准的,法院可以判定驾驶此类车辆对道路交通安全造成的威胁与驾驶其他机动车相同,可以危险驾驶罪进行定罪。

### 2. 因公众缺乏违法性认识而不宜对醉酒驾驶电动摩托车定罪的观点不能成立

违法性认识是我国学界一直争议不休的重要理论问题,理论上存在违法性认识不要说与违法性认识必要说的二元对立。伴随法定犯的不断增多,违法性认识必要说已成我国刑法学界的通说,以违法性认识的缺失作为行为人不承担刑事责任的理由本身并无不妥。问题在于,就醉酒驾驶型危险驾驶罪而言,违法性认识是否要求行为人必须认识到其所驾驶的 vehicle 是刑法意义上的机动车。陈兴良教授认为,在我国刑法中,违法性认识与社会危害性认识是相一致的。循此观点,就醉酒驾驶电动摩托车的行为人而言,其违法性认识应当是其对自身行为所造成的社会危害性的认识,而并非其对于自己驾驶的 vehicle 是否是机动车的认识。换言之,即使是公安局、检察院、法院等司法机关对于机动车的定义与理解尚且难以达成一致,要求行为人在行为时或行为前判断其驾驶的 vehicle 是否属于机动车明显超出了一般人的认知能力,因此,醉驾电动摩托车

行为人的违法性认识内容应当为认识到其醉酒驾驶的行为可能产生与醉酒驾驶机动车相同或相近的危害结果，而无要求其一定要认识到所驾驶车辆系“机动车”。此外，还值得关注的一点在于违法性认识是否要求行为人认识到其行为具有刑法禁止性。对此，国内学界尚未形成共识，德、日主流观点采广义规范说，基于法秩序统一性原理及违法一元论，认为违法性包括民法、行政法等法规范的违法性。回到本文讨论的问题，对于醉酒驾驶电动摩托车的行为人来说，即使没有认识到其驾驶的车辆属于机动车，具有刑法禁止性，也至少认识到其醉酒驾驶行为具有行政法上的违法性，由此不难得出并不存在违法性认识错误的结论。退一步来讲，即使认为行为人的违法性系指对刑法规范的违反，也仅仅是要求行为人可能认识到自身行为具有刑事可罚性，而非必须认识到。从我国道路交通安全教育的推广宣传现状来看，认为行为人缺乏违法性认识可能的观点实难成立。在笔者所在地市，交通管理部门已将列入工信部《道路机动车辆生产企业及产品公告》的二轮电动摩托车纳入机动车注册管理的范畴，行为人购买此类二轮电动摩托车时商家均有告知要取得机动车驾驶证，并办理机动车登记手续和上牌，行为人醉酒驾驶的，应当认定行为人主观上具有违法性认识。若行为人未办理机动车登记手续和上牌，在醉酒驾驶时辩解不明知是机动车，这种辩解是不成立的，因行为人不办理机动车登记手续和上牌其目的是为了逃避监管，更应认定行为人主观上具有违法性认识。

### 3. 有违刑法谦抑性的观点难以证成

其一，当前社会电动车保有量大、醉酒驾驶电动摩托车乱象非常严重，已经造成了

严重的社会危害，每年都造成大量的伤亡，亟需相应管制。不能因为某种具有相当社会危害性的行为非常普遍就放弃刑法这一最具威慑的干预手段，尤其是在此类行为对社会公共安全已经造成了极大的威胁。此种情况下，刑法规制的缺失会导致行为人心存侥幸，促使醉酒驾驶电动摩托车问题的不断恶化，最终由全社会为此埋单；其二，法治环境的发展变化客观上导致了刑法谦抑性的不断消减，对实质正义的孜孜以求促进着积极刑法观在我国不断确立。对于醉酒驾驶电动摩托车的问题，应当深入到具体案情中去判断所造成的社会危害性、行为人的主观认识与意志，而非一律以谦抑性为理由而排斥司法认定。正如有学者所言：“如果教条式地将刑法自身的安定性奉为圭臬，为此不惜经常性地牺牲具体案件处理的妥当性、合理性的话，不但不会有助于法律至上主义观念的形成，反而是对刑法权威的削弱。”作为抽象危险犯的危险驾驶罪恰恰体现了积极刑法观下处罚早期化的理念，对于造成相同危险性、严重危害道路交通安全的醉驾电动摩托车行为必须等到发生交通事故之后再行处罚显然与立法原意背道而驰。其三，醉驾驾驶电动摩托车刑事规制的谦抑性应当通过立法或出台相应司法解释的方式实现，而不应在司法中以法不责众作为出罪理由。在具体案件的处理中对于危害性较小，情节显著轻微的行为人，完全可以通过审判阶段的出罪、审查起诉阶段的不予起诉和立案侦查阶段的不立案等手段实现刑法之谦抑，而不宜像笔者所在地部分法检机关一样在未考虑具体案情的情况下一律预先认定为无罪。

