

兼容未来：自动驾驶的立法初试

郑戈

- 《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》作为国内首部自动驾驶汽车立法，不仅为自动驾驶汽车在本地上路提供了法律依据和制度保障，也为其他地方以及国家层面的立法提供着参考样本。
- 《深圳条例》服务于产业促进和权益保障双重目的，内容涉及自动驾驶汽车从研发、测试到上路全过程的方方面面，是第一部全过程、全方位规制自动驾驶汽车的法律。
- 智能网联汽车包括有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶三种类型。这不仅涵盖了从 L1 到 L5 的自动化等级不同的汽车，而且凸显了自动驾驶技术应用场景中系统与人的关系，并以此作为责任认定基础。

国内首部自动驾驶汽车立法

在这样的背景下，作为改革开放前沿阵地和创新之都的深圳率先出台了《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》（以下简称为《深圳条例》）。根据2015年修订后的《立法法》，深圳市同时享有经济特区立法权和“设区的市”的立法权。经济特区立法权有先行先试和变通两种特殊权限。

第一种是在没有上位法规定,并且符合经济特区在市场经济探索中先行先试的情形下适用经济特区立法权。《深圳条例》就属于这种情况,它作为国内首部自动驾驶汽车立法,不仅为自动驾驶汽车在本地上路提供了法律依据和制度保障,也为其他地方以及国家层面的立法提供着参考样本。

另一种情形是有上位法规定，但是因应本地特殊情况对上位法规定做出变通，而不是单纯的细化和实施上位法的规定，这种情形也适用经济特区立法权。那么，《深圳条例》有哪些具体创新点呢？这里试举三点：

全过程、全方位予以规制

《深圳条例》不仅是我国第一部全面覆盖自动驾驶汽车产业发展和安全上路所涉及的各种问题的法律,也是全世界第一部此种法律。目前我国国家层面只有涉及智能网联汽车道路测试和示范应用的部门规章。2021年4月公布的《道路交通安全法(修改建议稿)》第155条是专门针对自动驾驶汽车的规定,但一来此修订尚未通过,二来其覆盖范围有限,只涉及测试管理和事故责任。

从全球范围来看，目前已经通过的自动

自动驾驶汽车的立法基本都是针对事故责任和保险问题，比如英国 2018 年《自动与电动车辆法》主要是针对保险问题；德国 2017 年对《道路交通法》的修订主要涉及自动驾驶汽车上路后的事故责任分配问题，2021 年《自动驾驶法》的全称是《修订〈道路交通法〉和〈强制保险法〉的法律》，主要涉及自动驾驶汽车上路所必须满足的技术条件（比如确保最小风险状态的技术设置）和监管条件以及保险要求；日本先后修订了《道路法》《道路交通法》和《道路运输车辆法》等三部法律来为自动驾驶汽车铺设法律道路，每一部法律都只涉及一个特定方面；美国若干州制定的涉及自动驾驶汽车的法律也主要是从事故责任和保险两方面入手。而《深圳条例》服务于产业促进和权益保障双重目的，内容涉及自动驾驶汽车从研发、测试到上路全过程的方方面面，是第一部全过程、全方位规制自动驾驶汽车的法律。

智能+网联化相融合发展

《深圳条例》一方面肯定和确认了我国自动驾驶技术发展的既定路线，另一方面也为未来发展留下了足够的开放空间。单车智能化和网联化代表了智能网联汽车发展的两种不同路径，这两种路径并非技术本身的逻辑导致的，而是由自动驾驶技术研发和商业化的主要参与者的既有优势和利益所决定的，是一种“路径依赖”或“锁定效应”。更符合技术逻辑的发展方向当然是“智能化

+ 网联化”相融合，最终使系统能够替代人类执行全部驾驶任务。

我国发展自动驾驶汽车技术和相关产业方面的比较优势在于网络通信基础设施（包括5G通信网络）或者更广泛意义上的数字基础设施，以及网约车出行模式的普及等等，因此选择智能+网联化发展道路是十分明智的。实际上，我国现有的涉及自动驾驶汽车的规范性文件在标题中用到的概念都是“智能网联汽车”，比如《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）》。

《深圳条例》的征求意见稿给智能网联汽车下了一个十分明确的定义：“本条例所称智能网联汽车，是指搭载先进的车载传感器、控制器、执行器等装置，并融合现代通信与网络技术，实现车与车、路、人、云端等进行智能信息的交换、共享，具备复杂环境感知、智能决策、协同控制等功能，可实现安全、高效、舒适、节能行驶，并最终可实现替代人操作的新一代汽车。”但越明确的定义越具有排他性，在强调网联技术路线的同时排除了单车智能化的可能发展空间。

