



自动驾驶中的责任配置问题

徐宗立

一、基本状况

自动驾驶技术引入交通过程，引起了交通参与者法律责任配置的极大变化。综合各国法律、政策和伦理规范来看，总体上有以下几点共同取向：

（一）责任主体更加多元、泛在。在传统驾驶技术下，人类驾驶员是最主要最显见的责任主体，而在自动驾驶技术引入后，责任主体则是各个有关的交通参与方，包括人类驾驶员、汽车制造商、技术系统的制造商和运营商、通讯服务商、基础设施建设负责人以及车主等。

（二）人类驾驶员的责任随自动驾驶技术程度的高低而增减，驾驶自动化程度越高，人类驾驶员的责任越少，反之则相反；人类驾驶员根据汽车制造商的“系统说明”、按照其“规定”使用自动驾驶系统的，在自动驾驶系统控制车辆过程中，不是车辆的实际掌控者，对其间的“交通行为”不负责任。

（三）提供有针对性的新保险服务，用保险分散风险，引导驾驶行为，成为各国比较普遍的策略。

（四）政府监管部门更加注重事前监管，更加重视督导汽车制造商、技术开发商、系统运营商、信息服务商研发和运用更安全的技术，更加注重培训人类驾驶员的数据使用和系统运用的能力。

二、德国模式

德国交通法在自动驾驶问题上奉行审慎和道德主义，以 L3 技术等级（“有条件自动驾驶”，即自动驾驶系统能执行全部动态驾驶任务，但不具备自动回退、选择最优驾驶策略）为主要规范对象，构建了比较健全的权责体系。

（一）确立了制造商一系列较高的注意义务和责任。如，制造商必须保证该自动驾驶功能“能够遵循规范车辆行驶的交通法规”，“可以识别由驾驶员亲自控制驾驶的必要性”，“能够以各种可被感知的方式指示驾驶员亲自操控驾驶并为其预留充足的时间”以及提醒驾驶员的不规范操作等。

（二）明确了人类驾驶员在哪些情况下有



“不操作驾驶”的权利，以及在哪些情况下有立即接管汽车的义务，划清了人机切换的责任边界。如规定，人类驾驶员在借助高度或完全自动驾驶功能驾驶车辆时，可以不关注交通状况、不对车辆进行控制；但必须同时保持清醒的戒备状态，以便在系统对其发出要求，或本人发现不再具备使用自动驾驶功能的条件时，随时接管车辆。

（三）明确要求车辆必须具备良好的行车数据记录和存储功能。以准确分辨自动化驾驶系统和人类驾驶员，究竟是何者何时在控制车辆，以及人类驾驶员是否有能力随时接管自动化系统，并倡导形成一整套人机交接流程和数据记录的国际标准，以保证在国际化应用中的兼容性。



（四）明确了人类驾驶员、车主与汽车制造商各自的法律归责原则。人类驾驶员在事故中负过错推定责任，只有在提供相反证据的情况下，如因系统故障所引致的不可避免的交通事故，才能免除赔偿责任；车主则负严格的无过错责任，且其最高赔偿额度是非自动驾驶情形最高赔偿额度的两倍；生产商则负严格的产品责任，只要证明产品存在缺陷，且该产品缺陷导致了事故的发生，就负相应法律责任。

（五）明确了界分人机责任的“按规定使用”的较具体判断标准。法律明确要求，制造商必须在系统说明中作出有约束力的声明，而且自动驾驶系统还应能“提示到违背系统说明的使用行为”，从正反两个方面为是否“按规

定使用”提供了基本的判断标准。

三、美国模式

美国自动驾驶立法秉持开放与包容主义，针对自动驾驶技术从L1到L5的所有等级，在联邦与各州两个层面，同时展开了立法探索，其立法实践比较多样，但总体上大致呈现以下几点共同取向：

（一）关于驾驶员行为问题。美国多州自动驾驶法案规定只有拥有驾驶证的人才能运行自动驾驶汽车，并规定谁启动自动驾驶汽车谁就是操作者。

（二）关于责任划分与保险问题。总体而言，自动驾驶级别越高，驾驶人责任越少。自动驾驶车辆事故的责任主体已经从传统的“驾驶员”一元模式扩展到包括软件、系统或其他部件的制造商、道路基础设施提供商、通讯设施及服务提供商、交通管理后端、系列场景后端、汽车修理厂、认证机构等在内的多元模式。同时，法律也普遍要求把保险制度作为承担法律责任的补充形式，也应考虑为了自动驾驶车辆而量身定做新的险种，调整现有的投保条件等。

（三）比较普遍地规定了改装自动驾驶汽车则豁免原制造商责任的原则。如美国内华达州、哥伦比亚特区、密歇根州的自动驾驶法案均规定：在因第三方改装成自动驾驶汽车而造成损害的情形中，原汽车制造商对某些损害不负侵权责任。

（本文作者系北京市政府法制办信息中心副处长）