综上，反对醉酒驾驶电动摩托车纳入刑法规制的观点不能成立，醉酒驾驶电动摩托

车应纳入危险驾驶罪的规制范围。

### 三、醉驾型危险驾驶罪的司法适用误区与厘清

通过对醉酒驾驶电动摩托车问题的反思,笔者发现部分司法机关对危险驾驶罪的认定把握偏离了本罪的规范目的,忽视了本罪主客观方面的认定,使得司法实践中的种种误区都未能得到充分关注和相应解决。其中较为典型的两个问题是未能把握危险驾驶罪司法认定的重心、没有灵活运用《刑法》第十三条“但书”原则,笔者拟结合自身办案经验及相关学说就前述问题敬陈管见。

#### (一) 把握危险驾驶罪的认定核心

司法实践中对于醉酒驾驶电动摩托车的把握常常偏离了危险驾驶罪本身的认定核心,过度拘泥于电动摩托车是否属于机动车的概念游戏,而忽视了危险驾驶罪主客观两方面的认定识别。这种忽视存在于所有醉驾型危险驾驶罪的司法处理过程中,司法部门一方面缺乏对主观上故意的识别,另一方面缺少对客观上危险的判断。本文以为应当矫正前述误区,将危险驾驶罪的司法认定重心重新聚焦于具体案件中的主客观构成要件要素。

就危险驾驶罪的主观方面而言,学界通说认为是故意,系明知是危险驾驶行为而有意实施的主观心理状态。行为人应当明知自己实施了醉酒后危险驾驶的行为,同时明知自己的行为具有危害公共安全的可能。实践中普遍存在的一种倾向是忽视醉驾型危险驾驶罪的主观方面要求行为人明知其醉酒驾驶行为具有危害公共安全的可能,部分交警部门在执法时存在唯酒精论的执法方式,只要行为人酒精浓度超标且进行了驾驶行

为就一律认定构成危险驾驶罪,对于行为人是否明知可能造成危险则在所不问。这样一种做法并不妥当,错误地将作为危险犯的危险驾驶罪作为行为犯处理,没有正确认识到危险是独立于行为的犯罪构成要素。以醉酒后车库挪车为例,司法实践中就存在数种观点,有的认为挪车行为的驾驶距离很短,不具备危害公共安全的危险,行为人也不具有危险驾驶的故意,不宜认定为危险驾驶罪;有的则认为,行为人醉酒后在道路上驾驶机动车,客观上对道路交通安全造成了危险,应当认定为危险驾驶罪;也有的在支持构成危险驾驶罪基础上,认为行为人情节显著轻微,应当出罪处理。笔者认为,醉酒后实施车库挪车行为的行为人主观上并没有通过其行为制造危及公共安全之危险的故意,虽然在一般性的、类型化的判断中只要醉酒驾驶机动车就可以推定行为人明知行为具有危险性,但此种推定并非绝对,不宜僵化地直接认定行为人构成危险驾驶罪,而应根据案件事实对行为人的主观状态具体判断。实践中,重庆、浙江等地司法机关都在其联合发布的有关危险驾驶罪的座谈纪要中表达了对前述观点的支持,体现了我国刑法治理的日益精细化。

