

論運輸毒品罪死刑的廢止

彭寅峰

摘要：我國在全面建成小康社會的過程中，廢止毒品犯罪死刑成為需要解決的重大問題。運輸毒品罪是非暴力犯罪，其社會危害性較小，因此先廢止運輸毒品罪死刑比較合理。廢止毒品犯罪死刑有助於實現罪責刑相適應原則，符合我國死刑廢除的趨勢。此外，司法實踐中，以毒品數量決定死刑適用存在困境，且運輸毒品罪死刑適用在司法實踐中遭遇推定失誤等問題。因此，在考慮毒品犯罪死刑問題時，應綜合考慮多種因素，逐步推進廢除進程。當前，無期徒刑制度存在關押期限上限較輕的問題，需要改革。如果廢除運輸毒品罪死刑，應將無期徒刑制度作為替代，對運輸毒品罪區分適用不同等級的無期徒刑，對於情節較嚴重的罪行適用嚴格無期徒刑。這樣，即使考慮減刑和假釋情況，實際執行刑期也能達到應有的懲罰作用。減少死刑適用、廢除部分罪名的死刑逐漸得到認同，這對於運輸毒品罪的治理更符合我國死刑政策。

關鍵字：運輸毒品罪；非暴力犯罪；罪責刑相適應原則；死刑廢止；無期徒刑制度

On the Abolition of the Death Penalty for Drug Transportation Crimes

Abstract: In the process of building a moderately prosperous society in China, the abolition of the death penalty for drug crimes has emerged as a crucial issue to address. The act of transporting drugs is a non-violent offense that poses relatively harm to society. Therefore, it is reasonable to prioritize the abolition of the death penalty for transportation. This abolition contributes to the realization of the principle of aligning crime, responsibility and punishment, and is consistent with the prevailing trend of abolishing the death penalty in our country. Moreover, in judicial practice, determining the application of the death penalty based solely on the quantity of drugs is challenging. The imposition of the death penalty for drug transportation has resulted in erroneous judgments in some cases. Hence, when considering the death penalty for drug crimes, it is essential to comprehensively evaluate various factors and gradually

作者簡介：彭寅峰，澳門科技大學法學院碩士研究生

promote the abolition process. Currently, the life imprisonment system suffers from the issue of relatively lenient upper limits of detention periods, requiring reform. If the death penalty is abolished for drug transportation, the life imprisonment system should be replaced with a tiered approach that differentiates between degrees of severity for drug transportation offenses. Additionally, stricter life imprisonment should be imposed for more serious drug crimes. By considering the circumstances of commutation and parole, the actual execution of the sentences can achieve the intended punitive effect. The reduction in the application of the death penalty and abolition of the death penalty for certain crimes have gradually gained recognition, aligning with our country's policy on the death penalty for drug transportation crimes.

Key words: Drug Transportation Crimes; Non-violent offense; The principle of aligning between crime, responsibility and punishment; Abolition of the death penalty; Life imprisonment system

我國已進入全面建成小康社會的決勝階段，以人為本的治國理念深入人心，死刑改革也成為關乎社會主義法制建設的仍待解決的重大問題。然而，廢除毒品犯罪死刑一直是廢除非暴力犯罪死刑進程中的巨大挑戰。鑑於毒品犯罪的社會危害性仍然很大，並不能在短時間內完全廢止毒品犯罪的死刑。因此，採取先廢止社會危害性較低的運輸毒品犯罪死刑的選擇是比較理性的。

一、運輸毒品罪死刑問題的爭議

(一)贊成說

一些學者贊成實施死刑。他們認為，毒品犯罪活動的危害性極大，而且這種犯罪呈現出不斷增長的趨勢。很顯然，如果廢除死刑，將會助長毒品犯罪分子的囂張氣焰。因此，保留死刑非常必要。只有對毒品犯罪分子進行嚴厲的懲處，才能夠起到威懾作用。¹

(二)廢除說

有學者對廢除死刑持肯定態度，²筆者也是認同這個觀點，原因如下：(1)盡管在執行死刑的方式上，隨着人類文明的进步和科技的發展，逐漸趨向人道，但是死刑本身的殘忍是無法避免的；(2)盡管死刑能對犯罪分子起到一定的威懾作用，但這種威懾作用也僅能持續很短的時間；(3)運輸毒品罪的法益侵害程度低。運輸行為是走私、販賣、製造毒品的中間環節，行為人通常在毒品的運送環節即被查獲，毒品不會直接向社會擴散，因而其