条例中，智能网联汽车的定义被简化为“可以由自动驾驶系统替代人的操作在道路上安全行驶的汽车，包括有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶三种类型。”这不仅涵盖了从 L1 到 L5 的自动驾驶等级不同的汽车，而且凸显了自动驾驶技术应用场景中系统与人的关系，并以此作为责任认定的基础。

这一兼容不同技术发展路线的思路也体现在《深圳条例》的其他条款中，比如条例第

22 条规定：“智能网联汽车产品地方标准应当符合智能网联汽车技术的发展方向，不得排斥不同发展路径的技术，并应当根据技术发展情况及时更新。”对于技术发展潜力巨大、速度惊人、路线多元的新技术领域，这种保持开放性的立法理念是值得提倡的。

突破由驾驶人担责法律传统

《深圳条例》没有固守一定要让自动驾驶汽车上有一个人类驾驶员来为可能的事故负责的传统法律原则（《维也纳道路交通公约》即秉持这一原则），而是从自动驾驶汽车必将实现“无人驾驶”这一判断出发，确立了超前的、兼容未来的规则。

条例覆盖了“完全无人驾驶”的情况，即“自动驾驶系统可以完成驾驶人能够完成的所有道路环境下的动态驾驶任务，不需要人工操作”，并规定了相应的管理规范：“完全自动驾驶的智能网联汽车可以不具有人工驾驶模式和相应装置，可以不配备驾驶人。但是，无驾驶人的完全自动驾驶智能网联汽车只能在市公安机关交通管理部门划定的区域、路段行驶”和交通事故责任规则：“完全自动驾驶的智能网联汽车在无驾驶人期间发生交通事故造成损害，属于该智能网联汽车一方责任的，由车辆所有人、管理人承担赔偿责任”。

目前,完全无人驾驶的智能网联汽车已不是一种关于未来的设想,而是一种只要监管放行便可以上路的现实,如百度的“萝卜快跑”自动驾驶付费出行服务。近日,重庆和武汉相继出台新的智能网联汽车道路测试和示范应用管理实施办法,允许完全无人驾驶汽车在示范区内试运行。但这种试运行尚无《深圳条例》所提供的这种事故责任规则的保障。显然,《深圳条例》中的相关规则为全国其他地方及国家立法提供了一个值得参考和借鉴的模板。

以上只是对《深圳条例》中的创新点的举例式说明,并未穷尽该条例中所有具有开创性的制度设计。作为一部经济特区的地方性法规,《深圳条例》必将发挥先行先试的探索性功能,一方面为本市范围内的智能网联汽车上路提供全方位的法治引领,另一方面也为未来交通法治探索新路。

(作者系上海交通大学凯原法学院教授、博导)

NFT 藏品交易法律风险不容忽视

贾少学 王竞可

在全球数字经济迅速发展的背景下，NFT 藏品受到国内外一些人的盲目追捧，是继比特币后的又一热点，NFT 交易繁荣现象背后的法律风险亟需引起重视。

NFT(Non-Fungible Token),即通过区块链技术,将数字产品打造成为具有唯一性的商品。目前我国 NFT 类资产商业活动尚在起步,很多平台关于 NFT 的创设、交易等都还在实践中尝试开展,数字艺术类的藏品是现阶段国内 NFT 交易的基本类别。目前主流交易平台主要包括三个,分别为支付宝蚂蚁链、腾讯区块链 APP 与 NFT 中国。腾讯区块链 APP、蚂蚁链两家商业平台为了保证经营合规,在数字藏品上没有明确标注“NFT”字样,没有正式开放二级交易市场。

由于监管政策的差异以及行业发展的不明确,导致 NFT 的法律规定尚没有较为明确的规定。国内学界关于 NFT 藏品交易的所有权归属权尚未有明确定论,存在物权、债权、知识产权等多种权利属性争议。实践中,对于比特币严格区分“虚拟货币”和“虚拟资产”的法律与监管政策对 NFT 藏品交易具有重要警示意义。2021 年 9 月 15 日中国人民银行等机构联合发布实施《关于进一步防范和处置虚拟货币交易炒作风险的通知》,强调了虚拟货币的性质,以及交易的违法性。如果比特币交易中涉及到虚拟货币交易炒作行为,甚至扰乱经济金融秩序,则会面临赌博、非法集资、诈骗、传销、洗钱