实践中存在的另一类问题是对客观上完全不具有危险性的醉酒驾驶行为同样定罪为危险驾驶罪,如在完全没有行人和车辆的沙漠或者荒野实施的醉酒驾驶行为。交警部门囿于办案人员素质参差不齐,严重依赖于前文所述的唯酒精论的执法方式,对于虽不具备危险性但酒精浓度超标的行为人同样会径行认定为危险驾驶罪而移送检察院,很大程度上导致了醉驾型危险驾驶罪案件数量的居高不下。这一问题的产生与前文提及的各实务部门对于类型化判断的倚赖有

关，对抽象危险缺乏正确地认知，错误地在酒精浓度与危险之间画上了等号。抽象危险本质上仍然是一种客观风险，在具体案件中能够根据案件事实进行事后的判断，僵化地理解和适用，很有可能对并没有实际制造危险的行为人定罪处罚，严重违反主客观相一致的原则。“刑法的目的是保护法益”，如果行为人的行为不具有法益侵害性，则刑法既无介入的必要，也无介入的空间。因此，对于在个案中确实能够通过案件事实排除行为人为具体危险性的，应当认为同样没有发生抽象危险，不宜将其作为抽象危险犯加以处罚。具体来说，行为人在没有车辆和行人的沙漠、荒地、乡村小道等场景醉酒驾驶的，因没有制造危及公共安全的危险，不应以危险驾驶罪论处。

综上，在醉酒驾驶电动摩托车案件的司法过程中，公检法等司法机关应当把握司法认定重心。交警部门办案人员应当对醉驾相关司法解释、指导性案例、经验做法集中进行学习培训，在实践中不能仅仅以行为人酒精精度作为唯一标准，应当同时结合场景、车速、车辆类型、间隔时间等各类因素综合判断行为人的主观认知与客观危险性，破除唯酒精论、唯行为论等错误执法、司法方式，发挥能动作用，不做执法机器。检察机关对于移送案件，应当重点审查主观故意与行为是否具备危险性，不宜采取一刀切的处理方式，而是深入到具体案件中具体问题具体分析，发挥司法功能、实现司法使命。

## （二）灵活运用第十三条“但书”条款

醉酒驾驶电动摩托车的危险驾驶罪规制的一大障碍就在于行为人普遍主观恶性不大，制造危险较小，情节显著轻微，如放开入罪可能导致刑法打击面过广。事实上，这一障碍并不存在，通过“但书”条款的灵

活运用就能够实现醉酒驾驶电动摩托车但情节显著轻微行为人的出罪，同时也能够对醉酒驾驶电动摩托车情节严重且社会危害性较大的行为人给予刑事处罚，能够较好地缓和打击犯罪目的与刑法谦抑性之间的张力。应当着力破除的是司法实践中怠于或拒绝运用刑法第十三条“但书”条款为危险驾驶罪行为人出罪的司法适用误区。

在实践与理论中，反对第十三条“但书”条款适用于危险驾驶罪的理由主要有二：其一是着眼于第十三条本身的体系地位与性质，反对者认为刑法总则的条文并不总是适用于刑法分则，同时第十三条“但书”部分仅具有宣示性意义，不能作为出罪理由。其二则是从危险驾驶罪本身的性质出发，反对者主张危险驾驶罪为抽象危险犯，并不以情节轻重为要件，只要实行了相应行为就应一律入刑。

本文认为前述反对观点缺乏说服力，刑法第十三条“但书”条款适用于危险驾驶罪符合刑法理论，是实现本罪司法处理完善的重要依凭。就前者而言，根据刑法的体例安排，刑法总则条款对于分则条款具有指导性作用，刑法分则中的具体罪名并不排斥总则条文的适用，司法实践中也存在大量应用总则条款处理具体案件的实例，最高法院 2017 年发布的《关于常见犯罪量刑指导意见（二）》也明确支持了司法机关可以根据案件情节决定是否适用第十三条和第三十七条出罪。第十三条也并非束之高阁的宣示性或提示性规定，而是对所有具体罪名的社会危害性进行再判断的重要依据，具有限制刑法打击范围、排除非犯罪行为、保障基本人权等一系列重要功能。就后者而言，虽然刑法并未规定危险驾驶罪的罪量要素，但并不代表只要实行该行为就一律构成犯罪，