1 張曉燕：《運輸毒品罪疑難問題研究》，內蒙古大學 2013 年碩士論文。

2 曾彥：《運輸毒品罪研究》，中國人民公安大學出版社 2012 年版，第 35 頁。

法益侵害性明顯低於其他行為；（4）運輸毒品行為在毒品系列犯罪中往往處於從犯地位，不應承擔主犯的刑事責任；（5）犯罪性質上，毒品犯罪不具有暴力行為。針對一些非暴力犯罪，在刑法修正案（八）中放寬了對其死刑的認定，並取消了13項不常用的經濟性死刑。因此，對毒品犯罪判處死刑時，必須按照等價原則，評估其犯罪行為是否造成了同暴力犯罪相類似的危害結果。

二、廢止運輸毒品罪死刑的必要性

（一）運輸毒品作為毒品犯罪的中間環節，地位次要

毒品犯罪主要侵害了吸毒者的身體健康。其中，毒品製造和販賣毒品是關鍵因素。在毒品犯罪環節中，運輸毒品只是一個附屬行為，它對侵害吸毒者身體健康的影響相對較小，處於次要地位。”2008年最高人民法院發佈的《全國部分法院審理毒品犯罪案件工作座談會紀要》（“大連紀要”）中也明確指出，與走私、販賣、製造毒品相比，運輸毒品所具有的社會危害性更小。³毒品犯罪中的運輸毒品罪的從屬地位可以從毒品犯罪的生成機理進行分析。就毒品犯罪的生成機理而言，運輸毒品罪的產生發展與製造、販賣、走私毒品密切相關。基本可以認為，如果消滅了製造毒品這一環節即毒品的來源，那麼運輸毒品這一環節就不再存在。由此可見，國家打擊毒品犯罪中處於源頭地位的製造毒品、走私毒品、販賣毒品更為重要。只有從源頭進行整治才能遏制運輸毒品罪，而不是通過對運輸毒品罪科以重刑來遏制其發展。

從毒品犯罪生成機理來看，毒品市場需求也促進了運輸毒品犯罪的發展。這種市場需求既推動了運輸毒品犯罪的出現，也因為可以獲得高額利潤而使得運輸毒品犯罪成為必然。因此，在毒品犯罪中，運輸毒品仍然處於次要的、輔助的地位，從屬於毒品需求市場。雖然運輸毒品連接市場和毒源，但是不能據此就否定運輸毒品在毒品犯罪中的次要地位，並進一步制定嚴厲的打擊運輸毒品犯罪的措施，甚至對該罪制定死刑。這樣的措施無助於打擊毒品市場的需求，反而因為這些措施導致運輸毒品的利潤再次增加。在高額利潤的驅動下，從事運輸毒品犯罪的人將繼續增加，而運輸毒品犯罪也將不斷蔓延。

儘管在毒品犯罪中，運輸毒品行為只居於次要地位，且最高法院也強調了其輔助性和從屬屬性，然而國家仍舊採用嚴厲手段打擊運輸毒品犯罪，甚至動用死刑等刑罰以威懾。這種做法不僅不能遏制當前運輸毒品犯罪發展的趨勢，甚至會助長運輸毒品罪的發展。為

³ 《〈全國部分法院審理毒品犯罪案件工作座談會紀要〉的理解與適用》載中華人民共和國最高人民法院網2010年2月10日，<https://www.court.gov.cn/shenpan-xiangqing-78.html>。

了對走私、販賣和製造毒品等源頭性行為進行遏制，並對毒品市場進行合理控制，我們應採取更加合理的手段。這樣做比對運輸毒品罪採用死刑措施更能控制運輸毒品罪的發展，進而運輸毒品罪死刑廢止也變得必然。

（二）運輸毒品罪死刑適用在司法實踐中遭遇困境

在司法實踐中，運輸毒品罪是否適用死刑通常取決於毒品數量。然而，以運輸毒品的數量作為運輸毒品罪適用死刑的主要依據，本質上違反了罪刑相當的原則。按照刑法規定，運輸海洛因 50 克就可被判處死刑，但對於一般人而言，50 克海洛因的概念很模糊。此外，運輸固定重量（少於 50 克）毒品的人在運輸毒品罪中比較罕見。在運輸量少於或多於 50 克海洛因的情況下，儘管只有幾克細微差別，也會導致量刑的天壤之別。如果運輸毒品罪仍然保留死刑，就必須制定統一的數量等級標準，否則數量差異將繼續導致刑罰的差異。然而，目前全國範圍內還沒有統一的數量標準等級。依據毒品數量來確定死刑的適用，很容易違背罪刑法定中的明確性原則。⁴

