



应以更明确有效的态度处理无罪案件

前沿聚焦

林维（中国社会科学院大学法学院教授、博士生导师）

刑法适用的诸多问题都存在争议，司法不可能因为存在争议而裹足不前。况且理论争议和司法疑难层出不穷，司法也更不可能等待争议解决之后再行裁判。因此，不同的法官或者法院因为采取不同的观点而作出不同的裁判在所难免。实际上，保留理论争议也为司法和学术创造了发展空间。当然，司法机关尤其是最高司法机关应当对这些争议保持足够的敏感和敏锐，时刻关注学术的不同观点并尽可能早地对此加以研究讨论，以便确定司法立场，平衡司法应对。

这并不是一件容易的事情，诚然，最高司法机关不可能将所有精力投入于发现、解决所有的无辜个案，但是当某个无罪问题已经成为某种现象或典型，尤其是涉及案件数量众多或者性质敏感的争议问题，从司法的一致性和确定性角度，最高司法机关应当尽可能迅速地作出清晰结论；而在已经有清晰结论的场合，就应该以一种更为迅速而有效的方式，将自身的态度明确无误地传达至下级法院，并对下级法院的审判予以约束，以避免产生不必要的、更大的司法混乱。特别是对于那些涉及类案不特定多数人的有关某种行为不成立犯罪的结论，最高司法机关更应迅速而有效地传递这一无罪结论，否则就是对那些被批量的无辜定罪的被告人权益的极度漠视，是典型的司法不作为。这样一种忽视，在轻罪中可能变得更加突出。轻罪中大量案件运用认罪认罚程序而被快速地加以解决，且根本不存在上诉程序而丧失了纠错的重要途径；同时，被告人自身又往往不愿聘请辩护律师而缺乏对法律适用问题的认知，这些都加剧了这种忽视的后果。

以危险驾驶罪为例，醉酒驾驶超标电动自行车是否构成危险驾驶罪历来存在争议，其关键在于超标电动自行车是否属于机动车这一问题。实

践中，对于以动力装置驱动且涉及最高时速、空车质量、外形尺寸超出有关国家标准，达到或者接近机动车标准的电动自行车等交通工具即所谓“超标车”是否属于机动车，存在着两种观点：一种观点认为超标电动自行车属于机动车，其主要理由为，道路交通安全法规定机动车就是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，而非机动车是指以人力或者畜力驱动，上道路行驶的交通工具以及虽有动力装置驱动但涉及最高时速、空车质量、外形尺寸符合有关国家标准的残疾人机动轮椅车、电动自行车等交通工具；超标电动自行车又符合机动车类别中摩托车的技术条件，最大设计车速超过20公里/小时甚至50公里/小时，整车质量也超过40公斤，实践中也确实因此造成了交通事故多发，因此应当认定属于机动车，并进而将醉酒驾驶的前提成立危险驾驶罪。而否定的观点认为，没有行政法规或者部门规章明确规定超标电动自行车属于机动车，法院认定其属于机动车的法律依据不足。尤其2012年8月14日，国家标准化管理委员会和公安部、交通运输部等部委达成一致，国家标准《电动自行车通用技术条件》的修订不受限于《机动车运行安全技术条件》，且将其作为机动车管理也存在巨大的现实障碍。

尽管实践中对这一争议问题已经采取了极为谨慎的态度，但仍有大量被告人因为醉酒驾驶超标电动车而被定罪。例如，在2011年刑法修正案（八）增设危险驾驶罪后，浙江2013年就有69件醉酒驾驶超标电动车被定罪，占危险驾驶罪的2.4%；江苏2011年5月至2012年4月因醉酒驾驶被定罪案有196件，占危险驾驶罪的3%。随着醉酒案件逐年增加，这一行为类型的定罪数量持续增加。以笔者在某法律数据库所作的粗略检索为例，在1463373份危险驾驶案中，有672份一审裁判涉及“超标电动车”的危险驾驶案，仅有一起被一审驳回起诉宣告无罪，9起在二审中改判无罪，其余均被认定为有罪。这一数据尚不包括在裁判中直接认定“轻便二轮摩托车”而只字未提“超标电动车”的案件。