“但书”条款与司法解释都能充任这些犯罪中的罪量要素。实施行为即引发抽象危险的判断,是来自法律依据一般化生活经验的推定,但并不等同于客观事实,醉酒驾驶可能制造一定的危险,但这种危险未必达到刑法可罚之程度,刑法十三条“但书”条款之存在恰能使司法者根据具体案情判断行为的实际社会危害性,避免刑法分则规范的教条式适用。检察机关作为创新社会治理、建设平安中国的重要力量,在推进社会治理现代化上承担着重要责任。对待移诉案件,检察机关应当综合考虑行为人的醉酒程度、车辆性质、驾驶场景、车辆和行人情况、行驶速度、损害程度等一系列因素,以直接或渗透于构成要件的方式灵活运用刑法第十三条“但书”条款,对隔时驾驶、自动停驶、荒野驾驶等情节显著轻微的行为人作不起诉处理,对酒精浓度畸高、醉酒速度极快的情节严重的行为人,不宜以其驾驶车辆的驱动方式作为出入罪的条件,而应根据其实际社会危害性审查起诉,真正实现行为人罪刑之间的适应。

#### 四、醉驾型危险驾驶罪的立法完善

现行刑法有关危险驾驶罪的规定存在不完善之处,一方面对醉酒驾驶电动摩托车行为的刑法规制存在一定的模糊地带与立法空白,给司法实践造成了很大的困扰。另一方面醉驾型危险驾驶罪缺乏行政前置和抽象危险犯的定性使得本罪入罪标准过低,案件数量连年增长,占用了大量司法资源。对于前述问题,笔者认为可以从司法解释与法律修改两方面着手改善。

##### (一) 出台司法解释明晰相关概念

在目前的司法实务工作中,公、检、法

各机关就醉酒驾驶电动摩托车刑法规制问题的主要争议点是电动摩托车是否属于刑法意义上的机动车。目前刑法并未对机动车的含义作出明确阐释,有关司法解释则表示机动车之定义应当参考《道交法》,但《道交法》在机动车与非机动车之间界限的具体划分上又有赖于强制性国家标准,而强制性标准能否作为刑法认定犯罪构成要素的依据在理论与实践又颇具争议,这就使得围绕醉酒驾驶电动摩托车刑法规制的问题很容易陷入无休止的文字游戏与概念游戏。面对此种法律漏洞,正是司法解释积极发挥功能的时机。实践中已有许多地方司法机关认可经专业机构鉴定符合机动车标准的电动摩托车属于刑法规定的机动车范围,醉酒驾驶之行为人能够成立危险驾驶罪。但前述做法尚未上升为全国统一的司法裁判标准,使得目前不同地区存在同案不同判的问题,因此,笔者认为可以通过出台新的司法解释对刑法意义上的机动车作出更加清晰明确的定义,明确将鉴定合格电动摩托车纳入机动车范围,以此消弭实践中存在的各种争议,避免相关概念模糊不清而导致的法律适用困难或法律适用差异。

此外,既然电动摩托车通过司法解释明确为机动车,同时道交部门的相应文件上也正逐步将电动摩托车纳入行政管理,电动摩托车行政管理的配套制度也需要同步加快完善。一方面要规范电动摩托车生产与销售市场,明确相关产品标准,整治超标乱象,从产销环节明确界分电动摩托车与电动自行车。另一方面,相关有责部门要大力进行宣传教育工作,积极运用互联网时代的各种新兴媒体增强宣传的影响力,使社会公众普遍建立电动摩托车机动车性质的认知,引领拒绝酒后驾驶的社会风尚,实现源头治理。

## （二）修改刑法完善危险驾驶罪的规制

面对日益严重的醉酒驾驶电动摩托车现象所产生的道路交通安全的法益保护需求，在其他法律法规难以有效发挥作用的情况下，刑法不应该采取回避问题的态度，不能保持沉默或视而不见，而应当采取积极介入的立场，积极适应社会的变化。刑法发挥着社会治理的关键性作用，对于公众行为的引导相比其他法律而言更为有效和直接，因此，通过积极修订刑法以完善危险驾驶罪的规制范围不失为可行的制度完善路径。

