

“自动驾驶条款”带来的无限立法遐想

杨 华

- 《道路交通安全法》(修订建议稿)的最大亮点之一就是本法第 155 条关于自动驾驶的规定。该“自动驾驶条款”具有前瞻性的规定无疑给自动驾驶产业带来了巨大激励,也开启了自动驾驶国家立法的序幕。自动驾驶条款或将带来“路权”“车权”“数据权”及“责权”的再分配。
- 建议稿中规定了“自动驾驶系统开发单位”的责任,与普通驾驶汽车的责任之间区别明显。但驾驶人、自动驾驶系统之间的责任如何分配,自动驾驶系统是否投保、是否可以投保、是否应该强制投保等等还需相关法律明确规定。
- 《道交法建议稿》规定,具备全自动自动驾驶功能的汽车上路,需要等待国务院制定专门的条例后才能成为可能,这一方面要看自动驾驶技术发展的状况,另一方面要看国务院关于自动驾驶立法进程。但可以肯定的是,该款规定提示我们,立法走在前面将成定局。

2021年4月3日，据公安部网站消息，公安部起草的《中华人民共和国道路交通安全法（修订建议稿）》（以下简称《道路交通安全法修订建议稿》）于日前向社会公开征求意见。本次修改建议稿的最大亮点之一就是本法第155条关于自动驾驶的规定。该“自动驾驶条款”具有前瞻性的规定无疑给自动驾驶产业带来了巨大激励，也开启了自动驾驶国家立法的序幕。该“自动驾驶条款”带给我们很多思考，也展现了一副接近空白的自动驾驶立法画卷。

自动驾驶条款促进 产业发展

《道交法建议稿》的出台，自动驾驶成为有法可依的合法形态，它将会带动国家和地方加快道路基础设施建设、车联网产业发展、车载无线系统应用、辅助驾驶技术研发等围绕“汽车”相关的跨行业、跨领域、跨区域、跨学科的快速发展。自动驾驶的研发、测试、示范、运行的各个环节，会涉及车内人员、车与车、车与路、车与他人、车与服务平台的全方位连接和数据交互而形成的汽车、电子、信息通信、道路运输等行业深度融合的新型产业形态。它将是一个无形的指挥棒，形成无数个万亿级的产业集群。仅仅一个自动驾驶的传感器，现在已经形成数百亿元的市场规模。

或将带来“路权”的分配

《道交法建议稿》规定，“具有自动驾驶功能的汽车开展道路测试应当在封闭道路、场地内测试合格，取得临时行驶车号牌，并按规定在指定的时间、区域、路线进行。”

这表明自动驾驶在测试阶段必须是取得相应牌照后在封闭道路、场地内按照国家 2018 年 4 月发布的《智能网联汽车道路测试管理规范》进行。当其测试合格之后,是否在普通道路上行使暂无明确规定。例如,自动驾驶车辆是否像公交专用车道那样,由道路管理部规划处专门的“路权”?还是与普通车辆一样共享“路权”?自动驾驶系统是否应当对无保护左转、红绿灯启停、窄路会车、市区道路超车的“路权”优先等级进行预先设置?这些问题无疑是当前自动驾驶条款所无法解决的。

或将带来“车权”的分配

自动驾驶汽车本身的“车权”涉及车的所有权、车的行驶权问题。车的所有权包含了自动驾驶系统、数据、信息的所有权，这些权利归属的主体目前并没有明确的规定。车的行驶权问题有两部分，一是在测试环节需要取得临时号牌，二是上路时需要取得机动车号牌。但问题是取得机动车号牌的车辆是全自动驾驶、还是半自动驾驶，或者说是按照自动驾驶汽车分级（如L3-L5），车主对车的行使控制是否应该有不同规定、发生了违法或交通事故后的责任是否也有不同，显然需要明确。

或将带来“数据权”
的分配

《道交法建议稿》规定，“具有自动驾驶功能且具备人工直接操作模式的汽车开展道路测试或者上道路通行时，应当实时记录行驶数据；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。”

