

doi:10.13582/j.cnki.1672-7835.2025.01.021

自动驾驶汽车法律规制中 “驾驶人”概念的重塑

郭轩臣

(浙江大学 光华法学院,浙江 杭州 310008)

摘要:现行《道路交通安全法》以“驾驶人”概念为核心的规制逻辑,难以应对自动驾驶汽车违法时责任承担不明的规制困境。因该概念蕴藏特定规范价值,故在未来修法时仍需加以保留,概念的重塑具备必要性。同时,通过对核心特征的再解释,概念的重塑具备可行性。概念重塑后应设置“自然人驾驶人”“单位驾驶人”两个下位概念,并就注意义务作区别配置,前者除接管义务外还负有保持适直接管状态的义务,后者则负有维持自动化系统良好运转的义务。

关键词:自动驾驶;道路交通安全法;驾驶人;自动化系统供应商;注意义务

中图分类号:D912.1

文献标志码:A

文章编号:1672-7835(2025)01-0165-09

一、问题的提出:“驾驶人”概念的取与舍

现行《道路交通安全法》(2021)(下称“道交法”)通过规定“驾驶人”的注意义务实现对传统机动车的规制,实践中亦遵循这一规制逻辑:先识别“驾驶人”,再判断其是否违反注意义务,最后依判断结果决定其是否承担相应的交通违法责任和交通事故责任^①。但在自动驾驶中,前述规制逻辑出现了断裂,这缘于识别“驾驶人”出现了困难。在传统机动车中,将做出驾驶行为的驾驶者认定为“驾驶人”是没有争议的,而自动驾驶中随着自动化程度的逐级提高,“人类驾驶移转控制权限给机器并且交由机器依照自身的决策判断来执行任务”^②,由此带来的问题是:从驾驶行为中部分抽离的驾驶者还能不能被认定为“驾驶人”?从驾驶行为中彻底抽离后谁又是“驾驶人”?“驾驶人”概念适用的疑难导致何者承担交通违法责任和交通事故责任不明的问题,此即为自动驾驶中的规制困境。面对这一困境,学理上必须对自动驾驶汽车法律规制中能否继续保留“驾驶人”这一概念作回应。

在进一步讨论前,需要先对自动驾驶作界定。由于低级别自动驾驶中可以继续遵循识别“驾驶人”的规制逻辑在学界已达成共识,本文的自动驾驶仅指国家标准《汽车驾驶自动化分级》中有条件自动驾驶(对应3级)和无人驾驶(对应4级和5级)。前者是指自动化系统可以在设计运行条件下持续地执行全部动态驾驶任务,而在不满足设计运行范围或失效时向用户发出介入请求后由用户接管;后者则不需要用户接管,可自动执行最小风险策略^③。在有条件自动驾驶中,学界对保留“驾驶人”这一概念没有争议,但对用户接管前将何者识别为“驾驶人”存在不同观点,其中有人类驾驶员说^④、自动驾驶汽车生

收稿日期:2024-06-15

作者简介:郭轩臣(1997—),男,浙江诸暨人,博士生,主要从事行政法学、人工智能研究。

^①道交法上的注意义务规范不仅是为维护公共利益或公共秩序为目的的规范,同时也是以保护特定民事主体的特定民事权益为目的的法律规范。因此,虽然在认定交通事故责任时依据的是道交法等法律规范,但其依旧可以作为确定机动车交通事故损害赔偿责任的依据。参见程啸:《侵权责任法(第三版)》,法律出版社2021年版,第310页。

^②翁岳暄,多尼克·希伦布兰德:《汽车智能化的道路:智能汽车、自动驾驶汽车安全监管研究》,《科技与法律》2014年第4期。

^③参见国家标准《汽车驾驶自动化分级》(GB/T40429-2021)。

^④胡元聪,李明康:《自动驾驶汽车对〈道路交通安全法〉的挑战及应对》,《上海交通大学学报(哲学社会科学版)》2019年第1期。

产商或供应商说^①以及自动化系统开发者说^②;在无人驾驶中,除保留“驾驶人”概念的观点外,亦有学者认为应转向以车辆所有人、管理人义务为核心的规制模式^③。面对一个既定法律概念难以妥当回应的问题时,有解释论与立法论两种路径可选择,即能否通过“驾驶人”概念的重塑来解决出现的新问题,还是在立法上另行创设新的概念或内容。既往研究的缺陷在于,跳出了现行道交法既定的规制框架,直接从立法论视角去探讨其他的规制路径,这可能会忽视“驾驶人”概念本身所具有的规范价值,也将产生与其他部门法难以衔接等问题。实际上解释论和立法论之间并不存在冲突,但解释论应当是优先于立法论的。解释论优先可以避免轻易立法所带来的不确定性问题,同时也是法安定性的要求。