特别需要注意的是，最高人民法院，最高人

民检察院、公安部于2013年年底联合发布《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》，而最高法负责起草这一意见的法官专门在有关该意见的理解与适用文章中明确指出，尽管醉酒驾驶超标车存在较大安全隐患，但在相关法规未明确规定超标车属于机动车的情形下，不宜对醉酒驾驶超标车的行为以危险驾驶罪定罪处罚。在此后出版的《刑事审判参考》中又以第894号“林某危险驾驶案”为例，明确认定，对此类行为应当作无罪处理。有的省份例如吉林省高级人民法院2021年12月印发《关于办理醉酒危险驾驶案件若干问题的意见》明确规定，对于超标电动自行车如无相关行政法规明确规定为机动车的，不认定为“机动车”；但有的省例如广东省东莞市中级人民法院、东莞市人民检察院、东莞市公安局2018年印发的《关于办理“醉酒型”危险驾驶案件的联席会议纪要》则仍然坚持己见，明确规定超标电动车经鉴定属于机动车的，可以作为定案的依据。但最高人民法院的上述案例评述则明确指出，此类鉴定结论“超出了鉴定机构的权限范围”。有的案件例如湖北天门的谢某危险驾驶案，辩护人拿出了最高人民法院的上述参考案例，但是法院仍然依据所谓的鉴定加以定罪。

这种司法混乱所导致的后果就是，根据笔者的粗略检索，在2014年6月1日至2022年7月1日期间，在1366036份危险驾驶罪刑事裁判文书中，仍有649份因超标电动车被定罪的裁判文书。可以作为一个对比的是，2013年以来，全国被提起公诉而无罪的被告人共5260名。我们可以合理地推断，仅仅因为醉酒驾驶超标电动车这样一个微小的案由被定罪，但应当被宣告无罪的人很可能在千人上下，据此我们近年来的无罪人数将会提升20%左右。

尤其是，在此时间跨度内，粗略地统计，广东省因醉酒驾驶超标电动车被定罪就大致有425起，如果我们了解2013年至2021年这一大体相当的时间跨度内，广东省各级法院包括自诉案件、公诉案件在内，宣布无罪人数也就为735人，我们就应该知道425人这一数字的严肃性质和沉重意义。我们必须反复强调，这仅仅是我们

所认为的众多已经达成司法共识应当认定无罪的案由之一。

笔者深知，例如有关“理解和适用”一类文章的论点并不属于具有法律效力的解释，《刑事审判参考》中的案例不同于指导案例而仅仅具有参考作用等。笔者也明白，超标电动车是否属于机动车这一问题，不仅涉及扩张性实质解释的限度问题，也涉及机动车管理、地方交通治理、产业发展等极为复杂的问题。但我们更要了解，定罪对于普通群众所带来的人生命运、家庭生活的改变是极其残酷的，尤其轻罪远没有受到我们应有的更大关注，是因为它们的严重性和影响后果被严重低估。当刑罚的附随后果远远超过了刑罚本身，我们不得不面对当代的犯罪观、刑罚观进行更为科学的合理的思考。当然，不仅是在轻罪领域，对于整体的刑法适用而言，罪刑法定这一铁律都必须得到坚守，我们必须坚持“司法为民、公正司法”这一工作主线，本着对人民群众的人权保障高度重视的态度，更加精益求精地追求在每一个司法案件中实现公平正义，而这也要求我们不能对这种现象性质的出入罪问题无可奈何、无动于衷、无所作为。

因此，笔者以为，最高人民法院对其已经形成共识的无罪规则，应当更加注意采取更为明确、有效、坚定的态度和方式，最终实现无罪规则的传达、凝聚和贯彻，例如，通过将参考案例转化为效力更强的指导案例，并且大幅度增加宣告无罪的指导案例的供给数量，或者通过内部通知和不定定期案件巡查的方式，就特定典型的无罪案由进行大数据汇总、分析和审判监督，或者建立对地方司法适用文件更为有力的报备审查、撤销机制等，或者向律师或者当事人开放更多的司法资源，以应对其针对相应司法适用文件和具体类型个案所提出的法律适用错误之申诉，以避免在取得共识之缺乏共识的落实机制，放松对适用差异的监督，造成地区间无谓的司法混乱。而最高检察机关也完全可以运用大数据实现智慧监督，坚持凝聚共识，推进对无罪案件的法律监督全面深化变革，以期通过各方合力，正确地树立最高司法机关的权威，切实保障人民群众的权利，真正实现罪刑法定。

