

论超标电动自行车醉酒型危险驾驶罪的司法认定困境与优化路径

赵星悦

成都理工大学, 中国·四川 成都 610059

摘要:《电动自行车安全技术规范》虽然已经实施,但受制于存量非标车数量众多、车辆违规改装等现实原因,超标电动自行车短期内难以彻底退出市场,醉酒驾驶超标电动自行车的相关司法争议问题也客观存在。2023 年出台的《关于办理醉酒危险驾驶刑事案件的意见》,依旧沿用《中华人民共和国道路交通安全法》(以下简称《道交法》)对“机动车”的认定标准,并未明确超标电动自行车属性,现行国家强制性标准、行业标准也没有作出界定,导致超标电动自行车陷入机动车与非机动车之间的法律模糊地带。从司法实务来看,醉驾超标电动自行车案件存在三大核心争议:一是超标电动自行车是否能作为刑法意义上的“机动车”;二是行为人违法性认识缺失的相关问题;三是醉驾超标电动自行车行为的危险程度是否达到刑法规制的必要性,由此滋生“同案不同判”现象。有鉴于此,为解决上述司法认定的困境,可从法律规范、行政管理、前端预防三个维度展开,同时坚守刑法谦抑性,严格划定刑罚的适用边界。

关键词: 超标电动自行车; 危险驾驶罪; 机动车; 优化路径

On the Judicial Dilemmas and Optimization Paths of the Crime of Dangerous Driving by Intoxicated Riders of Over-standard Electric Bicycles

Zhao Xingyue

Chengdu University of Technology, China Sichuan Chengdu 610059

Abstract: Although the Safety Technical Specification for Electric Bicycles has been implemented, a large number of existing non-compliant vehicles, illegal vehicle modifications and other practical factors make it difficult for over-standard electric bicycles to completely withdraw from the market in the short term, and judicial disputes over drunk driving of such vehicles still exist objectively. The Opinions on Handling Criminal Cases of Drunk and Dangerous Driving issued in 2023 still adopts the identification criteria for "motor vehicles" stipulated in the Road Traffic Safety Law of the People's Republic of China (hereinafter referred to as the Road Traffic Safety Law), without clarifying the legal attribute of over-standard electric bicycles. Current national mandatory standards and industrial standards also fail to define this issue, leaving over-standard electric bicycles in a legal gray area between motor vehicles and non-motor vehicles. From the perspective of judicial practice, there are three core disputes in cases involving drunk driving of over-standard electric bicycles: first, whether over-standard electric bicycles qualify as "motor vehicles" in the criminal law sense; second, the lack of perpetrator's awareness of illegality; third, whether the danger posed by drunk driving of over-standard electric bicycles reaches the level necessitating criminal regulation, which has resulted in inconsistent judgments in similar cases. In view of the above, to address the dilemmas in judicial determination, improvements can be made from three dimensions: legal norms, administrative management and early prevention. Meanwhile, it is essential to uphold the modesty principle of criminal law and strictly define the scope of criminal penalty application.

Keywords: Over-standard electric bicycle; Crime of dangerous driving; Motor vehicle; Optimization path

0 引言

2011 年《中华人民共和国刑法修正案(八)》增设危险驾驶罪后,我国治理酒驾醉驾的社会效果显著,但在司法实践进程中,危险驾驶罪案件数量常年都居高不下。据

最高人民法院公布的有关数据,从 2019 年起,危险驾驶罪连续多年位列我国刑事案件数量首位,在实务界与学界存在激烈的争议。诚如周光权教授所言,危险驾驶罪作为典型轻微罪,当前的治理困境造成了司法和个人的“两败

俱伤”^[1]。2023年,《关于办理醉酒危险驾驶刑事案件的意见》(以下简称《2023年意见》)不仅对出入罪标准进一步优化,还细化了执法标准,但在机动车概念的认定上仍沿用以前的行政法规标准,并没有统一具体标准^[2]。机动车是危险驾驶罪成立的前置条件,对车辆属性的认定直接决定罪名的成立。超标电动自行车的属性界定存在较大争议,致使司法实务中的处理难以统一。

电动自行车因高性价比、便捷灵活等优点,已然成为人们日常通勤和出行中不可或缺的交通工具。2025年9月1日,《电动自行车安全技术规范》(GB 17761-2024,以下简称《技术规范》)正式实施,四川宜宾等多地对非标电动车设置了过渡期,但各地区非标车清退节奏差异大、存量车基数庞大、加之车辆私自违规改装乱象频发,超标电动自行车短期内难以彻底退出交通驾驶领域。