自“醉驾入刑”以来，我国危险驾驶罪的案件数量始终居高不下，根据 2022 年最高人民法院公布的工作报告，2021 年全国各级法院审结一审危险驾驶罪案件 34.8 万件，占全部刑案的 27.7%。一方面给大量行为人贴上了犯罪人的标签，另一方面也严重占据了司法资源。但考虑到“醉驾入刑”取得了良好的道路交通整治效果，也不宜直接取消这一罪名。有鉴于此，可以通过修法的方式对危险驾驶罪加以调整完善，思路有二：其一，可以比照涉税犯罪设置行政处罚前置以提高入罪标准。相比刑事处罚，行政处罚具有效率高、成本低、不产生刑罚附随后果等优势。同时，通过行政前置性要件的设置，能够给行为人与行政机关合作的机会，能够通过刑罚的后置威慑激励行为人积极履行行政法义务，有助于法益侵害之恢复。行政前置的存在能够确保刑法仍然是规制不法的最后手段而非最先手段，体现了刑法的谦抑性要求。此外，危险驾驶罪行政处理优先能够倒逼交警部门提高其执法水平以应对行政复议或行政诉讼，而非直接通过酒精浓度标准一律作为刑事犯罪处理，降低自身执法压力；其二，可以通过添加“情节严重”的规定将危险驾驶罪从抽象危险犯改

造为具体危险犯。虽然这一做法“可能会导致关于醉酒型危险驾驶罪延展的相关抽象危险犯等刑法理论被推倒，但在体系上却更加符合刑法的规范价值和法益保障目的”。周光权教授在 2021 年全国两会上提出将危险驾驶罪的罪状描述修改为：“醉酒后，在道路上不能安全驾驶机动车的”，从而使本罪从抽象危险犯变为具体危险犯。无独有偶，第十四届全国政协委员皮剑龙，在向大会提交《关于修改“醉驾”型危险驾驶罪构成要件，适当提高“醉驾”入刑门槛的提案》同样表达了类似观点，他提出可以将“醉驾”型危险驾驶罪的构成要件，由现行的“醉酒驾驶机动车的”，修改为“醉酒驾驶机动车并导致不能安全行驶、对公共安全产生紧迫现实危险的”。应当说，危险驾驶罪的具体危险犯改造既契合刑法十三条“但书”条款之精神，增强了其灵活使用于本罪的可能，也能够解决前文所述本罪抽象危险犯定性导致的部分司法机关怠于进行危险性判断，过度倚赖酒精浓度标准，僵化认定犯罪构成的实践问题，符合刑法的谦抑性与人权保障理念。

此外，未来立法完善还应当致力于犯罪人的去标签化，努力构建犯罪前科消灭制度，使得微罪犯罪人能够正常复归社会。通过这一做法缓和犯罪打击与人权保障之间的张力，方能使得刑法谦抑真正落到实处。

## 五、结语

在我国，醉酒驾驶电动摩托车正在日益成为严重的社会治理问题，将这一问题纳入危险驾驶罪规制与刑法规范目的并不违背，不仅具有实践上的必要性，也具有理论上的合理性。从醉酒驾驶电动摩托车问题着眼，

我们又能够发现醉驾型危险驾驶罪规制管理的实践过程中对于危险驾驶罪的认定重心与规范目的存在把握不足与理解误差，交警部门大肆采取“唯酒精论”的错误执法方式，对具体案件缺乏综合考量与司法洞察，检察机关则存在形式化理解机动车概念、怠于适用刑法十三条“但书”条款的问题，都在一定程度上对醉酒驾驶的社会管理造成了阻碍。面对这些问题，需要通过培训教育切实提高相关部门办案人员的法律素养，并对常见问题细化执法司法标准，由上级部门给出相应指导，统一执法司法口径，让人民群众在每一个司法案件中感受到公平正义。此外，从缓和危险驾驶罪打击面过广的角度来说，通过修法设置行政前置或进行具体危险犯改造都不失为可选的立法完善思路，能够兼顾犯罪打击与人权保障，体现了刑事政策的宽严相济。最后，醉酒驾驶的管理需要刑法之介入，但并不单纯倚赖刑法单脚走路，应同时完善普法教育宣传、行政登记管理等配套制度，努力实现醉酒驾驶问题的治标又治本。