在司法實踐中，還存在一種常見的困境，即在無法認定犯罪嫌疑人在主觀上是否明知運輸的是毒品時，出現了推定犯罪嫌疑人主觀上是明知的現象。這種現象與以毒品數量為中心決定運輸毒品罪死刑適用同樣不可取。針對這種現象，曾有學者指出，“對於毒品犯罪，犯罪人必須認識到行為的對象是毒品，否則就違背了犯罪故意的基本原理，擴大了毒品犯罪的範圍，增加了毒品犯罪死刑適用的可能性。”⁵ 在英國，針對類似主觀意識難以確認的情況，法律會採取輕判原則。而在國內，將被推定為毒品運輸者的行為人一般都會被正常處刑，而不會應用輕判原則。如果推定失誤導致判決行為人死刑，則後果將無法挽回。因此，從這一角度來看，毒品運輸罪的死刑廢除是勢在必行的。

（三）運輸毒品罪保留死刑違背罪責刑相適應原則

“罪責刑相適應原則”，其含義在於犯罪的大小決定了承擔相應的刑事責任，因此輕罪應輕判、重罪應重判。孟德斯鳩曾經指出，“懲罰應當有輕重程度的區別，刑罰的輕重應當根據犯罪的嚴重程度來決定。”⁶ 基於罪刑相當原則，對運輸毒品罪設置死刑與其他毒品犯罪未進行刑罰上的區分，都將違背此原則。

在我國現行刑法中已經規定，判處死刑必須是罪行極其嚴重的情況下才可以實行。最高人民法院在 2015 年發表的《武漢會議紀要》中提出了“在對毒品犯罪行為人量刑時，

4 陳超：《論運輸毒品罪死刑的廢除》，安徽師範大學 2020 年碩士論文。

5 趙秉志、李運才：《論毒品犯罪的死刑限制——基於主觀明知要件認定視角》，載《中南民族大學學報》2010 年第 5 期。

6 孟德斯鳩：《波斯人信札》，羅大岡譯，人民文學出版社 2012 年版，第 141 頁。

需要考慮多個方面的因素，例如運輸毒品的數量、對社會造成的危害後果、被告人的主觀惡性等等，嚴格掌握死刑的適用使其符合嚴格慎重的要求，只有在罪行極其惡劣的情況下才可適用死刑。”⁷

就運輸毒品罪是否能被認定為罪行極其嚴重而言，需要通過對其與走私、販賣、製造毒品罪從犯罪主體的主觀惡性程度和社會危害性等方面進行具體比較分析。首先，與販賣、走私毒品犯罪相比，運輸毒品犯罪的主體並沒有故意侵犯他人的生命健康權益的意圖。在客觀上，運輸毒品僅是販賣、走私毒品的一個附屬環節，而運輸毒品的人並沒有直接將毒品散發給普通民眾。因為從運輸毒品的犯罪分子的角度看，獲利是通過運輸行為獲得的，而不是通過販賣毒品獲利的，因此他們並無必要存在擴散毒品以獲利的主觀意願。從運輸毒品罪和走私毒品罪進行比較可以看出，走私毒品者的主觀惡性要大於運輸毒品者，同時走私毒品罪的危害也要大於運輸毒品罪。在司法實踐的案例中，運輸毒品和販賣毒品之間存在着相互交叉的情況。事實上，許多販賣毒品行為都包含着運輸毒品的行為，這部分案件最終被認定為販賣毒品；然而，在那些被單獨認定為運輸毒品罪的案件中，運輸毒品的行為和販賣毒品的行為並不相互交叉。因此，單純的運輸毒品行為不可能包含販賣毒品行為，如果有販賣毒品行為存在，則會被認定為販賣毒品罪。毒品犯罪的根源是製造毒品罪，製造毒品行為才是毒品犯罪的起點，其社會危害性當然要更為嚴重。就運輸毒品行為可能造成的危害結果而言，遠遠比不上製造、販賣、走私毒品行為所造成的社會危害性。就運輸毒品者的主觀惡性而言，也達不到“極其惡劣”的標準。因此，將其認定為“罪行極其惡劣”在這一方面是不合理的。

三、廢止運輸毒品罪死刑的可行性

根據上文對於廢止運輸毒品罪死刑的必要性分析，理論和實踐都表明這是一個必然趨勢。現階段考慮到我國的社會和國際環境，是否可以廢除運輸毒品罪的死刑？主要從以下幾個方面進行分析：

（一）借鑒國外運輸毒品罪的廢止

《公民權利和政治權利國際公約》（以下簡稱《公約》）是當今世界上最為重要的人權公約，在全球各國都被廣泛認可並積極適用。雖然該公約未明確規定廢除死刑，但其中闡明了應盡力限制死刑適用的觀點：人類生命只有一次，每個人都享有這一固有權利，不應

