

司乘冲突超半数攻击驾驶员

最高法发布该类刑事案
分析报告
仅约一成案件有其他乘
客出面制止冲突

最高法发布了公交车司乘冲突引发刑事案件分析的司法大数据专题报告。报告显示,超半数案件有乘客攻击司机的行为,更有近三成乘客出现抢夺车辆操纵装置的情况,而纠纷起因多为车费、上下车地点等小事。超五成案件发生在车辆行驶过程中,46.40%的案件有“紧急停车”情形。面对纠纷,约三成案件的司机选择避让,仅约一成案件有其他乘客出面制止司乘冲突的情形。

新一线城市增长趋势明显

据统计,2016年1月1日至2018年10月31日,全国各级人民法院一审审结的公交车司乘冲突刑事案件共计223件。2017年较2016年增长4.8%。各年案件量约占全国一审审结刑事案件的万分之一。

涉案罪名集中在以危险方法危害公共安全罪和故意伤害罪,合计占比近七成。在公交车司乘冲突刑事案件中,案件量占比排名前六的罪名为:以危险方法危害公共安全罪,故意伤害罪,寻衅滋事罪,妨害公务罪,交通肇事罪,盗窃罪。以危险方法危害公共安全罪占比为39.01%,故意伤害罪占比为30.04%。

报告称,案件城市分布呈现两极化特点,一线和二、三、四线城市案件量下降趋势明显,新一线和五、六线及以下城市增长趋势明显。在公交车司乘纠纷刑事案件中,按照城市发展水平分类,案件量占比为:一线城市(9.87%),新一线城市(21.08%),二线城市(14.35%),三线城市(9.42%),四线城市(8.97%),五线城市(8.97%),六线城市及以下(27.35%)。

超五成发生在车辆行驶中

超五成案件发生在车辆行驶过程中,46.40%的案件有“紧急停车”情形。公交车司乘冲突刑事案件中,88.79%的案件发生在运营过程中,54.51%的案件发生在车辆行驶过程中。在公交车行驶中司乘冲突刑事案件部分,46.40%的案件公交车司机主动采取了“紧急停车”措施应对冲突。

近四成案件有人员伤亡的情况,其中,死亡人数占伤亡人数的19.61%。超半数案件有乘客攻击司机的行为,更有近三成乘客出现抢夺车辆操纵装置的情况。

案件被告中,近七成为乘客,约二成为公交司机。其中,乘客占比69.96%,司机占比22.87%,第三方占比7.17%。乘客犯罪以危险方法危害公共安全罪为主,占比55.77%,司机犯罪以故意伤害罪居多,占比为56.86%。50.54%的案件受害人为司机。

超七成发生在路口高速等危险环境下

报告显示,面对纠纷,约三成案件的司机选择了避让,仅约一成案件有其他乘客出面制止司乘冲突的情形。公交车行驶中的司乘冲突刑事案件,司机在纠纷中的各类举动及占比分别为:避让或防御(27.36%),仅停车(19.81%),与乘客口角(15.09%),主动或还手攻击乘客(10.38%),报警(7.55%),其他(19.81%)。此外,13.04%的案件中,判决书中明确提及有其他乘客出面制止冲突。

超七成案件发生在市内道路、路口、大桥、盘山路、高速等危险环境下。纠纷地点及占比分别为:市内普通道路(48.11%),车站附近(19.81%),路口附近(11.32%),大桥或盘山路(8.49%),郊区道路(6.60%),高速(5.66%)。38.68%的案件中有人员伤亡的情况。在有伤亡的案件中,各类伤势人数及占比分别为:死亡(19.61%),重伤(3.92%),轻伤(35.29%),轻微伤(41.18%)。