自动驾驶汽车涉及数据的记录、上传、实时整理、占有、使用、管理、共享、转移、出境(外资)等系列“数据权”，这些“数据权”涉及车辆所有人、系统所有人、相关数据使用人、政府监管人，等等，还涉及数据安全、隐私保护等问题。自动驾驶车辆的运行需要大量数据作支撑，同时也会产生海量数据，包括用户身份信息、驾驶数据、道路、地理环境、公共建筑等大量数据被存储在设计者和使用者服务平台或云平台，这些数据在通信链路上可能被窃听或遭受中间人攻击的风险。自动驾驶汽车在全球范围内流动，车辆自身的通信及车联网数据若传送到境外，极有可能泄露敏感信息，危害国家安全。因此，“数据权”的认定将是一个十分复杂的工程。

或将带来“责权”的分配

《道交法建议稿》规定，“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 responsibility。构成犯罪的，

依法追究刑事责任。”该规定中“自动驾驶系统开发单位”的责任，无疑是与普通驾驶汽车的责任之间有着十分明显的区别。那么，驾驶人、自动驾驶系统之间的责任如何分配呢，自动驾驶系统是否投保、是否可以投保、是否应该强制投保等等，呼唤相关法律的明确规定。

未来亟需弥补和完善的问题

《道交法建议稿》自动驾驶条款给了我们一针强心剂，但也留下大片的空白等待我们去弥补和完善。当然，除了上述几点分析之外，还有如下问题值得关注：

首先，自动驾驶时代是否已经到来？根据《道交法建议稿》的规定“具有自动驾驶功能但不具备人工直接操作模式的汽车上道路通行的，由国务院有关部门另行规定”。具备全自动驾驶功能的汽车上路，需要等待国务院制定专门的条例后才能成为可能。而条例出台的时间不仅要看自动驾驶技术发展的状况，还要看国务院关于自动驾驶立法进程。但可以肯定，该款规定提示我们，立法走在前面将成定局。

其次，自动驾驶汽车发生事故的责任是否有法可依？根据《道交法建议稿》中“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、法规确定损害赔偿責任”，这里的有关法律法規，显然不全是現有的，还包括为自动驾驶汽车“量身定制”的法律，尤其是涉及自动驾驶系统責任的时候。

再次，关于自动驾驶功能认定的担忧。根据《道交法建议稿》的规定，“自动驾驶功能应当经具有相应资质的从事汽车相关业务的第一方检测机构检测合格。”意味着自动驾驶功能不是汽车生产商、系统集成商或车辆所有人说了算，而是由“第三方检测机构”说了算。那么，合格、诚信、专业的“第三方检测机构”的设置、监管和资质认定显得尤其重要，这可能是国家下一步亟需要解决的问题。

最后，我们可能连自动驾驶汽车是什么样的都不清楚。《道交法建议稿》中规定的“汽车”，普通四轮轿车、三轮车、大货车、越野车，甚至水陆两用车等等，哪种车辆才是《道交法建议稿》中的“汽车”并不明确。而且，该法中亦有“机动车”的表述，让人更加无法确认车辆的样子。因此，我们仍需期待国家对自动驾驶汽车的车辆标准、功能予以明确。

(作者系上海政法学院人工智能法学院院长、上海司法研究所所长)

学者评论

老人横穿球场是“自甘冒险”吗？

□孟祥沛(上海社会科学院法学研究所研究员、民法研究室主任)

最近，一起老人因横穿篮球场被撞伤而引发民事诉讼的案件引发了人们的热议，许多媒体对案件二审判决结果给予高度评价，认为该案判决忠实实践行“过错与责任相一致”民事法律原则，彰显了司法对社会行为的引领、示范作用，法院在对受害者的“自甘冒险”行为进行否定性评价的同时，保护正当体育锻炼行为的合理边界，体现出鲜明的“司法态度”。

然而，笔者在赞同二审判决结果的同时，对其判决理由却有不同意见，将老人横穿球场的行为认定为“自甘冒险”行为有所不妥。

案件基本情况

2019年11月某日,大学生张军与同学在篮球场进行自发组织的篮球比赛时,68岁的李婆婆横穿篮球场,结果张军在接球跑动过程中,后背不慎碰到李婆婆,将其撞倒在地,导致李婆婆受伤。李婆婆在医疗机构中共计支付医疗费3.3万余元,其中张军垫付6000元。