⁷ 最高人民法院：《全國法院毒品犯罪審判工作座談會紀要》（《武漢會議紀要》），2015年5月。

被隨意剝奪。在《公約》中也明確表示死刑的運用範圍應當是“最為嚴重的罪行”⁸。自頒佈《公約》的數十年之後，聯合國與各國不斷完善對“最為嚴重的罪行”的解釋。現如今，對此已基本形成相對較為完善的結論，即為“最為嚴重的罪行”應當表現以下幾個特性：第一，在對“最為嚴重的罪行”的解釋上應當採取最為嚴格的態度，避免進行一般的解釋，必須使用限制程度最高的手段進行解釋；第二，僅在故意造成嚴重危害結果、故意造成人員傷亡等事件時方可適用死刑；第三，就各國法律的立法層面而言，非暴力犯罪這種類型的犯罪實質上應該被取消死刑。

根據《公約》的規定以及近幾十年聯合國和各國對該公約適用及解釋內容的觀察，可以得出結論：聯合國人權委員會反對使用死刑處罰運輸毒品罪。根據相關數據，美國是全球最大的毒品消費市場，但是美國對毒品犯罪沒有設置死刑，毒品犯罪的最高刑罰是二十年有期徒刑。而英國作為另一個資本主義國家，也未對毒品犯罪設置死刑。⁹這些國家的法律規定得出了和前述相似的結論，即運輸毒品罪不被認定為“最嚴重的罪行”，也沒有賦予該罪死刑。有一些國家將運輸毒品罪配置類似於拘役等寬容的刑罰。儘管如此，在這些國家中，未曾有數據證明運輸毒品犯罪泛濫，也未曾有數據證明運輸毒品犯罪率高於賦予運輸毒品罪死刑的國家。

截至目前，全球已有一百多個國家宣佈廢除或不再使用死刑，其中一些國家雖未在法律上禁止死刑，但實際上已未執行死刑十多年。這說明《公約》的規定及其他國家對運輸毒品罪的最高刑設置可為中國廢除運輸毒品罪死刑提供借鑒，在中國，對運輸毒品罪死刑逐步廢除是存在可行性的。

（二）符合我國死刑廢除的趨勢

中國可以根據國情的發展將死刑廢除的進程分為多個階段，以此漸進逐步完成廢除的目標，非暴力犯罪的死刑廢除即為死刑廢除的突破口。運輸毒品罪作為非暴力犯罪也應該在此考慮範圍內，從國家對死刑廢除的態度和法治的發展趨勢來看，運輸毒品罪死刑廢除應當被視為符合國家法治發展的趨勢的。

自從中國於1979年發佈第一部刑法典《刑法》以來，通過1997年的《刑法》以及《刑法修正案<八>》《刑法修正案<九>》的相繼發佈，中國的刑法在社會發展中不斷進步，也逐漸更加適應當前的國情。從這個趨勢來看，在這兩部刑法修正案中，都取消了部分非

⁸ 《公民權利與政治權利國際公約》(ICCPR)第6(2)條規定，死刑僅應被適用於“最為嚴重的犯罪”。

⁹ 周宇蕾：《論運輸毒品罪死刑的存廢》，載《公民與法》2015年第11期。

暴力犯罪的死刑，並且廢除死刑的罪名也逐漸增加。這在立法實踐中充分表明了中國在死刑廢除之路上已經跨出了堅實的一步，同時也表明國家對於非暴力犯罪限制適用死刑逐步廢除死刑的立場。而運輸毒品罪作為一種典型的非暴力犯罪，運輸毒品罪的死刑被廢除，這與我國死刑廢除的趨勢是完全一致的。

四、廢止運輸毒品罪死刑後推行嚴格的無期徒刑制度

依據我國現行刑法第 50 條及第 78 條的規定，判處死刑緩期執行的罪犯需至少實際執行 12 年（不計緩期執行的 2 年）才可出獄。然而，在死刑緩期執行制度實際運用中，已出現關押時間下限過低的問題。目前，涉及運輸毒品罪的死刑案件，儘管死刑有違罪刑相適應的原則，但若同樣判處死刑緩期執行，則在特定情節減刑之後的 12 年（不計緩期執行的 2 年）便可出獄，這顯然也是不合理的。目前我國的無期徒刑制度，如果完全替代死刑制度並適用於運輸毒品罪，也存有一定的不合理性。根據 2012 年《關於辦理減刑、假釋案件具體應用法律若干規定》的規定，被判處無期徒刑的犯罪分子，在減刑後最高關押期限通常為 22 年，最短的關押期限為 13 年之後就有可能出獄。¹⁰ 因此，目前我國的無期徒刑制度也存在着關押期限上限相對較輕的情況。