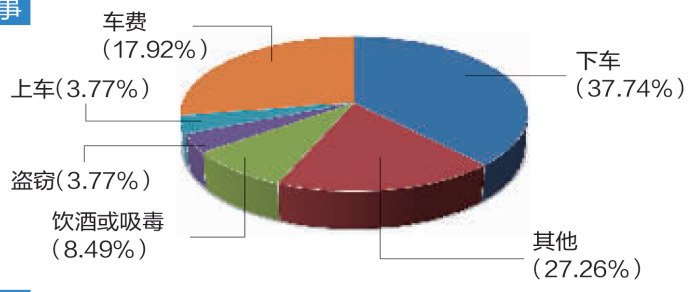
八成案件造成重大不良后果

超五成案件出现车辆撞击其他车辆、行人、道旁物体或剧烈摇晃等危险情况,仅20%的案件未造成重大不良后果。公交车行驶中的司乘冲突刑事案件,纠纷结果及占比分别为:公交车撞击道旁静物(33.96%),未造成重大不良后果(19.81%),司机受伤(11.32%),乘客受伤(11.32%),公交车撞击行驶车辆或行人(8.49%),车辆剧烈摇晃等危险运行姿态(7.55%),财物损失(2.83%)。

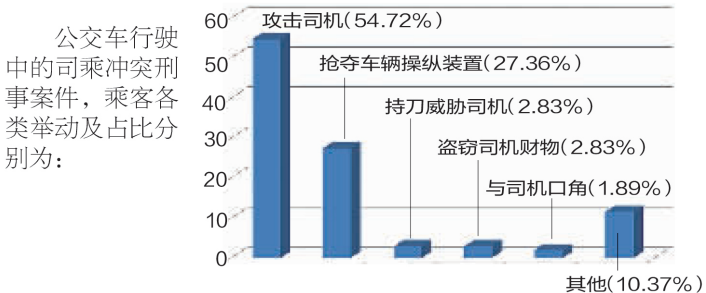
约六成案件发生在13时后和21时前;90.57%的判决为有期徒刑,超八成被告人刑期在一年至五年。判决结果及占比分别为:有期徒刑(90.57%),拘役(3.77%),仅罚金(1.89%),免于刑事处罚(1.89%),无罪(0.94%),其他(0.94%)。有期徒刑刑期及占比分别为:一年以下(8.42%),一年至三年(38.95%),三年至五年(47.37%),五年至十年(4.21%),十年以上(1.05%)。(颜斐)

近六成起因车费上下车等小事

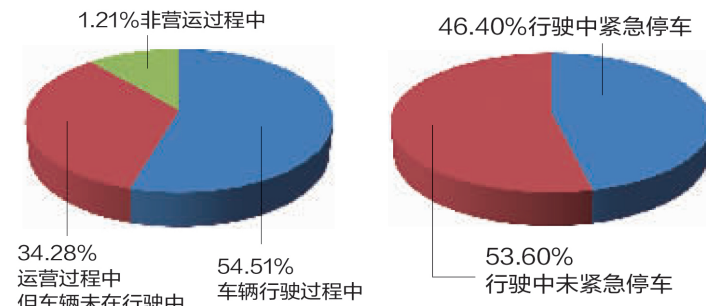
报告显示,纠纷起因多为车费、上下车地点等小事,合计占比近六成。案件量靠前的各类纠纷起因及占比分别为:



