

交通事故中高级别智能网联汽车侵权责任研究

宫琴

贵州财经大学 法学院, 贵州省贵阳市, 550025;

摘要:基于人民对美好生活的向往, 高级别智能网联汽车应运而生, 其研发应用在改善人们出行方式、提升生活品质方面展现出巨大潜力, 但其投入使用也浮现了一系列法律问题, 其中最为突出的便是交通事故侵权责任问题。为了深入剖析并妥善解决这一问题, 本文将从其侵权责任主体认定, 发生交通事故之后的因果关系认定, 适用的归责原则三个维度展开探讨, 提出自己的拙见。

关键词:高级别智能网联汽车; 无人驾驶; 侵权责任

DOI: 10.69979/3029-2700.25.02.058

截止 2024 年 8 月, 我国已累计发放 1.6 万张号牌给无人驾驶汽车, 且开放了 3.2 万公里的道路测试, 这标志着我国在该领域的技术实力和应用范围正在不断扩大。然而, 这类汽车在带来便利的同时, 也引发了诸多法律问题, 特别是发生交通事故后侵权责任归属。妥善处理无人驾驶汽车涉及的交通事故侵权责任问题, 不仅关乎相关主体的合法权益保护, 更对自动驾驶汽车产业的长远发展具有深远影响。因此, 研究如何让无人驾驶汽车与现行法律体系有效融合, 显得尤为重要。

1 绪论

1.1 高级别智能网联汽车内涵界定

2021 年我国发布了《汽车驾驶自动化分级》标准, 将汽车驾驶自动化划分为 6 个等级, 从 0 级到 5 级, 自动化程度越高, 等级也就越高。只有当车辆的驾驶操作实现高度或完全自动化时, 才能被界定为无人驾驶汽车。然而, 需要明确的是, 无人驾驶车并不意味着汽车完全不受人类控制, 而是在物理驾驶操作上无需人类直接参与, 但仍需人类通过点击按钮、输入语音等方式来启动驾驶模式。本文欲探讨对象为无人驾驶汽车, 即高级别智能网联汽车。依据 GB/T 40429-2021《汽车驾驶自动化分级》标准, 被界定为驾驶自动化级别为 L4 或 L5 的汽车。在 L4-L5 级别自动驾驶场景下, 车辆完全由智能系统操控, 无需驾驶人介入。

1.2 高级别智能网联汽车特点

1.2.1 智能系统的自主性

高级别智能网联汽车智能系统的自主性, 是指其具备在无人类物理操控的条件下, 凭借内置的高科技系统

自主执行驾驶任务的能力特性。汽车内置系统可以通过多传感器实时收集并分析道路信息, 构建实时环境模型; 根据感知信息, 运用算法和 AI 技术, 综合评估并制定最优行驶方案; 精确控制车辆系统, 确保车辆按规划平稳、安全行驶; 不断优化算法, 提升能力, 并根据用户习惯进行个性化调整。

1.2.2 研发主体的广泛性

由于高级别智能网联汽车涉及到人工智能、视觉计算、雷达、全球定位系统等多个技术领域, 因此除了传统的车辆生产商之外, 还需要不同专业背景的专家共同参与研发, 其研发工作呈现出显著的跨学科、跨领域特性, 也是这种特性导致了研发主体的广泛性。

2 高级别智能网联汽车的法律困境

高级别智能网联汽车采用无人驾驶方式, 相较于传统驾驶具有明显特殊性。其驾驶主体变为电脑系统, 导致交通事故责任的主观性消失, 责任认定涉及更多技术因素。因此, 高级别智能网联汽车事故难以完全适用于传统机动车交通事故责任规则, 面临侵权主体认定困难、因果关系划分模糊及归责原则难以适用等困境。

2.1 侵权主体认定困难

交通事故中高级别智能网联汽车侵权问题中, 明确侵权主体是责任分配的前提。其运行依赖电脑系统, 挑战了传统机动车责任主体认定规则, 主要体现在以下两方面: 一是高级别智能网联汽车是否具有独立法律地位; 二是高级别智能网联汽车的研发主体多导致无法明确责任主体。