本文将在厘清“驾驶人”概念内涵的基础上,探讨自动驾驶中识别“驾驶人”的具体困难点,先依解释论路径阐明“驾驶人”概念重塑的必要性和可行性,并明确“驾驶人”重塑后的认定问题,然后依立法论路径进一步讨论新“驾驶人”的注意义务规范以确定概念重塑后的责任承担,进而提出自动驾驶汽车法律规制中“驾驶人”概念重塑的完整方案,以期有效回应实践中的规制困境。

二、规制困境的产生:自动驾驶中“驾驶人”认定困难

在讨论能否继续保留“驾驶人”这一概念前,需先明确的是在现行道交法下“驾驶人”概念的内涵和“驾驶人”的核心特征,以回答自动驾驶情形下这些特征与出现的新情况间是如何发生龃龉,从而明晰规制自动驾驶汽车的具体困难点。

(一)“驾驶人”概念的内涵界定

“驾驶人”是法律概念的同时又是一个日常概念,是故虽在自动驾驶出现前其并无法律定义,却并不妨碍概念的使用者识别出“驾驶人”^④。但在自动驾驶中,由于对“驾驶人”的日常理解已无法满足识别“驾驶人”的需要,必须探究其法律上的确切意涵。“驾驶人”属法律规范中的“构成要件”,根据德国学者恩吉施的观点,在对一个构成要件加以认识与理解时,如果规范是必须的则属规范性构成要件,否则属描述性构成要件^⑤。因对“驾驶人”的理解必须结合《道路交通安全法》(2021)第19条“驾驶机动车,应当依法取得机动车驾驶证”的规定,“驾驶人”应是一个拥有规范内涵的规范性构成要件。对“驾驶人”规范内涵的界定关键在于法律上如何评价“驾驶机动车的人”这一事实基础。对此必须借助法教义学的重要作业方式:意义阐释,即通过语言使用规则揭明制定法语词的含义,并矫正语词含义可能存在的规定过宽或过窄问题,以明晰语词的恰当意义^⑥。由于法律概念是“将其所拟描述或规范之对象的特征穷尽列举”^⑦,通过对“驾驶人”概念特征的把握即可完成意义阐释。对特征的提取应遵循基于规范意旨的重要性衡量标准。道交法的规范意旨在于通过规制机动车“驾驶人”的驾驶行为,以确保机动车正常行驶。据此,“驾驶人”应包含以下两个核心特征。

一是驾驶行为。依道交法的规范意旨驾驶行为是被规制的重要对象,因此其应为核心特征之一。驾驶行为即为操控机动车行驶的行为,具体应从两方面加以理解:(1)“行驶”是发生物理位移的行进。行为必须使机动车发生位移,才能认定为驾驶行为。例如“驾驶人”有不得酒后驾驶的注意义务,而实践中酒后发动汽车但仅在车内休息,将不能适用相关处罚,因为此时机动车并未发生位移^⑧。(2)“行为”是具有主观可控性的行为。驾驶行为应当是可以纳入道交法领域加以讨论和规定的行为,所以必须是行为人意志自由的情况下实施的行为,受到绝对强制和神经性疾病发作等已失去意志自由的行为者做出的使机动车发生位移之行为不是道交法所要规制的驾驶行为。

①姜伟,龙卫球:《数字法学原理》,人民法院出版社2023年版,第486页。

②王莹:《法律如何可能?——自动驾驶技术风险场景之法律透视》,《法制与社会发展》2019年第6期。

③余凌云:《无人驾驶的道交法规范构建》,《荆楚法学》2023年第5期。

④雷磊:《法律概念是重要的吗》,《法学研究》2017年第4期。

⑤卡尔·恩吉施:《法律思维导论》,郑永流译,法律出版社2013年版,第135页。

⑥雷磊:《法教义学的方法》,《中国法律评论》2022年第5期。

⑦黄茂荣:《法学方法与现代民法》,厦门大学出版社2024年版,第75页。

⑧参见河北省石家庄市中级人民法院(2020)冀01行终511号行政判决书。

二是人。依道交法的规范意旨,“驾驶人”的主体必须是人。原因在于,除了人可以为前述驾驶行为提供自由意志的条件外,操控机动车行驶的主体应当承担相关的注意义务,所以“驾驶人”必须是一个有责任能力的主体,其必须具备辨认能力与控制能力。例如,一只驾驶汽车的猩猩,即便它驾驶水平高超,所驾汽车行驶良好,也不能将其认定为是“驾驶人”,因为其并无相应能力。

综上,“驾驶人”的本质是驾驶行为主体,但同时这一主体还需具备责任能力。因此,自动驾驶情形下“驾驶人”难以识别所带来的规制困境不仅将体现在驾驶行为主体的认定上,还会进一步影响后续责任承担确定。