若廢除運輸毒品罪的死刑後將直接適用現有的無期徒刑制度。犯運輸毒品罪以及存在法定加重情節的犯罪分子，其最高刑罰為無期徒刑。這部分人員可以在現有的無期徒刑減刑規則下減刑，其中“確有悔改表現”是具有實踐性且常用的減刑規則之一，通常情況在此情節下無期徒刑可以減刑至 22 年。由於現行減刑制度可以進行數次減刑，除非涉及犯罪累犯或同時犯有其他特定暴力犯罪，否則被判處無期徒刑的運輸毒品罪犯罪分子在實際服刑¹⁰ 年以上後即可申請假釋。在實際執行中，犯運輸毒品罪因毒品數量龐大而被判處死刑或無期徒刑通常較為常見。然而，如果以現有的無期徒刑制度替代死刑制度後再進行減刑，最終的實際刑期並不足以發揮應有的懲罰作用。因此，需要對現有的無期徒刑制度進行改革。

對於犯有運輸毒品罪的人來說，無期徒刑這種永久剝奪個人自由的刑罰同樣十分嚴厲。如果對運輸毒品罪的死刑廢除，則只能使用無期徒刑來制裁具有嚴重犯罪情節的犯罪分子。因此，無期徒刑制度的重要性變得不可替代。前文的分析表明，如果無期徒刑的實際執行期限過短，則在某些特殊情況下，刑法既難以懲治犯罪，也難以預防犯罪，特別是對於懲治和預防運輸毒品罪來說更為不利。因此，如果將無期徒刑作為死刑的真正替代措施，則

10 《最高人民法院關於辦理減刑、假釋案件具體應用法律若干問題的規定》載黑龍江法院網 2012 年，<http://www.hljcourt.gov.cn/lawdb/show.php?fid=147055>。

必須對現有的無期徒刑制度進行改革，針對運輸毒品罪區分出適用無期徒刑的等級，對於情節嚴重的罪行，應適用嚴格無期徒刑；而對於一般情節的罪行，應適用一般的無期徒刑制度，將現在刑法中規定犯運輸毒品罪被判處死刑的這部分用嚴格的無期徒刑制度進行替換。以具體實施來看，運輸毒品罪中嚴格的無期徒刑與一般無期徒刑可以從以下兩個方面進行區分：首先是減刑部分，嚴格無期徒刑的減刑規定相對於一般無期徒刑更為嚴格，即使經過數次減刑，其最終的實際執行刑期也不應少於 15 年；其次是假釋部分，嚴格被判處無期徒刑這部分人的假釋程序，嚴格控制實際執行刑期的時間，就目前看來被判處無期徒刑後 13 年可以獲得出獄的機會，那適用嚴格無期徒刑制度的這部分人實際執行刑期至少 15 年後才可以獲得出獄的機會。¹¹

在運輸毒品罪具體應用中，適用嚴格的無期徒刑制度的對象應該是那些原本被判處立即執行死刑或緩期執行死刑的人。如果用嚴格的無期徒刑代替對運輸毒品罪的死刑，由於相關的減刑規定和程序將會更加嚴格，即使考慮到可能會有減刑情節，這些人的刑罰實際執行期將會在 15 年左右至 25 年左右之間。

五、結語

無論是我國還是世界上的其他國家，毒品犯罪問題日趨嚴重。毒品犯罪的危害性已被廣泛認知。就運輸毒品罪而言，需將其與販賣、走私、制造毒品罪等犯罪行為區分開來，並配以適當的刑罰以應對其社會危害。就當前司法實踐的情況而言，採取嚴苛的死刑手段已不是遏制該罪行蔓延的最佳途徑。減少死刑適用、廢除部分罪名的死刑也逐漸得到更多人的認同。以我國國情為背景，通過司法實踐可以發現，對於運輸毒品罪，採用死刑並不能收到治理毒品犯罪的良好效果。在有着更好的解決方法值得借鑒的情況下，減少死刑的適用，推動運輸毒品罪的死刑廢止更加符合我國的死刑政策。

作者簡介：彭寅峰，澳門科技大學（Macau University of Science and Technology），碩士研究生，憲法與行政法專業。

聯系方式：彭寅峰，廣東省珠海市香洲區橫琴鎮環島東路 1889 號創意谷人才公寓 13 棟，電話：65636996，電郵：pywind1999@163.com

¹¹ 高銘喧：《略論中國刑法中的死刑替代措施》，載《河北法學》2008 年第 2 期。