

自动驾驶汽车肇事主体的刑事责任辨析

梅祥飞

(江苏师范大学, 江苏 徐州 221000)

【摘要】自动驾驶汽车的本质仍旧是人类的交通运输工具,难以成为刑事犯罪的责任主体。对于自动驾驶汽车所导致的交通肇事,刑事责任主体应基于对交通肇事时车辆控制权的享有、交通肇事原因的探寻、驾驶员阻止交通肇事的期待可能性等因素,综合判定自动驾驶汽车交通肇事的刑事责任承担主体。在具体的刑事责任承担层面,应主要以交通肇事罪追究自动驾驶车辆的驾驶人员刑事责任,应主要以生产、销售不符合安全标准的产品罪追究自动驾驶车辆设计者与生产者的刑事责任。

【关键词】交通肇事;刑事责任主体;交通肇事罪

引言:

当前自动驾驶汽车技术的飞速发展并不足以完全阻断交通事故的出现。在自动驾驶技术分级视域下,明确自动驾驶汽车的类型,并进一步具体自动驾驶汽车交通肇事时刑事法律责任的承担主体,明确不同情形下自动驾驶汽车生产者、设计者、驾驶者三方的刑事法律责任划分,具有一定的理论与研究必要性。

一、技术分级视域下自动驾驶汽车的类型划分

自动驾驶汽车是指没有驾驶员操作的情况下,能够安全、自主行驶的汽车。对于自动驾驶汽车的原理以及分级,并非刑法学领域所研究的课题对象,但是在不同自动驾驶等级下,自动驾驶汽车肇事者的刑事责任有所不同。基于研究体系性以及逻辑性的客观需要,在此对自动驾驶汽车的原理以及分级制度作简要介绍。

2018年由上海市交通管理部门颁布的《上海市智能互联网汽车道路测试管理办法》是我国首个规定自动驾驶等级的规范性文件。该规范性文件对于自动驾驶汽车等级厘定方案随后被工信部、公安部所认可延续。因此本文以此介绍我国自动驾驶汽车的原理与分级制度。依据前述规范性文件的规定,自动驾驶汽车可以被划分为三个等级。

二、自动驾驶汽车交通肇事刑事责任主体身份的否定

(一) L3级自动驾驶车辆难以成为交通肇事责任主体

无论是L3、L4抑或L5级自动驾驶车辆,自动驾驶车辆本身无法成为交通肇事刑事责任的主体。L3级自动驾驶车辆仅仅只是在部分车辆功能上实现了自动化的车辆。诸如定速巡航、车辆避障等功能的加入,并未改变人类驾驶员对车辆所具有的绝对掌控力。我国《汽车驾驶自动化分级》也明确规定,驾驶位人员必须对路况保持警惕,需随时准备接管汽车控制权。^①而驾驶人员所应负的警惕注意义务以及随时接管汽车控制权义务,当然要求驾驶人在发生驾驶危险因素时,主动地接管汽车控制权或者经由辅助驾驶系统的提示接管汽车控制权。此种情况下,防止交通肇事刑事责任出现的主体指向于驾驶位人员,并不指向于L3级自动驾驶车辆本身。

(二) L4与L5级自动驾驶车辆难以成为交通肇事的犯罪主体

学界部分学者认为,应赋予L4、L5级自动驾驶车辆以法律主体资格,由其作为交通肇事的刑事责任

表 1-1 自动驾驶汽车的三个等级及特点

级别	类型	特点
L3级	自动驾驶汽车	可以在一定程度上解放人类驾驶员的注意,通过定速巡航、危险避障等技术的运用降低人类驾驶汽车的难度,提升汽车驾驶的安全性。但是L3级自动驾驶汽车仍旧需要驾驶员在整个驾驶过程中保持对道路以及相关驾驶因素的高度注意。因此刑法学界普遍认为L3级自动驾驶汽车在肇事时人类驾驶员需承担相应的刑事责任。
L4级	高度自动驾驶汽车	指驾驶系统能够持续且稳定地驾驶车辆,但是需要在设计所允许的特定区域内执行相应的驾驶任务。同时L4级自动驾驶汽车的系统可能在遭遇部分自身无法解决的情况时,申请人类驾驶员的帮助,但是不应期望人类驾驶员能够对其申请请求予以回应。
L5级	完全自动驾驶汽车	指完全的自动驾驶车辆,即在任何区域、任何时间、任何地点均由自动驾驶系统控制车辆,并无条件地执行所有的驾驶任务。