有鉴于此,本文在厘清超标电动自行车属性界定的基础上,梳理此类醉驾案件在司法认定上的核心争议并探寻更妥当的解决路径,以求实现宽严相济的刑事治理效果。

1 超标电动自行车的概念与认定争议

1.1 超标电动自行车的概念

《技术规范》明确规定,电动自行车是以车载电池为能源,实现电驱动或/和电助力功能的两轮自行车^[3]。该标准对最高设计车速、整车标志及整车质量等技术要求作出了强制性规定。凡是不符合上述任何一个要求的电动自行车,都被认定是超标电动自行车。

在厂商违法生产超标车、违规提供改装服务,以及使用者擅自改装等多方主体违规行为叠加影响下,超标电动自行车的外延范畴显示出明显的复杂性。部分超标车与合规电动自行车技术参数接近,但也有部分重度超标车远超技术规范的最高车速25km/h,甚至高达60km/h。危险驾驶罪作为抽象危险犯,立法上推定其天然具有危害公共安全的危险性。然则不同类型超标电动自行车所引发的道路交通安全风险和社会危害程度存在明显的层级差异,倘若对不同危险程度的超标电动自行车醉驾行为一概而论、等同评价,显然有悖刑法比例原则。《2023年意见》彻底打破以往“醉驾案件一律入刑”的形式化裁判标准,其中第12条将短距离挪车、急救伤病人员等情形纳入情节显著轻微的出罪范畴,充分体现司法实践对个案情节的综合考量与危险性的实质审查。基于此,醉驾超标电动自行车是否达到刑法规制要求的相当危险性,不能机械地采取“一刀切”的单一认定标准。

1.2 超标电动自行车的认定争议

在危险驾驶罪的构成要件中,机动车是客观层面的核心要素,其认定直接决定醉驾超标电动自行车罪与非罪的根本区别。但问题在于,超标电动自行车法律属性的模糊不清,致使能否依据《道交法》或相关国家标准,将其认定为机动车,从而纳入危险驾驶罪的规制对象,形成了较大分歧。

1.2.1 《道交法》

《道交法》规定车辆是指机动车和非机动车,并对两类概念进行了解释^[4]。电动自行车已被法律明确归属到非机动车范畴,但不符合技术规范的超标车陷入了模糊的中间地带。部分超标电动自行车技术指标接近甚至超过电动轻便摩托车,形成了既不符合非机动车又无法直接纳入机动车的双重困境。根据《道交法》规定,驾驶机动车应当依法取得机动车驾驶证,但在实践中,合规电动自行车与超标电动自行车均无需取得机动车驾驶证即可上路驾驶,且没有纳入机动车行政管理体系。既然如此,如果只通过技术指标将超标电动车认定为机动车,显然与现存行政管理程序存在冲突。

有学者主张,《道交法》中机动车与非机动车是逻辑排斥关系,运用反向解释方法可推导出超标电动自行车属于机动车,醉驾超标电动自行车当然成立危险驾驶罪^[5]。对此,梁云宝教授曾指出,机动车与非机动车的“二分法”已无法涵盖车辆属性划分,成为诱发“醉驾”刑法惩处乱象的原因^[6]。在本文看来,行政法层面非此即彼的形式“二分法”,其立法初衷侧重于行政法意义中的道路交通管理效率与秩序价值;而刑法领域中危险驾驶罪的核心保护法益,是不特定多数人的生命、健康和重大财产安全,以行为是否具有危害公共安全的潜在危险性纳入刑法规范范畴。两者存在本质区别,显然不可简单粗暴、机械地将行政法的车辆划分标准套用在刑法层面适用对机动车的认定标准。因此,对于危险驾驶罪中机动车这一构成要件,应当从实质解释论立场出发,综合车辆超标程度、驾驶环境、酒精含量等要素实质化判断,对醉驾超标电动自行车行为是否达到相当公共安全危险性作出裁量,在保护核心法益的基础上真正实现实质正义。

1.2.2 国家强制性标准以及行业标准

《技术规范》及《电动摩托车和电动轻便摩托车安全要求》(GB 24155-2020)等规范性文件虽细化核心性能、质量要求等,但始终未明确对超标电动自行车的定性。强制性公共安全行业标准《道路交通管理机动车类型》(以

下简称 GA 802-2019) 中第 3.1.1 条明确了机动车的核心概念, 通过详细列举和排除方式将其与非机动车进行划分^[7]。对比《道交法》, GA 802-2019 中对机动车的认定, 两者核心定义高度统一, 认定逻辑基本契合, 但遗憾的是, GA 802-2019 对于超标电动自行车的定义同样未作出属性界定。