2.1.1 高级别智能网联汽车是否具有独立法律地位

高级别智能网联汽车由无人驾驶系统操控,其人工智能特性引发法律地位争议,增加了侵权责任分配难度。需明确其法律地位以确定相关主体的侵权责任。

2.1.2 研发主体多导致无法明确责任主体

传统机动车发生交通事故后,往往依据过错责任原则由车辆驾驶人承担责任。然而高级别智能网联汽车研发跨领域,导致研发主体涉及多方,包括汽车制造商、智能系统开发者、数据提供者及零部件供应商等,使责任主体难以明确,责任划分成为法律难题。^[1]

2.2 因果关系划分模糊

因果关系指责任主体、行为与损害结果间的联系。存在因果关系则构成侵权行为,需承担责任;反之,则不构成,要求担责缺乏依据。因此,因果关系是责任分配的关键。传统机动车事故中,由驾驶员主观过错导致发生事故的,因果关系易判断。但高级别智能网联汽车事故中,如何判断损害结果与事故主体间的因果关系,以及若无直接因果关系时如何建立联系并分配责任,现行法律尚无明确模式。

2.3 归责原则难以适用

在道路运行过程中,高级别智能网联汽车由智能系统自主操控汽车,乘车人不参与车辆的运行,因此其造成侵权结果后难以适用现有的侵权归责原则,主要体现在两方面:一是难以适用二元归责体系;二是难以适用产品责任。

2.3.1 难以适用二元归责体系

根据《中华人民共和国道路交通安全法》第七十六条,传统车辆交通事故的责任判定遵循以驾驶人主观过错为基础的二元归责体系。但高级别智能网联汽车事故难以适用此体系,主要归因于以下三个方面:一是责任主体判断难。高级别智能网联汽车事故中,车内人通常无介入行为,难以认定为责任主体。二是因果关系判断难。其高度智能化系统能自主决策,不受生产商或车内人控制,难以判断因果关系。三是主观过错无法确定。高级别智能网联汽车无驾驶人,由智能系统操控,无注意义务可言,无法确定过错。^[2]

2.3.2 难以适用产品责任

尽管一些学者认为高级别智能网联汽车本质仍是产品,可以追究生产者的产品责任,但在实际操作中却面临诸多挑战。^[3]一方面,由于智能网联汽车属于新兴

高科技产品,其产品缺陷的认定标准尚未统一;另一方面,其智能系统的运作机制复杂且专业性强,使得被侵权人在举证方面面临极大困难,因此,将产品责任原则直接应用于高级别智能网联汽车交通事故的处理中并不现实。^[4]

3 高级别智能网联汽车侵权的完善建议

3.1 明确侵权主体认定标准

3.1.1 明确高级别智能网联汽车客体地位

法律创设独立法律人格,旨在规制主体行为,要求其能自主从事民事活动并承担责任。然而,高级别智能网联汽车的决策基于算法和数据归纳,缺乏法律意义的规范性准则和“反思调整”能力,其意志能力片面,不足以作为责任主体。^[5]为保护被侵权者权利并达到法律目的,立法应明确其客体地位。^[6]

3.1.2 确立责任主体的判定标准

在判定高级别智能网联汽车事故中的责任主体时,首先应考虑“人为因素是否参与”作为关键依据。具体而言,若事故发生时存在人为因素介入,即车内人对车辆行驶有所操控或影响,使车辆处于其支配状态下,那么在确定损害赔偿责任主体时,可沿用现行法律中关于行为责任主体的规定。若经调查确认,事故发生时车辆完全处于独立运行状态,无人为因素介入,则可考虑适用产品责任原则,由汽车生产者或销售者承担相应责任。^[7]此外,若车辆存在产品缺陷且同时有人为因素介入车辆行驶,共同导致交通事故发生,则车辆使用人、生产者及销售者均需根据各自的责任程度承担相应的法律责任。

3.2 明确因果关系划分标准

在汽车交通事故责任判定框架内,无论是依据过错责任原则还是产品责任原则,因果关系的确立都是追责流程中的核心要素。这一要素的重要性,具体体现在因驾驶操作失误直接导致或因车辆本身存在的制造缺陷而间接引发的事故情形。^[8]针对高级别智能网联汽车交通事故中因果关系的认定问题,鉴于车辆高度自动化特性降低了对车内人员传统驾驶注意义务的需求,笔者建议采纳举证责任倒置的逻辑原则来推定因果关系的存在。在车辆高度自动化的背景下,由于高级智能系统的复杂性与专业性,直接证明车辆是否存在固有缺陷变得异常困难。因此,建议在此类事故处理中,引入更为