(二) 困境一:驾驶行为主体认定困难

“驾驶人”识别的关键在于确定谁在做出驾驶行为,即何者在操控汽车行驶,以及评价这种操控行为是否是道交法上的驾驶行为。

第一,置于自动驾驶情形下对何者在操控汽车行驶,需分类讨论:(1)无人驾驶。在此情形下,由于汽车行驶过程中并无人工干预,而仅由自动化系统通过指令操纵汽车的行驶,因此无人驾驶中可以认定操控行为是由自动化系统作出的。(2)有条件自动驾驶。在此情形下,如果汽车行驶过程中并未出现人工介入,那么也可以认定操控行为是由自动化系统作出的。在出现需要人工介入的情况时,情况则变得复杂。按照有条件自动驾驶的定义,自动化系统在发出介入请求后仍会继续操控汽车直至用户接管,用户接管后则由用户操控汽车行驶。但难点在于,如果用户并未接管,谁在操控行驶?虽然在用户未接管的情况下,自动化系统依旧会采取减缓机动车风险的措施,但这只是一种辅助控制而非支配,并不能理解为操控。因此在用户未接管,自动化系统也已经丧失了对汽车行驶的支配情况下,将难以认定是谁在操控汽车。

第二,即便在确定是自动化系统操控汽车行驶的情况下,也难以直接认定自动化系统是驾驶行为主体。依前文所述,驾驶行为应当具有主观可控性,即控制行为的意志是自由的、独立的。一方面,自动化系统在运行过程中对周遭环境的辨认以及对行驶轨迹的控制都是没有人类实时参与和干涉的,同时由于自动化系统能够自主、深度学习,意味着其行为也并非完全依赖于自动化系统供应商设计的程序^①,因此具备认定自动化系统是驾驶行为主体的可能性;但另一方面,自动化系统供应商虽然没有直接参与具体的驾驶过程,但其意志在极大程度上控制了自动化系统的行为,如划定自动化系统的行为目的和边界等,因此在某种程度上也可以将自动化系统供应商认定为驾驶行为主体。在目前的“驾驶人”概念下,难以区分两者何为驾驶行为主体。

(三) 困境二:行为责任承担确定困难

驾驶行为主体需承担违反相关注意义务的责任,但在自动驾驶中前述两者无论何者为驾驶行为主体,在行为责任承担确定中都将面临困难。

第一,自动化系统是驾驶行为主体时,难以让其承担行为责任。首先,承担责任的前提是具有法律人格,我国学界对自动化系统是否要被赋予法律人格存在争论,但基本偏向于不应赋予其法律人格^②。其次,即便赋予其法律主体地位,也无益于自动驾驶情形下责任承担目的的实现。就交通违法责任而言,对自动化系统加以处罚并不能实现惩罚和制裁的处罚目的^③,因为无法确定自动化系统是否会产生痛苦和难过,同时还将涉及行政处罚与刑罚的衔接问题;就交通事故责任而言,自动化系统没有可以丧失的财产和利益,因此也无助于受害人的救济。

第二,自动化系统供应商是驾驶行为主体时,难以设计责任承担的规范。自动化系统供应商作为法人虽然具备承担责任的能力,但难以确定其道交法上的注意义务内容与违反标准。目前“驾驶人”的注意义务内容与违反标准皆建立在驾驶者直接参与行驶,且能完全辨认环境和控制驾驶行为的基础上,而自动化

^①刘宪权,胡荷佳:《论人工智能时代智能机器人的刑事责任能力》,《法学》2018年第1期。

^②郑志峰:《自动驾驶汽车交通事故责任立法论与解释论——以民法典相关内容为视角》,《东方法学》2021年第3期。

^③熊樟林:《行政处罚的目的》,《国家检察官学院学报》2020年第5期。

系统供应商并不直接参与机动车行驶过程,其通过自动化系统这一媒介,能多大程度辨认环境和控制驾驶行为是存在疑问的。若难以在法技术层面确定前述情形的具体程度,则难以设计责任承担的规范。

三、规制困境的解释论应对:“驾驶人”概念的重塑与再认定

在规制困境如何解决的方法论选择上,法的安定性给解释论优先提供了充足的理由。作为规范性构成要件的“驾驶人”概念蕴藏着特定的规范价值,有依解释论路径对这一概念加以重塑的必要性。“相应立法者赋予概念通过解释可以继续发展的功能(目的),即保护、促进或忽略特定的社会利益”^①,合理的法律解释可使“驾驶人”概念的重塑具备可行性。

(一)“驾驶人”概念重塑的必要性:实现规范价值

“法律概念之默示功能在于规范其所在之社会行为,所以,其建构在于表示(立法者之)规范意思”^②,道交法在建构“驾驶人”这一规范性构成要件时已然将规范价值负荷于其上,结合“驾驶人”的概念建构目的以及规制功能,能够还原这一负荷价值的过程,以明确“驾驶人”概念所储藏的价值,证成重塑这一概念的必要性。