#### 参考文献：

- [1]刘仁文、敦宁. 醉驾入刑五年来的效果、问题与对策 [J]. 2016. 12
- [2]董晓松. 醉驾超标电动自行车的刑法认定 [R]. 2020
- [3]常丽、余倩、莫菲. “醉驾电动自行车”型危险驾驶案件社会治理研究 [J]. 2020. 8
- [4]张磊、肖马. 醉驾超标电动车刑法规制问题的反思与对策 [M]. 2015
- [5]高富贵、马岩、方文君、曾琳. <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>的理解与适用 [J]. 2014. 3
- [6]曾琳. 林某危险驾驶案——醉酒驾驶超标电动自行车的，是否构成危险驾驶罪 [R]. 法律出版社. 2014
- [7]吕聿婷. 大数据背景下的公安情报分析 [J]. 网络安全技术与应用. 2022. 4
- [8]李文华. 醉驾超标电动自行车可构成危险驾驶罪 [J]. 2012. 12
- [9]余凌云、施立栋. 醉驾、电动自行车与其他类型电动车的治理 [D]. 清华大学出版社. 2017
- [10]闻志强. 明知、社会危害性认识与违法性认识 [J]. 2019. 2
- [11]柏浪涛. 违法性认识的属性之争：前提、逻辑与法律依据 [J]. 2020. 6
- [12]陈璐. 论刑法谦抑主义的消减 [J]. 2018. 9
- [13]付立庆. 论积极主义刑法观 [J]. 2019. 1
- [14]陈兴良. 规范刑法学（上册）[M]（第四版）. 中国人民大学出版社. 2017
- [15]赵秉志. “醉驾入刑”专家谈 [J]. 法律出版社. 2011
- [16]王亚明. 醉酒型危险驾驶的实质出罪可行性研究 [J]. 2021. 5
- [17]张明楷. 危险驾驶罪的基本问题——与冯军教授商榷 [J]. 2012. 6
- [18]任立维、张雷. 醉酒后在道路上挪动车位的行为定性 [J]. 2016. 10
- [19]郑明玮. 论刑法中危险犯的“危险” [D]. 华东政法大学博士学位论文. 2014
- [20]张明楷. 危险驾驶罪及其与相关犯罪的关系 [N]. 人民法院报. 2011. 5
- [21]殷磊. 论刑法第13条功能定位——兼论（醉酒型）危险驾驶罪应一律入刑 [J]. 政治与法律. 2012. 2
- [22]谢望原、何龙. “醉驾型”危险驾驶罪若干问题探究 [J]. 法商研究. 2013. 4
- [23]刘宪权、周舟. <刑法>第13条“但书”条款司法适用相关问题研究——兼论醉驾应否一律入罪 [J]. 现代法学. 2011. 6
- [24]陈兴良. 规范刑法学 [M]. 中国人民大学出版社. 2008
- [25]常丽、余倩、莫菲. “醉驾电动自行车”型危险驾驶案件社会治理研究 [R]. 中国检察官·司法实务. 2020. 8
- [26]余凌云、施立栋. 醉驾、电动自行车与其他类型电动车的治理 [S]. 清华大学出版社. 2017
- [27]陈晓宇. 危险驾驶罪立法问题研究 [D]. 吉林大学. 2019
- [28]张明楷. 增设新罪的观念——对积极刑法观的支持 [J]. 现代法学. 2020. 5
- [29]王美鹏、李俊. “醉驾”入刑十年的反思与治理优化——以浙江省T市和W市检察机关办理案件为分析样本 [J]. 人民检察. 2021. 18
- [30]姜涛. 法定犯中行政前置性要件的法理基础与制度构造 [J]. 行政法学研究. 2022. 1
- [31]王亚明. 醉酒型危险驾驶的实质出罪可行性研究 [J]. 江苏社会科学. 2021. 5

责任编辑 李 坤