等违法犯罪活动的法律风险。

笔者认为，NFT 藏品的流转过程中交易平台应当重视比特币监管的政策变化，特别防范洗钱、网络恐怖活动、赌博等犯罪活动提供融资的犯罪风险，NFT 平台经营者本身采用期货交易、权益等额分配模式，较大可能涉嫌诈骗、非法集资等罪名。同时，利用虚拟货币结算，将犯罪收入转化为加密货币用于购买 NFT 藏品再次出售，最终将违法收入合法化。

根据《国务院关于清理整顿各类交易场所切实防范金融风险的决定》《国务院办公厅关于清理整顿各类交易场所的实施意见》等规定，NFT 交易以集中竞价、电子撮合、匿名交易、做市商等集中交易方式进行标准化合约交易，以及采取串通拍卖、提高竞价等方式，极可能涉及犯罪融资和资产传输、提供技术支持和支付结算帮助的法律风险。

关于 NFT 藏品作为虚拟资产的权益问题,民法典第 127 条规定,法律对数据、网络虚拟财产的保护有规定的,依照其规定。实践中,北京、上海、杭州等地的法院已经对于比特币作为虚拟财产的合法认定有过相关判例,明确比特币作为个人的虚拟资产是受法律保护的个人。NFT 藏品如作为虚拟财产交易则同比特币一样受到法律保护, NFT 藏品的创造付出了人类智力贡献,理应纳入权益保护框架。但要注意的是,拥有 NFT 藏品并不直接等同于享有该藏品的物权、知

识产权。

4月20日，杭州互联网法院审理了原告奇策公司与被告某科技公司侵害作品信息网络传播权纠纷一案，这是国内NFT藏品知识产权纠纷第一案，该案确定了涉案作品的合法财产权益保护，其判决结果指出NFT平台经营者应当负有一般注意义务，否则将构成帮助侵权承担连带责任。并且，在NFT藏品的铸造环节，如果发行平台忽视权利审核，将导致现有的艺术藏品数字化并铸成NFT的过程中可能发生法律风险，即NFT所指向的数字对象可能是盗版或发生未经著作权人同意而擅自将其NFT的情形。为保障自身权利，所有权利人、知识产权权利人应事前与交易平台、买家协商一致、约定实物资产物权、知识产权的移转。

现阶段 NFT 藏品交易对于藏品权利人、平台、买受人等不同主体来说法律风险不容忽视，亟需从多个环节入手防范应对：

在交易模式设计方面，平台发行、销售时应当明文约定艺术品权属并标明权利实现方式。交易平台应当制定细致严密的权利转移规则，事前协议约定以避免权属纠纷。应当通过具备相关鉴定资质的机构、包括平台本身对于链下实物资产的价值进行鉴定，确保链下资产的真实性。在拍卖交易数字货币时要做好客户身份识别，留存交易数据，及时识别可疑交易并报告主管部门等。

NFT 交易的行业准入方面，国内 NFT 平台搭建根据经营目的应当获取许可及备案，否

则存在违法经营的法律风险，需要遵守区块链技术法律规定，如《区块链信息服务管理规定》《网络安全法》《互联网信息服务管理办法》等。如果 NFT 交易平台设立时冠名“交易所”字样，根据《国务院关于清理整顿各类交易场所切实防范金融风险的决定》，NFT 平台机构应当具有金融营业许可，做好纳入国家严格金融监管的资质准备。

NFT 藏品跨境流通方面，特别是参与海外 NFT 投资，需要审慎研判国内外法律差异。如果 NFT 在国外被认定为证券，那么其发行和交易活动也可能纳入我国的保护管辖范围内。境外 NFT 交易的证券发行和交易活动，扰乱我国境内市场秩序，损害境内投资者合法权益的，依照有关规定处理并追究法律责任。进入我国境内时，同样面临海关、文化产品输入等方面的内容管理，例如 NFT 产品内容和形式不得危害国家安全、主权、道德规范、风俗习惯、损害社会主义精神文明等。

在中国，法律视野下 NFT 是个快速发展的产业概念，产业规则和行业监管都处在混沌模糊状态，需要监管部门尽快出台管理细则和业务指引。面对大量 NFT 藏品交易的不断开展与非理性投资现象，亟需树立投资者、产业从业者等不同主体的风险意识，强化交易平台、法律的责任，揭示资金炒作、金融欺诈、违规转移资产、洗钱等不法行为的法治宣传。

(作者单位:上海政法学院上海全球安全治理研究院)