1.概念的储藏价值:安全

作为驾驶行为主体,“驾驶人”概念负荷最重要的规范价值是安全。依《道路交通安全法》(2021)第1条规定,“维护道路交通秩序”等五者皆是该法的立法目的,而其中维护道路交通秩序是道交法总的出发点^③。这与道交法的立法背景紧密相关。自改革开放以来,机动车保有量和交通流量大幅增加,而城乡道路建设滞后,这使道路变成一种稀缺资源日益紧张。道路资源分配的无序导致了重特大交通事故逐年上升等严重后果。因此,“维护道路交通秩序”成为道交法最重要的立法目的,而秩序中首要强调的是安全,其次才是效率^④。国务院法制办在制定《道路交通安全法(草案)》(2001)时明确立法的指导原则首要是保障安全,《道路交通安全法(草案)》(2001)在审议过程中其功能也被定位为道路交通安全管理功能^⑤。置于自动驾驶的情形下考察,安全仍是首位的。在规范层面自动驾驶领域最早的部门规范性文件《智能网联汽车道路测试管理规范(试行)》(2018)第1条即明确其依据为道交法,遵循道交法的价值排序;在地方立法中,如《关于〈北京市自动驾驶汽车条例(征求意见稿)〉的说明》在立法思路部分也明确了发展必须以安全底线为基础^⑥。在现实层面最新的研究表明自动驾驶技术并未必然使机动车更安全。具体而言,在面对简单的路况时自动驾驶确实是更安全的,但面对复杂路况时自动化系统的处理能力却弱于人类^⑦,所以安全价值的实现依旧值得关注。

安全价值的落实集中体现在道交法对何者承担注意义务的选择上。该法第2条划定了道路交通的参与主体“驾驶人”是主要的承担者之一。其原因在于,机动车的行驶表现皆取决于驾驶行为。一辆车况良好的机动车,只要“驾驶人”驾驶行为得当,履行了其应尽的注意义务,可以认为它的行驶安全是有保障的。驾驶行为的规范与否直接决定了机动车行驶的安全性。因此,为了确保安全价值的实现,必须让“驾驶人”本人直接为不当的驾驶行为承担后果而非他者。自己责任原则即行为主体就是责任主体可以最大程度实现对“驾驶人”改正其违法驾驶行为的督促,最有效地排除道路安全隐患,如剥夺屡犯的“驾驶人”的驾驶资格,以保障安全价值的实现。

2.概念的储藏价值:自由

让“驾驶人”承担行为责任除为确保安全价值的实现外,还因其负荷了其他重要的规范价值——自

①恩斯特·A.克萊默:《法律方法论》,周万里译,法律出版社2019年版,第132页。

②黄茂荣:《法学方法与现代民法》,厦门大学出版社2024年版,第81页。

③《中华人民共和国道路交通安全法释义及实用指南》,中国民主法制出版社2012年版,第28页。

④《中华人民共和国道路交通安全法释义》,人民交通出版社2003年版,第28—29页。

⑤《中华人民共和国道路交通安全法释义及实用指南》,中国民主法制出版社2012年版,第29页。

⑥参见《关于〈北京市自动驾驶汽车条例(征求意见稿)〉的说明》。

⑦Abdel-Aty M, Ding S. “A matched case-control analysis of autonomous vs human-driven vehicle accidents”, *Nature Communications*, 2024, 15(1): 4931.