学界中有观点采用桥接表达方式^[8], 主张超标电动两轮自行车技术标准接近或符合电动轻便摩托车范畴, 继而可通过具有行政法规性质的国家标准, 将其直接认定为机动车。在本文看来, 这种论证模式实质上是不合理的扩大解释, 违反了罪刑法定原则。现行法律未明确国家强制性标准属于行政法规或者部门规章的明文规定, 加之从制定主体角度分析, 行政法规由国务院制定, 而强制性标准由国务院标准化行政主管部门制定。不难看出, 二者的差异显著, 不能随意混同。除此之外, 危险驾驶罪作为行政犯, 法律、行政法规既然未明确超标电动自行车属性, 那么如果只依据规范性文件认定其为机动车, 就会违背了行政违法性的前置要求。

2 醉驾超标电动自行车司法认定难题

2.1 醉驾超标电动自行车是否构成危险驾驶罪

2.1.1 违法性认识

危险驾驶罪是故意犯罪, 对行为人的违法性认识要求更高, 当然要求行为人知道驾驶的 vehicle 属于法律意义上的机动车^[9]。在日常生活中, 超标电动自行车按照非机动车进行行政管理, 无需机动车驾驶证, 也无需登记上牌就能上路驾驶。再加上车辆外观与普通电动自行车相似, 一般民众也普遍秉持着“电动车不是机动车”的固有认知。既然行为人主观上不知晓其车辆的法律属性为机动车, 那么主观构成要件缺失, 就可能会导致危险驾驶罪不成立。

行为人对于车辆属性是否具有认识的可能性这一问题, 学界也存在不同的看法。有观点认为, 普通大众消费者缺乏辨别与判断能力, 不能够认识到所驾驶的超标电动自行车为机动车, 从而难以符合危险驾驶罪的主观故意要件^[10]。同时, 各地陆续出台电动自行车管理政策, 落地实施效果参差不齐, 反而容易加剧公众对超标电动自行车法律属性的认知混乱。

2.1.2 入罪的必要性

醉驾型危险驾驶罪的设立, 始于其不断扩大的社会危险性, 对人民群众的人身、财产安全的威胁达到了需要刑法规制的必要程度。刑法作为社会治理的“最后一道防线”, 醉驾超标电动自行车是否达到刑法规制的相当危险

性也同样引发了一系列争议。不少学者认为技术标准层面, 超标电动自行车具有摩托车特征, 因此醉驾超标电动车的驾驶危险性较高, 用刑法打击有利于维护交通安全, 保障公共安全。而反对意见的原因集中于两个方面, 首先是对公共安全的危害程度有限^[11], 其次, 即使醉驾超标电动车致人伤亡, 也可以通过适用故意伤害罪、过失致人重伤罪、交通肇事罪等进行规制^[12]。

在本文看来, 应理性认识到部分严重超标电动自行车醉驾行为具有相当的社会危险性。但若单纯依据行政法层面的划分标准, 直接作为危险驾驶罪的危险程度的评判依据, 进而将其纳入危险驾驶罪的规制范围, 既容易忽视个体情况中具体的危险程度认定, 也容易造成犯罪圈的不当扩张。在管理混乱、数量巨大、公众认知缺乏等因素交织下, 仅依靠刑法的惩治作用来解决超标电动车的醉驾问题, 可能未必达到理想效果, 但势必会让更多的普通人贴上犯罪的终身标签, 承受高昂的犯罪成本和附随后果, 既不利于社会和谐与稳定, 亦有违刑法的谦抑性。

2.2 “同案不同判” 司法现状

目前超标电动车的法律属性处在未明确性下的“空白空间”, 使得各地对于醉酒驾驶超标电动自行车的裁判标准不一, 判决结果明显差异。同案不同判的司法现状, 既有损司法公平正义, 也削弱司法公信力和法律权威。本文主要就人民法院对此类案件的裁判结果划分为两类情况进行说明:

2.2.1 认定超标电动自行车为机动车, 构成危险驾驶罪

在定罪方面, 法院认定醉驾超标电动自行车的核心逻辑为: 以司法鉴定意见为核心依据, 将涉案超标车辆纳入刑法意义上的机动车范畴。在司法实务中, 通过移送涉事车辆到鉴定机构进行鉴定, 若鉴定结论显示各项指标符合电动两轮摩托车的属性特征, 则将其认定为机动车, 从而认定醉驾行为符合危险驾驶罪的构成要件。例如储某危险驾驶案中, 上诉人提出, 国家未明确超标电动自行车是机动车, 主观上也认识不到涉案车辆是机动车, 故主张不构成危险驾驶罪。法院判决理由为, 经鉴定, 其最高车速远超一般电动自行车, 且不具备脚踏骑行功能, 不能符合电动自行车的含义^[13], 从而将涉案车辆认定为机动车, 对醉驾行为作出定罪与量刑评价。