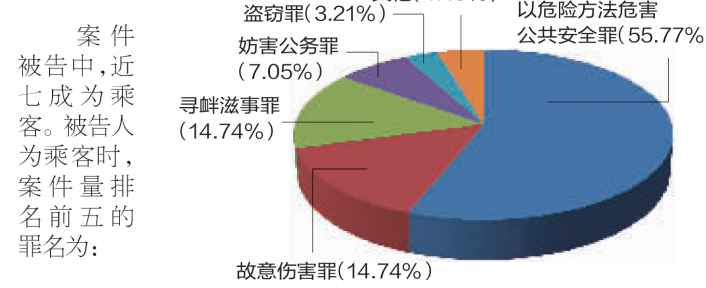
近三成乘客抢夺车辆操纵装置



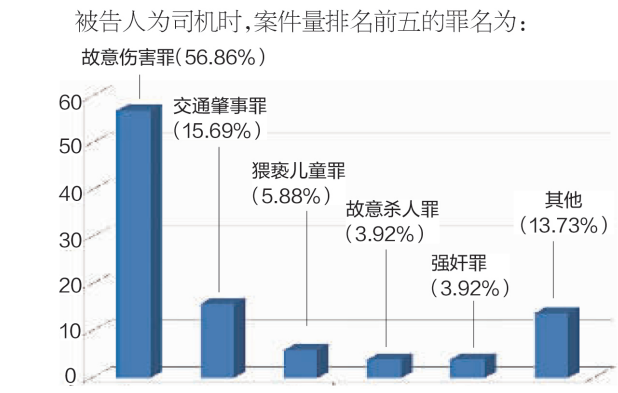
46.40%案件有“紧急停车”情形



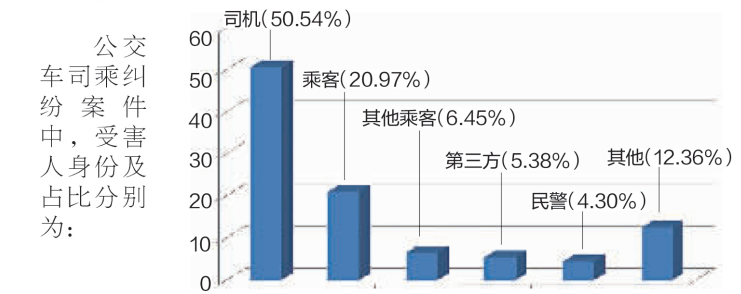
近七成被告为乘客



被告为司机罪名多为故意伤害



超五成案件司机为受害人



公交车司乘冲突如何量刑引争论

目前,司乘纠纷引发的刑事案件,通常都是以危险方法危害公共安全罪定罪,而最近,我们也听到一些声音,提出是否需要设立一个新的罪名,叫“妨害安全驾驶罪”?最高人民法院大法官胡云腾在接受采访时作出回应:

有一些专家学者提出这样的建议,他的理由是什么呢?因为有一些人,他跟司机发生冲突以后,车子速度可能也不快,里面可能也没有人。这个时候他就拉了一下,或者就推了一下方向盘,最后他也道歉了,双方也和解了。这个时候,如果按照刑法114条,以其他危险方法危害公共安全罪,那么起刑点就是三年,可能司法人员,包括检察官、法官,觉得判得太重了,又没办法减刑,所以最后就判了个缓刑。那么所以有人针对这种情况,包括我个人也赞同这种观点,就是,将来是不是可以增加新的罪名,叫“妨害安全驾驶罪”,和“以其他危险方法危害公共安全罪”衔接起来。

此外,对于车上乘客如果挺身而出,制止类似的破坏行为而造成当事人受伤,是否算作“正当防卫”,胡云腾也给出了肯定的回答:

刑法规定,正当防卫既可以防自己的利益,也可以防卫其他人的利益不受侵害。那么乘客在公交车上,他对侵害、或者殴打司机的某个违法犯罪分子,进行阻止,甚至采取防卫行为,他既有防卫自己利益的性质,也有防卫车上其他乘客利益的性质,更有可能防卫车外面的人身财产的性质。所以这种行为我认为,是完全可以构成正当防卫的。

因为不能还手,近半数公交车司机在面对突如其来的矛盾和纠纷时,只能采取“紧急停车”作为应对。然而,这样的“紧急停车”也很容易酿成大祸。因此,在本月初,交通运输部要求各省市,未来所有新购置公交车都必须配备驾驶区域隔离装置,同时鼓励对在用车型进行改造,通过这种方法,让乘客不能轻易接触到驾驶设备。

安装隔离装置,不得不说是种无奈之举。在通过硬件保护、完善法律制度的同时,我们也需要对司机进行更专业的培训,包括如何在紧急情况下应对乘客的挑衅、如何调整好自己的情绪冷静处理突发情况,当然,也包括如何提升服务质量、规范操作,尽可能避免与乘客发生冲突;而对于乘客,更应该加大法制宣传力度,让所有的乘客意识到,在公交车行驶过程中对司机的任何干扰、辱骂,甚至是肢体冲突,都可能危及到整辆公交车的安全行驶,这不是小打小闹,而是严重的犯罪行为!(大可)