法界动态

中国政法大学召开 纪念中国共产党成立101周年座谈会



本报讯 记者黄洁 7月1日，中国政法大学在昌平校区召开纪念中国共产党成立101周年座谈会，重温党的光辉历程，总结交流学校党的建设和事业发展工作，为建设中国特色世界一流大学凝聚奋进力量。中国政法大学党委书记胡明、校长马怀德、副校长冯世勇等出席会议。各院级党组织书记、职能部门负责人参加会议。

马怀德在总结讲话时要求，各级党组织要进一步提高政治站位，把思想和行动统一到学校党委决策部署和各项工作要求上来。目前，学校将迎来五年一次的“北京普通高等学校党建和思想政治工作基本标准检查”，全校各级党组织和广大党员干部要以迎接此次检查为契机，全面推进学校党建和思想政治工作，把党的政治优势和组织优势转化为推动各项事业高质量发展的优势，努力以高质量党建引领保障学校事业高质量发展。

中国人民大学举办 2022年“光荣在党50年”纪念章颁发仪式



本报讯 见习记者柳源远 6月28日，中国人民大学2022年“光荣在党50年”纪念章颁发仪式举行。中国人民大学党委副书记齐鹏飞、副校长王跃出席仪式并讲话。“光荣在党50年”党员代表赵秀文、胡志敏、马周年、新发展党员代表，相关学院级单位党组织负责人和部门机要部（处）负责人参会。

王跃宣读“光荣在党50年”党员名单。他表示，党中央开展的“光荣在党50年”纪念章颁发活动充分体现了以习近平同志为核心的党中央对老党员、老同志的关心和关怀，这对于增强离退休党员的荣誉感、归属感、使命感，汇聚全党为实现“十四五”规划和2035年远景目标持续奋斗的磅礴力量，具有十分重要的意义。中国人民大学取得今天的成就，离不开所有离退休党员栉风沐雨的不懈奋斗；学校未来的发展，同样需要各位党员同志继续发光发热。希望离退休党员同志保重身体，坚持“离岗不离党、退休不褪色”，继续关心支持学校的发展，为党和国家的教育事业发挥余热，作出贡献。

“数字经济中的民事权益保护”系列之十：

网约车交通事故责任主体

民事权益保护专栏

程啸（清华大学法学院教授）

机动车交通事故，是指机动车运营而造成人身伤亡、财产损害的事件。机动车发生交通事故可能产生刑事责任、行政责任和民事责任（侵权责任或违约责任）。民法仅调整机动车交通事故的民事责任问题。民法典第七编“侵权责任”第五章对“机动车交通事故责任”作出了专门规定。该章所规范的机动车发生交通事故事故，就是指因机动车运营侵害他人民事权益造成损害，机动车的所有人、管理人、使用人等民事主体依法应当承担的侵权责任。例如，A酒后驾车且闯红灯将正在通过人行横道的B撞伤，侵权人A应当向被侵权人B承担相应的侵权责任。这就是民法典中的机动车交通事故。

现代社会已进入汽车时代一百年，机动车交通事故责任也出现了很多新情况、新问题，其中最重要的就是网约车发生交通事故时的责任主体问题。随着现代网络信息科技的高速发展，利用网约车出行在我国广大人民群众的社会生活中已司空见惯，网约车在生产生活中发挥着越来越重要的作用。根据交通运输部的统计，截止到2022年5月31日，全国共有274家网约车平台公司取得网约车平台经营许可，环比增加4家；各地共发放网约车驾驶员证439.2万本、车辆运输证176.2万本，环比分别增长3.9%、0.5%。网约车监管信息交互平台在2022年5月份共收到订单信息52686.9万单，环比上升10.7%。