由。作为驾驶行为主体的“驾驶人”同时也是行为责任主体,这让过错责任这一归责原则有了可以适用的空间。过错责任背后是自由价值的体现,“理性的主体对其自由意志所决定的行为负有责任”^①。《宪法》(2018)第 38 条规定了“公民的人格尊严”,享有人格尊严的公民的自由意志理应受到维护,行为自由理应得到保障。具体到道路交通领域,让理性的驾驶人对其自由意志所决定的驾驶行为负有责任,是维护驾驶人自由意志、保障驾驶人驾驶自由的体现。虽然在道交法的责任承担中过错责任并非唯一的归责原则,但其一直居于主要地位。若在自动驾驶汽车的法律规制中抛弃过错责任原则,让理性主体为其非自由意志所决定的行为负责,除非有充分的理由,否则显然违背了法治对自由的追求。同时,让除“驾驶人”外的主体承担责任的理由并不成立:(1)让所有人、管理人承担交通违法责任。该观点认为,一是《道路交通安全法》(2021)第 114 条可作为先例,二是所有人、管理人是运行支配和运行利益的归属者^②。就前者而言,“非现场处罚”有严格的适用条件,只有在难以查明“驾驶人”时才可对车的所有人或管理人作处罚。因为此种情况下若不进行处罚将会出现违法零成本的现象,同时违法状态在事实上持续存在会危及公共利益,必须在法秩序上予以应对。但这种“状态责任”只能作为行为责任的补充责任,因为行为责任人才是不法利益的归属者,对行为责任人加以惩戒才能实现纠正不法和预防再犯的效果^③。就后者而言,是借鉴了侵权责任中危险责任原则的法理,但该原则是基于对弱者的救济,弥补受害人的损失^④,而这一前提在交通违法责任承担中并不存在。(2)让所有人、管理人承担交通事故责任。该观点认为所有交通事故类型都应采取完整的无过错保有人责任^⑤。然而一律适用无过错保有人责任有违社会的价值共识^⑥,且会使得所有人、管理人责任过重,因为在自动驾驶中其难以证明产品存在缺陷而向生产商追责。亦有观点认为,可让车辆所有人、管理人与车辆生产商共同投保一个保额更大、实行完全无过错责任的第三者强制责任险以转嫁无人驾驶的交通风险^⑦。但这也存在问题。首先,会使一个存有过错的非机动车或行人与不存有过错的机动车相撞时,若为无人驾驶汽车则可能获得更多赔偿,这既不合理也不利于培养其他参与主体的守法意识;其次,扩大强制责任险的保额难以完全抵消无人驾驶风险。综上,安全和自由价值在自动驾驶汽车的法律规制中应一以贯之,而重塑这一概念以确定自动驾驶情形下符合规范意旨的驾驶行为主体承担责任,确保自己责任原则的贯彻,能保障安全价值的实现水平不因新技术的引入而降低;重塑这一概念,即由驾驶行为主体因自己的过错承担相应责任,能最大程度保障道路交通领域参与者的行为自由,避免无过错责任适用范围的不当扩张。

(二)“驾驶人”概念重塑的可行路径与再认定

因“特定法律概念之意义在建构上及演变上常常受规范目的之支配”且“概念总是对应其负荷之功能或任务”^⑧,故从“驾驶人”的两个核心特征切入加以法律解释时,需使概念的重塑与体系的正确性价值即安全和自由相符,以确立自动驾驶汽车法律规制中识别“驾驶人”的可行路径,实现“驾驶人”的再认定。

1.“驾驶行为”的再解释

对“驾驶行为”再解释的目的在于解决驾驶行为主体认定的困难,即一是确定有条件自动驾驶接管过程中何者在作出操控汽车行驶的行为,二是确定在自动化系统操控汽车行驶时,自动化系统和自动化系统供应商何者为驾驶行为主体。因“驾驶人”负担安全这一规范价值,故再解释应注重前述价值落实的导向。

对第一问,应当承认的是,人类不可能对介入请求作出瞬间应答,需要一定的反应时间。若自动化

①王贵松:《论行政处罚的责任主义》,《政治与法律》2020年第6期。

②余凌云:《无人驾驶的道交法规规范构建》,《荆楚法学》2023年第5期。

③陈清秀:《行政罚法》,法律出版社2016年版,第88—89页。

④熊进光:《侵权行为法的合法性危机——从过错责任到无过错责任变化的法理学思考》,《江西财经大学学报》2005年第6期。

⑤郑志峰:《自动驾驶汽车交通事故责任立法论与解释论——以民法典相关内容为视角》,《东方法学》2021年第3期。

⑥杨立新:《侵权责任法:条文背后的故事与难题》,法律出版社2011年版,第177—178页。

⑦余凌云:《无人驾驶的道交法规规范构建》,《荆楚法学》2023年第5期。

⑧黄茂荣:《法学方法与现代民法》,厦门大学出版社2024年版,第113页。

系统发出介入请求后留给用户的反应时间过短,用户则没有可能操控汽车以保障行驶安全。一辆脱离自动化系统或者用户操控的汽车无法被认为是一辆安全行驶的汽车,因此接管过程理应避免出现此种“真空”状态。自动化系统发出介入请求时应留出合理的反应时间(即自动化系统发出接管请求后与驾驶员启动转向或制动响应之间的时间差)以供用户作出接管行为^①。若自动化系统未留出合理的反应时间而自动驾驶汽车违法,应认定这一“不安全状态”的发生是自动化系统的行为所导致;反之若留出了合理的反应时间而用户未做出接管对汽车加以操控,应认定是用户应接管而未接管的行为导致的“不安全状态”。因此操控行为不应仅解释为作为,还应包含不作为。不作为是行为的一种特殊方式,行为人在负有作为义务却不作为时,应为自己的不作为行为承担责任。据此可以认定,在用户接管后或者用户在应接管而未接管的情况下,应当认定是用户在做出操控行为,其作为唯一有能力落实安全价值的主体应对此时的“不安全状态”负责。