严苛的产品缺陷判定标准。具体而言,即在已排除车内人员及第三方过错因素的前提下,法律上可以推定损害结果与车辆产品缺陷之间存在直接的因果关系,以此作为责任归属的重要依据。

3.3 确立归责原则适用

3.3.1 完善二元归责体系细则

虽然高级别智能网联汽车一般依靠其智能系统地在算法作出决策、操纵车辆,车内人无须参与车辆的运行,但是不排除车内人员干扰车辆运行。如果车内人员对车载智能系统控制汽车正常运行时进行不正当干预行为,那么将由车内人担责,适用二元归责体系。如果经过自证,以上情况未发生,那么可能将由事故车辆生产者、销售者承担责任。

3.3.2 完善产品责任相关规定

当高级别智能网联汽车适用产品责任时,需确立一套全面的法律框架,包括明确的产品缺陷判断标准、科学的举证责任分配、合理的生产者免责事由及详尽的举证规则。^[9]首先,应依据产品制造缺陷与警示缺陷的不同特性,分别制定并执行相应的判断标准,并加速完善行业规范与法律标准,以确保缺陷认定的准确性和公正性。其次,举证责任的分配需体现科学性。鉴于智能网联汽车的先进技术特性,车内人员难以有效证明车辆存在缺陷。因此,在无人为因素干扰的自动驾驶状态下发生事故时,可初步推定车辆存在缺陷,并转由汽车生产者承担举证责任,证明车辆无缺陷或存在免责情形。若生产者未能提供充分反证,则应认定车辆存在产品缺陷。最后,应专门设定此类车辆产品责任的免责事由。鉴于高级别智能网联汽车在复杂环境感知、决策系统等方面的高度依赖性,为促进科技创新与保护生产者权益,立法应明确界定生产者因积极研发与创新而享有的免责情形,从而在保障受害者权益与推动技术进步之间寻求合理的平衡。^[10]

4 结语

高级别智能网联汽车的投入使用不仅革新了人们的出行体验,同时也对现有法律体系构成了一定挑战。针对此类汽车在交通事故中因侵权行为导致损害结果后的责任分配问题,本文深入探讨了无人驾驶汽车引发的一系列法律问题。结合我国实际情况,提出以下建议。

首先,应明确高级别智能网联汽车的客体地位,并确立责任主体的判定标准;其次,需细化损害结果与责任主体之间因果关系的判定规则,以确保责任认定的准确性和公正性;最后,应进一步完善二元归责体系及产品责任相关规定,以适应智能网联汽车发展的新趋势,以期高级别智能网联汽车侵权责任制度的优化与完善提供有益参考。

参考文献

- [1] 黄婧璇. 无人驾驶汽车交通事故侵权责任主体认定研究[J]. 特区经济, 2024, (10): 37-40.
- [2] 赵莉. 自动驾驶汽车交通事故责任问题研究[J]. 中阿科技论坛(中英文), 2024, (07): 152-156.
- [3] 杜明强, 冷传莉. 论无人驾驶汽车交通事故侵权责任[J]. 安徽师范大学学报(人文社会科学版), 2020, 48(02): 129-139.
- [4] 王烨. 无人驾驶汽车交通事故中的侵权责任问题探析[J]. 齐齐哈尔大学学报(哲学社会科学版), 2021, (08): 109-114.
- [5] 王利明. 人工智能时代对民法学的新挑战[J]. 东方法学, 2018, (03): 4-9.
- [6] 郑志峰. 自动驾驶汽车交通事故责任的立法论与解释论——以民法典相关内容为视角[J]. 东方法学, 2021, (03): 156-170.
- [7] 张龙. 主体分离型道路交通事故中机动车所有人、管理人过错的认定——以对《民法典》第1209条、第1212条的研读为中心[J]. 当代法学, 2021, 35(01): 26-36.
- [8] 董丹. [J]. 河南司法警官职业学院学报, 2024, 22(04): 87-92.
- [9] 王乐兵. 自动驾驶汽车的缺陷及其产品责任[J]. 清华法学, 2020, 14(02): 93-112.
- [10] 季若望. 智能汽车侵权的类型化研究——以分级比例责任为路径[J]. 南京大学学报(哲学·人文科学·社会科学), 2020, 57(02): 120-131+160.

作者简介: 官琴(1998年—), 性别女, 民族汉, 籍贯贵州省六盘水市, 在读硕士研究生, 研究方向: 民商法。