网约车是从事网络预约出租汽车的简称。交通运输部等部门联合颁布的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》第二条规定，网约车经营服务，是指以互联网技术为依托构建服务平台，整合供需信息，使用符合条件的车辆和驾驶员，提供非巡游的预约出租汽车服务的经

营活动。网络预约出租汽车经营者（即所谓网约车平台公司），是指构建网络服务平台，从事网约车经营服务的企业法人。网约车在频繁地参与道路的过程中，不可避免地会发生交通事故，造成路人、乘客以及司机的人身伤亡和财产损失。此时，就必须确定机动车交通事故责任责任的主体问题，究竟是由网约车的驾驶员，还是网约车平台公司，抑或其他民事主体承担责任？在我国编纂民法典时，围绕着网约车交通事故责任是否规范以及如何规范等问题，有很大的争议。2018年3月15日，全国人大常委会法制工作委员会的《民法典侵权责任编（征求意见稿）》曾对网约车发生交通事故时的责任主体问题作出了规定，该意见稿第四十七条规定：“网络预约机动车发生交通事故造成损害，属于机动车一方责任，依照下列方式承担赔偿责任：（一）网络预约平台提供机动车及驾驶员的，由网络预约平台承担赔偿责任；（二）网络预约平台仅提供机动车的，依照前款规定承担赔偿责任；（三）网络预约平台仅提供媒介服务的，由机动车使用人承担赔偿责任；网络预约平台对损害的发生有过错的，承担补充责任。”但是，《民法典侵权责任编草案（第一次审议稿）》删除了该规定。在民法典草案的审议过程中，全国人大宪法和法律委员会副主任委员周光权等全国人大代表提出，应当对网约车的交通事故责任作出规定，包括笔者在内的不少民法学者也持相同的主张。但是，立法机关的同志还是非常谨慎，他们认为，“网络预约机动车作为新生事物，各方面对其责任问题如何规定，分歧很大。如在网络预约平台公司仅提供媒介服务的情形下，机动车使用人与网络预约平台公司究竟应当承担什么样的责任，是连带责任、补充责任，一直有不同的意见。经反复研究认为，在争议较大、难以形成基本共识的情况下，民法典作为基本法还不宜对这一问题仓促作出规定”，否则可能对相关行业造成限制。故此，正式颁布的民法典对网

约车交通事故责任主体问题没有作出规定。虽然民法典没有直接规定，但并不意味着对于网约车交通事故的责任主体就无法确定。从社会实践来看，网约车平台的业务类型很多，包括专车、出租车、快车、顺风车、代驾等多种类型。在不同的业务模式中，不仅各方当事人的法律关系有所不同，而且网约车平台采取的计价方式、抽取费用的比例、派单抢单方式等具体的经营模式也存在差异。有些情形下，网约车发生交通事故后，责任主体很容易确定，并不复杂，例如，出租车公司自行设立的网约车平台，此时由于出租车司机是公司员工，发生交通事故后当然由网约车平台即出租车公司承担主体责任。再如，乘客甲通过应用程序（App）在C网约车平台上预约了B出租车公司的出租车。出租车司机乙接单后，于运输甲的过程中发生交通事故，造成乘客甲、行人丙的死亡。公安机关确定司机乙事故的全部责任，甲、丙无责。由于乙是B出租车公司的工作人员，其因执行工作任务而造成他人损害的，故此需要由作为用人单位的B出租车公司依据民法典第一千一百九十一条第一款来承担责任。至于C网约车平台，它只是从事信息传播的媒介，即提供了乘客与出租车公司之间的交易平台而已，其对于出租车的运行不具有支配力，也不享受运营利益。故此，除非受害人能够证明其对该交通事故的发生存在过错（从而依据民法典第一千一百六十五条第一款要求其承担侵权责任），否则该平台不需要承担责任。这里的过错，主要是指网约车平台没有依法利用其提供的网约车平台向用户提供网约车服务的司机和车辆未达到相应的审查义务。例如，电子商务法第三十八条规定，电子商务平台经营者知道或者应当知道平台内经营者销售的商品或者提供的服务不符合保障人身、财产安全的要求，或者其他侵害消费者合法权益行为，未采取必要措施的，依法与该平台内经营者承担连带责任。对关系消费