对第二问,由于只有意志自由的情况下实施的操控行为才能被认定为具有道交法意义的驾驶行为,而辨析是何者的意志在支配操控行为是困难的,因为似乎自动化系统的意志与自动化系统供应商的意志都参与了驾驶。“行动者要对行为有足够的控制力,这样的行为才是行动者自己的行为,而不是被外在因素所完全决定的。在这一意义上,自由意志就是控制力条件的本体论载体”^②,可以说意志的来源决定了行为的归属,让承载意志的主体成为驾驶行为主体才能保障汽车的正常行驶以确保安全价值的实现。遵循“输入—输出”模型对自动化系统的表现加以分析可以发现,尽管自动化系统在操控汽车行驶时是独立的,但其输出的行为实际上是外在、延时、多次、多点和重复地执行自动化系统供应商的理性设计、合理计算和各种具体的驾驶策略和决定^③。在这一过程中,自动化系统供应商作为主体,将自动化系统作为实现机动车行驶的一种手段,自己的意志则通过自动化系统的表现加以实现。自动化系统供应商虽未实时参与汽车的行驶过程,但其意志已预先以代码的形式加以储存,以供自动化系统读取而得以贯彻。诚然,不能忽视自动化系统能够通过自主、深度学习,使其“输入—输出”的过程不同于传统的人工智能体(“这一类系统的输入—输出是完全由计算机的初始设计所确定的,即使是随机函数,也是在一定范围的随机”^④)的运行过程,从而产生部分自己的意志,这部分自己的意志主要取决于训练数据和投入使用后的经历。但是,自动化系统供应商对这一学习过程依然保持着足够的控制力。从技术层面而言,目前大部分厂商所使用的模块化自动系统由感知模块、决策模块以及控制模块组成,这一系统必须依靠自动化系统供应商输入规则算法而得以运作,且由于其是多个识别系统嵌套,自动化系统的行为逻辑也更容易被理解并加以控制^⑤。因此,即便是经过长时间自主、深度学习的自动化系统,其行为的方式、范围以及目的都始终在自动化系统供应商的设计框架之内。因此,在自动化系统操控汽车行驶时,其行为应被视为自动化系统供应商的行为,自动化系统供应商是驾驶行为主体。

2.“人”的再解释

对“人”再解释的目的在于论证自动化系统供应商和自然人一样,在作为驾驶行为主体的情况下也是适格的责任承担主体,即拥有未受到限制的责任能力。自动化系统供应商作为法人当然具有责任能力,但若在其责任能力受到限制的情况下成为“驾驶人”并承担相应注意义务,则将违背保留“驾驶人”概念的初衷,使概念上所负担的价值落空。一个责任能力受到限制的“驾驶人”无法完整地履行规范驾驶的相关义务而违背了安全价值;让其为非完全因其自由意志所产生的后果承担全部责任,又违背了自由价值。判断自动化系统供应商责任能力是否受到限制取决于其辨认能力和控制能力是否存有限制。

^①留出的反应时间时长是否合理则应根据场景等因素综合考量。Dinparast Djadjid A, Lee J D, Domeyer J, et al. “Designing for the Extremes: Modeling Drivers’ Response Time to Take Back Control From Automation Using Bayesian Quantile Regression”, *Human Factors*, 2021, 63 (3): 519-530.

^②朱振:《归责何以可能:人工智能时代的自由意志与法律责任》,《比较法研究》2022年第1期。

^③韩水法:《人工智能时代的自由意志》,《社会科学战线》2019年第11期。

^④宋春艳,李伦:《人工智能体的自主性与责任承担》,《自然辩证法通讯》2019年第11期。

^⑤朱向雷,王海弛,尤翰墨,等:《自动驾驶智能系统测试研究综述》,《软件学报》2021年第7期。

从这个角度而言,通过自动化系统这一工具,自动化系统供应商的能力非但没有减弱,而在某种程度上还得到了加强。自动化系统通过摄像头、超声波雷达、激光雷达等设备拥有极高的障碍物识别率,还能通过车联网等技术手段获得远超人类的环境感知能力,辨认能力极大增强;同时基于超强的数据收集与分析能力以及先进的硬件驱动,自动化系统能够快速响应外部环境变化而对汽车行驶实现精准控制,因此其控制能力也在人类之上。因此,对“人”的解释不应仅包含自然人,还应包含自动化系统供应商这一法人。自动化系统供应商是驾驶行为主体时,让其作为“驾驶人”承担驾驶人责任能够实现负担在概念上的规范价值,达成道交法对自动驾驶汽车规制的目的。

综上,依重塑后的“驾驶人”概念,可以作如下分类认定:(1)无人驾驶中,自动化系统供应商是“驾驶人”。(2)有条件自动驾驶中,若全过程无需用户接管,自动化系统供应商是“驾驶人”;若存在需用户接管的情况,则用户在接管后或者应接管而未接管的情况下,将替代自动化系统供应商成为“驾驶人”。