李婆婆找张军索赔未果后，将张军及学校起诉至区法院，请求法院判令被告张军赔偿各类费用5万余元，学校就赔偿承担连带责任。

一审法院认为，张军与在篮球场通行的李婆婆发生碰撞，造成李婆婆受伤，存在疏忽大意的过失，应承担 40% 的责任，计 1.2 万余元；学校作为篮球场的管理人，在篮球场未设置安全护栏和安全标志，未尽到安全保障义务，应承担 10% 的责任，计 0.47 万元；李婆婆无视篮球比赛作为一种激烈的对抗性竞技运动的危险性，自行横穿正在进行比赛的篮球场，疏忽了自身应负的安全注意义务，应自担 50% 的责任。

张军及学校不服一审判决，提起上诉。2021年4月，二审法院判令撤销一审民事判决，驳回李婆婆的诉讼请求，一、二审案件受理费均由李婆婆承担。

老人行为是否属于自甘冒险？

对于李婆婆横穿篮球场的行为，二审法院审理认为，李婆婆作为完全民事行为能力人，应懂得篮球场明显区别于一般道路，看到球场上有学生进行对抗性的篮球比赛，应当预见横穿球场潜在风险，但李婆婆仍选择横穿球场，应视为“自甘冒险”行为，所产生的损害后果应由其自行承担。可见，法院将李婆婆横穿篮球场的行为认定为“自甘冒险”行为。

然而,对于民法上的“自甘冒险”行为,我国《民法典》第1176条第1款规定:“自愿参加具有一定风险的文体活动,因其他参加者的行为受到损害的,受害人不得请求其他参加者承担侵权责任;但是,其他参加者对损害的发

生有故意或者重大过失的除外”。

从我国《民法典》关于“自甘冒险”的规定可以看出,“自甘冒险”条款的适用对象,无论是受害人还是加害人,都只能限于“自愿参加具有一定风险的文体活动”的人,即风险活动的参加人。

争议案件中，“有风险的文体活动”无疑是指张军等人正在进行的篮球比赛活动，如果受害人是其他与张军一起进行篮球比赛的人，适用“自甘冒险”条款是没有问题的。但本案的受害人李婆婆只是为抄近道而步行穿过球场，她丝毫没有参与篮球比赛的意愿和行为，因此不算此项活动的参加人，自然不能成为“自甘冒险”条款的适用对象。将“自甘冒险”适用对象随意进行扩大解释既不符合法律的原意，也可能造成老百姓对我国《民法典》“自甘冒险”条款的误解。

相比之下，在北京首例适用《民法典》“自甘冒险”条款的案件中，70多岁的羽毛球业余爱好者宋先生与球友比赛时，被周先生打出的一球击中右眼受伤并入院治疗。后宋先生以侵害其健康权为由，将周先生诉至法院，要求赔偿医疗费、护理费、住院伙食补助费等各项费用共计8500多元。

法院在审理中认为，原告自愿参加具有一定风险的对抗性竞技比赛，将自身置于潜在危险之中，应认定为“自甘冒险”的行为，且被告不存在故意或重大过失，故判决驳回原告的全部诉讼请求。此案中，宋先生作为受害人，他和被告人周先生都是风险活动——羽毛球比赛的直接参加人，因此完全符合“自甘冒险”条款的适用条件。

张军是否需要承担侵权责任？

虽然李婆婆横穿篮球场的行为不能认定为民法上的“自甘冒险”行为，但笔者对二审法院的判决结果表示赞同，认为张军无须承担侵权责任。

根据民法的规定，一般侵权责任的构成要件之一便是加害人的主观过错，即有过错才有责任。

而在该案中，正像二审法院所认定的那样，张军对加害行为和致害结果并不存在过错。“篮球运动作为典型的群体性、对抗性体育运动，在剧烈运动中出现身体碰撞行为是正常现象。张军在篮球场上背身跑动接球，系篮球运动中的常规动作，即使与其他球员发生碰撞，亦不能视为其存在过错。更何况其位于合理场地中，对行人横穿场地并无预见性，不能苛求其尽到对不可预见性行为的观察注意义务。因此，张军的行为已尽到了合理注意义务，并不存在主观过错。”

所以，仅以无过错为理由，法院就可以判决张军不需要承担侵权责任，而无须再不当地借助于我国《民法典》的“自甘冒险”条款加以解读。