者生命健康的产品或者服务，电子商务平台经营者对平台内经营者的资质资格未尽到审核义务，或者对消费者未尽到安全保障义务，造成消费者损害的，依法承担相应的责任。然而，网约车平台在专车或顺风车等模式下发生交通事故时，究竟承担何种责任，则较为复杂。此时，平台是作为用人单位承担替代责任，还是与司机承担连带赔偿责任，抑或只需要依据民法典第一千一百九十一条承担相应的补充责任？对此，存在很大的争议，各地法院的判决也不一致。该问题涉及了不同经营模式中网约车平台实际上只是起到一个媒介或者中介的作用，通过汇集信息，使得有出行需要的乘客和有必要费用需求的驾车出行者之间能够成交。因此，简单地将网约车平台视为顺风车司机的用人单位，令网约车平台承担用人者责任，是不妥当的。正确的做法应当是，根据网约车平台有无过错及过错程度来确定平台的侵权责任。至于专车、快车的运营模式，尽管机动车的所有人是司机本人，并且网约车平台往往通过劳务派遣或集约租赁的外包经营模式来避免自己与司机产生劳动关系，但是，基于运行支配和运行利益说，应当认为网约车平台是机动车一方即机动车的保有者。这是因为，网约车平台对于订单的分配、驾驶员工作期间运营机动车行为的运营等都具有很强的控制力，同时它也从每一份订单中获取相应比例的利益，所以，在法律上，应当认为，专车或快车的司机实际上是网约车平台执行工作任务，故此，网约车平台是机动车交通事故的用人者，一旦发生机动车交通事故造成他人损害的，应当由用人者承担责任。当然，其承担责任后，可以依法向故意或者重大过失的驾驶员追偿。（“数字经济中的民事权益保护”系列之九：《网络服务提供者的安全保障义务问题》详见于《法治日报》2022年6月29日9版）

“法治与战略·思想汇”第一期暨新兴交叉学科学术沙龙在沪举行



本报讯 记者余东明 近日，华东政法大学中国法治战略研究中心、发展规划处与上海市大数据社会应用研究会在线联合主办“法治与战略·思想汇”第一期暨新兴交叉学科学术沙龙。上海市人民政府发展研究中心信息处处长、上海市国际智库交流中心秘书长周师迅教授应邀作主题发言，华东政法大学发展规划处处长、学科建设办公室主任李翔教授担任主持。

周师迅从“大数据赋能社会治理”“大数据赋能社会治理的政策取向”两方面讲解大数据背景下的基层治理。周师迅表示，城市数字化转型是上海“十四五”规划的目标之一，要坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，从知民情、解民意、聚民智、暖民心四个方面分别举例阐释。他围绕“知民情中获取居民信息的公共政策取向是保护优先还是发展优先？”这一核心问题，在对比中美欧关于数据存储和跨境数据流动不同政策取向的基础上，阐述了我国的政策取向是分类保护数据，在发展中保护，在保护中发展，满足市民需求，确保社会福利最大化。

西南政法大学“刑法治理的现代化与本土化”系列讲座第三期举行



本报讯 记者战海峰 日前，由西南政法大学刑法学学科主办的“刑法治理的现代化与本土化”系列讲座第三期在线上举办。本期专题讲座主题为“企业合规刑法改革的中国路径”，由清华大学教授黎宏主讲，北京大学副教授江溯、北京师范大学教授周振杰、山东大学教授李本灿和西南政法大学副教授丁胜担任与谈嘉宾。本期专题讲座共有五千余名观众在线观看。

黎宏指出，在涉案企业合规改革试点全面推开的背景下，只有正确地理解单位犯罪，才能为企业合规改革提供理论支持。首先，单位犯罪是单位的组织制度、目标宗旨以及组成机构成员的业务素质等综合导致而成的结果。单位犯罪是单位自身实施的犯罪，应当以组织体刑事责任论对单位犯罪进行归责。最后，对现行刑法中单位犯罪规定进行小范围的立法修正，为企业合规不起诉制度提供实体法上的依据和支持，也为单位过失犯罪提供解释余地。