四、规制困境的立法论应对:重塑“驾驶人”概念后的责任承担

虽依解释论路径可使识别“驾驶人”不再困难,但“驾驶人”重塑的最终目的在于解决自动驾驶汽车的法律规制困境,故关于“驾驶人”的注意义务规范仍需依立法论路径在修法时加以调整,以明确自动驾驶汽车违法情形下的责任承担:一是有条件自动驾驶中的驾驶权移转问题,必须在注意义务规范上作对应调整;二是在实践中自动化系统供应商是法人,决定了无法适用与自然人生物学特性相关的注意义务规范。未来修法时,在重塑“驾驶人”概念的基础上,应设置“自然人驾驶人”和“单位驾驶人”两个下位概念,并以修法前与驾驶行为相关的注意义务为基本框架,对两者的注意义务作出分别配置。

(一)“自然人驾驶人”的责任承担

现行道交法关于“驾驶人”的注意义务可分为驾驶前和驾驶后两部分,前者规定于《道路交通安全法》(2021)第 21 条即安全检查义务,以确保所驾机动车的安全技术性能良好;后者主要规定于《道路交通安全法》(2021)第 22 条,为概括式规定,即要求“驾驶人”文明驾驶与安全驾驶。对“驾驶人”注意义务的列举式规定则分布在第四章道路通行规定和第五章交通事故处理中,多是机动车的行驶规范表述。在新设“自然人驾驶人”后,这一新概念主要包含传统机动车的驾驶者和自动驾驶情形下因系统失灵而接管的用户,所以其注意义务总体上可以继承现行道交法关于“驾驶人”注意义务的规定,但就有条件自动驾驶接管情形中注意义务的配置应作出补充规定。

从比较法上看,2017 年德国的《道路交通法(第八修正案)》认为用户“必须时刻保持警觉,以便能够履行下述义务:第一,当高度或全自动驾驶系统提出要求时;第二,当他必须认识到或者基于明显的情况必须认识到高度或全自动驾驶系统不再具备符合功能的使用条件时”^①,即同时规定了警觉义务与接管义务,履行警觉义务是为了之后更好地履行接管义务,但却没有明确警觉义务要求保持的最低警觉程度。这导致用户实际上承担了和传统机动车驾驶者一样的注意义务,因为用户为避免承担责任而无法信赖自动化系统。因此我国在借鉴德国法的基础上界定接管中的注意义务时,应注重以下两点。

1. 不应规定警觉义务,而以保持适宜接管状态的义务代替

德国方案实际上是将自动化系统操控汽车行驶时的用户也认定为“驾驶人”,因为警觉义务的存在使用户实际上需为自动化系统的行为负责。这不仅对用户过于严苛,同时警觉义务的违反标准难以确定,会使得具体责任认定存有困难。反映到规范设计上,我国公安部《道路交通安全法(修订建议稿)》(2021)第 155 条“驾驶人应当处于车辆驾驶座位上,监控车辆运行状态及周围环境,随时准备接管车辆。发生道路交通安全违法行为或者交通事故的,应当依法确定驾驶人、自动驾驶系统开发单位的责任,并依照有关法律、法规确定损害赔偿赔偿责任。构成犯罪的,依法追究刑事责任”就出现了责任认定模糊不清的情况。进一步而言,在将自动化系统供应商也认定为“驾驶人”的方案中,规定警觉义务让用户参与驾驶,会使自动化系统供应商和用户构成“共同驾驶人”,这甚至会放大具体责任认定不清这一

^①王莹:《法律如何可能?——自动驾驶技术风险场景之法律透视》,《法制与社会发展》2019 年第 6 期。

缺陷。取消警觉义务并不意味着用户在接管前无需履行一定的注意义务。根据相关研究表明,接管者是否目视前方以及保持双手于方向盘之上等都将影响接管的速度^①。故应要求用户需“保持适宜接管的状态”,并以列举的方式规定相应的行为规范,在用户违反时加以处罚。同时,在用户违反前述行为规范的情况下,若接管途中发生交通违法或交通事故,且认定自动化系统供应商还是用户何者为“驾驶人”承担责任存在困难时,推定用户为“驾驶人”承担不利责任。

2.取消“必须认识”这一主观标准,而保留“基于明显的情况”这一客观标准

在取消警觉义务的情况下,再要求用户从驾驶环境中“必须认识”到应该接管是不合理的。同时为了避免自动驾驶可能存在的技术风险,应要求用户在“系统发出介入请求”或者“出现明显情况”两种情形下及时接管。明显的程度应与系统发出接管请求相同,如自动化系统运行指示灯熄灭等。同样,在“出现明显情况”时判断用户接管是否及时也可参照前述“系统发出介入请求”时的合理时间标准。综上,对有条件自动驾驶接管情形中注意义务的内涵,未来修法时可作如下规定,即“用户必须时刻保持适宜接管的状态,以便能够履行下述义务:(1)当自动化系统提出要求时;(2)当他基于明显的情况必须认识到自动化系统不再具备符合功能的使用条件时及时接管”。