在量刑方面, 现实中公众驾驶超标电动自行车大多并未取得机动车驾驶证资格, 即无机动车驾驶证上路驾驶。在法院认定超标电动自行车为机动车之后, 对于能否适用“无驾驶资格驾驶机动车应从重处罚”^[14] 的量刑规定,

各地的裁判尺度标准也存在分歧。在赵某某危险驾驶案中,被告人酒后无证驾驶机动车上路行驶,其酒精含量达200mg/100ml以上,依法应从重处罚^[15]。但日常行政监管中,普通电动自行车乃至超标电动自行车,并不要求其取得机动车驾驶资格,方可上路骑行,直接以“无证驾驶机动车”追究行为人的从重责任,明显超出百姓的一般认知范围。

2.2.2 认定超标电动自行车为非机动车,不构成危险驾驶罪

司法实践中也不乏与上一种判决结果大相径庭的情况,即认定超标电动自行车不属于机动车,不构成危险驾驶罪。例如在陈孙文危险驾驶罪案中,判决理由包括:相关法规未明确规定超标车属于机动车;有关部门未将超标车作为机动车进行管理,人们普遍认为超标车不属于机动车,醉酒驾驶超标车的行为人不具有违法性认识。所以,不对醉酒驾驶超标电动自行车的行为以危险驾驶罪定罪处罚^[16]。值得注意的是,在《刑事审判参考》第894号林某危险驾驶案中,原审法院以危险驾驶罪判处林某拘役二个月,并处罚金人民币二千元。但最高人民法院并未认同该判决结果,反而更倾向于无罪处理。其依据是危险驾驶罪属于行政犯,随意将涉案车辆认定为机动车属于扩大解释,违反罪刑法定原则,并且缺乏违法性认知,违背主客观相统一的定罪原则^[17]。

总之,从本质上分析,认定醉驾超标电动自行车不构成危险驾驶罪的司法裁判是基于罪刑法定底线与主客观相统一原则的定罪逻辑,裁判既考量了国民违法性认识可能性,又恪守刑法谦抑性,以此防止入罪边界恣意扩张。

3 醉驾超标电动自行车优化路径

3.1 明确醉驾超标电动自行车的法律定位

在罪刑法定的原则下,醉驾超标电动自行车的争议核心,是超标电动自行车法律属性的认定标准缺乏明确统一的规范依据。部分法院单纯依靠国家强制性标准,以鉴定意见认定其为机动车,没有考量到行为人主观上缺乏违法性认识可能性的事实。这偏离了危险驾驶罪作为故意犯罪要求主客观相一致的原则,容易陷入机械适用法条的误区。

因此,有必要通过立法或司法解释,从法律层面严格界定刑法意义上的机动车的适用范围,明确超标电动自行车的认定标准并细化超标车辆的类型划分,以此统一醉驾超标电动自行车行为的司法裁判尺度。在司法裁判中,宜立足实质解释立场,既要防止对机动车构成要件的不当扩大解释入罪从而避免刑罚肆意扩张,更要正视部分严重超标车辆所具有的危害公共安全的现实危险性与刑法规制的

必要性。在实务中,可对超标电动自行车设置层级化法定认定标准,以此合理规范司法自由裁量权,同时对醉驾行为危险程度进行实质化判断,并充分借助《刑法》第13条“但书”的出罪功能,对情节显著轻微的醉驾超标电动自行车行为依法不作为犯罪处理,从而兼顾个案正义与处罚合理性。

3.2 加强对超标电动自行车的行政管控

超标电动自行车乱象的滋生,根源在于行政管理环节的不足^[18],有必要全方面地加强对超标电动自行车的行政管控。《技术规范》实施后,各地虽陆续开展专项整治并探索解决存量超标电动自行车的方案,但进度不一,执行效果也有待实践长期检验。但不可否认的是,当前市场仍会有部分不良商家违法生产改装或销售不符合国家标准的电动自行车。这类行为极易产生道路驾驶的安全隐患,也加剧了超标电动自行车的治理难度与管理混乱。对此,有必要持续强化行政监管治理。在电动自行车管理的各环节中,相关部门需加大日常执法监督力度,还应细化对于违法违规行为处罚规则与标准,充分发挥行政监管的震慑作用和前置治理效能,弱化对刑罚这一最后保障手段的过度依赖。

3.3 发挥前端预防作用

当下,酒后不开车的观念已得到普遍认同,但多数群众的交通安全认知大多局限于传统机动车领域,对电动自行车,尤其是超标电动自行车,依旧缺乏充分的危害性认知。部分驾驶人安全意识淡薄,为提高车速擅自改装车辆,醉驾、超速等违法行为频发。基于此,有必要强化对电动自行车安全驾驶的宣传教育,聚焦于农村等电动自行车使用密集且驾驶人安全意识薄弱的地区,逐渐提升社会一般群众对安全驾驶电动自行车的风险防范意识。

除此之外,还可以借助源头技术创新的作用强化前端预防功能。在生产制造端的技术研发环节,对电动自行车进一步降低安全风险,例如通过技术防改装或防篡改装置,尽可能减小违法改装的可能性。在保障群众基本出行效率的前提下,对电动自行车最高速度实现科学高效的技术阻断措施,完善对醉驾超标电动自行车行为的前端预防治理。

4 结语

醉酒型危险驾驶罪的立法初衷,是遏制严重危害公共交通安全的危险驾驶行为,以维护人民群众的生命财产安全。但这并不意味着把越来越多的普通群众推向违法犯罪的对立面。《2023年意见》细化了《刑法》第十三条“但书”条款的适用情形,明确了相对不起诉的具体标准,纠正了“醉驾一律入刑”的机械裁判倾向。超标电动车的使用者,

多是为生计奔波的普通百姓,对此类群体轻易以危险驾驶罪定罪,不仅会使行为人终身背负犯罪标签,更会对家庭生计造成持续的负面影响。应当认为,在法律未明确对超标电动自行车定义且公众缺乏违法性认识的背景下,将醉驾超标电动自行车纳入危险驾驶罪范畴,应当保持足够审慎的态度。刑法具有谦抑性,刑事处罚绝不是惩治醉驾超标电动自行车唯一手段,更合理的多路径治理措施是,在司法上统一认定标准,行政方面加强管控,在前端预防上发挥宣传教育和技术创新的作用。如此,既为人民群众出行安全保驾护航,又能避免刑法打击范围的不当扩张,实现宽严相济的治理效果。

参考文献:

- [1] 周光权. 论刑事一体化视角的危险驾驶罪[J]. 政治与法律, 2022(01):14-15.
- [2] 最高人民法院, 最高人民检察院, 公安部, 司法部. 《关于办理醉酒危险驾驶刑事案件的意见》. 第5条第1款.
- [3] 国家市场监督管理总局, 国家标准化管理委员会. 《电动自行车安全技术规范》(GB 17761-2024). 2024: 第3.1.1条.
- [4] 全国人民代表大会常务委员会. 《中华人民共和国道路交通安全法》. 第一百一十九条.
- [5] 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·案例, 2012(12):13-14.
- [6] 梁云宝. 论“醉驾”新规下醉酒型危险驾驶罪中机动车的新标准[J]. 政治与法律, 2024(10):152+159.
- [7] 《道路交通安全法机动车类型》. 第3.1.1条.
- [8] 梁云宝. 论“醉驾”新规下醉酒型危险驾驶罪中机动车的新标准[J]. 政治与法律, 2024(10):148.
- [9] 张珍珍. 醉酒后驾驶超标电动自行车的行为如何定性. 检察日报, 2021-11-23.
- [10] 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(01):281.
- [11] 周庆. 论“醉酒型”危险驾驶罪的合理限缩——对醉驾入刑十一年的检视[D]. 重庆: 西南政法大学, 2022: 10.
- [12] 董晓松. 醉驾超标电动自行车的刑法认定[J]. 刑法论丛, 2020(02):232.
- [13] 储某危险驾驶刑事二审刑事裁定书. 广东省广州市中级人民法院, 粤01刑终1712号.
- [14] 最高人民法院, 最高人民检察院, 公安部, 司法部联合印发《关于办理醉酒危险驾驶刑事案件的意见》第十条第三项, 2023年12月1日发布, 2024年1月1日起施行.
- [15] 赵某某危险驾驶一审刑事判决书. 贵州省赤水市人民法院, (2023)黔0381刑初29号.
- [16] 陈孙文危险驾驶罪刑事一审刑事判决书. 海南省陵水黎族自治县人民法院, (2021)琼9028刑初165号.
- [17] 最高人民法院. 中华人民共和国法院指导性案例裁判规则理解与适用: 刑事卷2[M]. 中国法制出版社, 2014: 524-527.
- [18] 李睿懿. 醉酒危险驾驶的治罪与治理[J]. 中国应用法学, 2024(03):70.

作者简介: 赵星悦(2005.04-), 女, 汉族, 四川省泸州市, 成都理工大学本科在读, 法学专业。