(二)“单位驾驶人”的责任承担

“单位驾驶人”指自动驾驶情形下的自动化系统供应商。“单位驾驶人”的注意义务规范设计应从以下两方面考虑。

1.与驾驶行为直接相关的注意义务

此类注意义务存在的目的是确保“驾驶人”在驾驶时处于一个合适驾驶的状态,以免做出不当驾驶行为给机动车行驶带来危险。在规定“单位驾驶人”此类注意义务时不宜再规定与自然人生理学特性有关的注意义务。如《道路交通安全法实施条例》(2017)第62条规定的不得接听手提电话以及不得疲劳驾驶等,在“单位驾驶人”中不再适用;同时为确保自动化系统的操控行为得当,应规定“单位驾驶人”有持续监督、更新自动化系统以维持自动化系统良好运转的义务。

2.与驾驶行为间接相关的注意义务

此类注意义务除为确保行驶的安全外,也有有利于受害人保护的其他目的。在传统机动车中,由于“驾驶人”也是机动车的启动者,所以在使用机动车前“驾驶人”应履行《道路交通安全法》(2021)第21条规定的安全检查义务,而在自动驾驶中,“单位驾驶人”并无条件履行这一义务,故这一义务应当转移给汽车的用户或乘客承担;同时《道路交通安全法》(2021)第70条规定“驾驶人”有保护现场义务、救助义务以及报告义务,“单位驾驶人”也并无实际条件履行,这类义务也应当一并转移给汽车的用户或乘客。

除此之外,对“单位驾驶人”注意义务违反的认定标准可和“自然人驾驶人”一样沿用目前的“理性人”标准。在传统机动车的法律规制中,人类“驾驶人”产生交通违法或导致交通事故时很难判断其主观上是否存在过失,而存有的社会共识是,一个理性的“驾驶人”是可以确保机动车行驶过程中不会违反道路交通安全法律、法规关于道路通行的规定。同样,在自动驾驶汽车的法律规制中如何界定自动化系统“良好运转”也存有较大困难,同时这个社会也能达成这样一条共识,即对自动驾驶汽车的最低期待是希望它能够像被“理性人”驾驶的传统机动车一样行驶。不应比这一标准更低,是因为不能因技术的发展需要而降低对安全的要求,社会也不会容许一个理性有残缺的“驾驶人”上路驾驶;不应比这一标准更高,如采纳“理性车”标准^②,因为那会过分强调安全价值而影响技术的发展,以致减损自动驾驶技术带来的其他社会益处。同时,目前实践中交警执法采“理性人”标准,延续这一标准也可避免采用其他标准给执法带来的困难。

^①Gershon P, Mehler B, Reimer B. “Driver Response and Recovery Following Automation Initiated Disengagement in Real-world Hands-free Driving”, *Traffic Injury Prevention*, 2023, 24 (4): 356-361.

^②Webb K C. “Products Liability and Autonomous Vehicles: Who’s Driving Whom?”, *Rich. JL & Tech.*, 2016(23): 1.

结语

近年来随着自动驾驶迅猛发展和快速普及,对这一新事物加以规制的现实要求使得法律不得不作回应。必须考量的问题是,这种新情况的出现是否给既有规范带来了根本性的挑战。我们认为,自动驾驶给“驾驶人”概念带来的冲击并非根本性的。通过解释论路径重塑“驾驶人”概念,让自动化系统供应商处于驾驶人地位,并适当修法即可为自动驾驶汽车法律规制提供较为妥善的解决方案。在立法论没有绝对优势时,应当遵从解释论先行的路径,克制立法冲动。当然,重塑“驾驶人”方案并不是一劳永逸的,未来还将涉及如何与其他部门法相衔接的问题,这有待将来进一步探索。

Reshaping the Concept of “Driver” in Legal Regulation of Autonomous Vehicles

GUO Xuanchen

(Guanghua Law School, Zhejiang University, Hangzhou 310008, China)

Abstract: The current *Road Traffic Safety Law* has a regulatory logic centered on the concept of “driver”, which is difficult to cope with the regulatory dilemma of unclear liability when autonomous vehicles violate the law. Because this concept contains specific normative value, it still needs to be retained in future amendments, and the reshaping of the concept is necessary. Through the reinterpretation of the core characteristics, the reshaping of the concept is feasible. After the concept is reshaped, two subordinate concepts of “natural person driver” and “unit driver” should be set up, and the duty of care should be configured differently. In addition to the obligation to take over, the former also has the obligation to maintain a suitable takeover state, while the latter has the obligation to maintain the good operation of the automation system.

Key words: automated driving; *Road Traffic Safety Law*; driver; automated system supplier; duty of care

(责任校对 张伟平)