主体。同时在刑罚设置上,可以增加删除数据、更改程序、永久性销毁等人工智能惩罚措施。^②对此笔者持反对意见。

相对比传统的L3级自动驾驶车辆,L4、L5级自动驾驶车辆最为显著的区别是通过人工智能系统进行车辆的驾驶控制,不再要求人类承担驾驶、安全风险管理等工作。但是仅就目前的人工智能驾驶技术而言,其本质仍旧仅仅是人类通过预设算法建构的一种信息数据收集、处理、分析以及反馈工具。基于L4、L5级自动驾驶车辆自动驾驶功能实现的底层逻辑分析,即便其呈现出了一定程度的拟人化特征,但是相应拟人化行为也必然是基于算法预设而导致的行为后果,当前的人工智能技术不足以促使人工智能产生类似于人类在情感、创新、自主决策等方面所享有的自由意志。而前述缺陷,又在客观上决定了人工智能缺乏理解权利与责任的客观能力,缺乏被赋予法律人格的法理基础。

更为严重的是,如果赋予L4、L5级自动驾驶车辆以独立的法律人格身份,并要求其作为交通肇事的责任主体,那么最终的后果将会造成算法责任的弱化。如实践过程中,自动驾驶汽车人工智能系统的搭建主体,在自动驾驶汽车成为交通肇事的责任主体情况下,很有可能丧失对人工智能系统预设算法研发、创新以及设置的谨慎态度,继而导致更多预设算法安全问题的出现。因此对于L4、L5级自动驾驶车辆而言,不宜成为交通肇事刑事责任的承担主体。

三、技术分级视角下自动驾驶汽车交通肇事刑事责任主体的识别

(一) L3级自动驾驶车辆交通肇事刑事责任主体的识别

因L3级自动驾驶车辆所导致的交通肇事,刑事法律责任的承担主体应分情况予以确定。一般情况下,指向于车辆的驾驶人员。究其原因,L3级自动驾驶车辆所承载的自动驾驶功能,仅限于辅助驾驶功能范畴。L3级自动驾驶车辆仍旧要求驾驶人员时刻保持对道路驾驶危险的警觉,负有避免交通事故发生的作为义务。

对于学界所探讨的驾驶位人员在警觉状态下接管车辆控制权问题事实上并无讨论的必要性。究其原因,无论是警觉状态下未成功接管汽车控制权行为,抑或根本未承担接管汽车控制权义务,车辆驾驶人员客观上均需要因未履行自身的作为义务承担交通肇事罪刑事责任,作为交通肇事刑事责任的主体。

但值得注意的是,如果交通肇事是由于L3级自动驾驶汽车的部分自动驾驶功能所导致,如人类驾驶

人员因车辆产品的设计缺陷在客观上丧失了对L3级自动驾驶车辆的控制权限并导致了交通肇事的出现,则此时从因果关系角度出发,交通肇事的责任主体不宜再由车辆驾驶者承担。

从生活实践出发,L3级自动驾驶车辆因自动驾驶功能所导致的交通肇事,多数指向于定速巡航功能无法退出、车辆避障功能无端启动导致的车辆失控等。对于前述L3级自动驾驶车辆缺陷所导致的交通肇事,在排除车辆驾驶者作为责任主体的基础上,应进一步将车辆的设计者、生产者作为纳入交通肇事刑事责任的主体范畴。

(二) L4级自动驾驶车辆交通肇事刑事责任主体的识别

L4级自动驾驶车辆,车辆的绝对控制权均指向于人工智能驾驶系统。虽然L4级自动驾驶车辆可以申请人类驾驶人员的帮助,但是基于自动驾驶汽车的分级标准,L4级自动驾驶车辆的人工智能驾驶系统被要求不得期望人类驾驶员对其予以回应。因此L4级自动驾驶车辆仅仅是保留了人类驾驶人干涉驾驶的权限,并不要求人类驾驶员时刻对驾驶危险秉持谨慎注意义务。且即便L4级自动驾驶车辆请求人类驾驶员的介入,人类驾驶员也并无法定的介入作为义务。因此对于L4级自动驾驶车辆而言,人类驾驶员在人工智能驾驶系统控制车辆发生交通肇事的情形下,或者在人工智能系统请求其接管车辆控制权情形下,均无法成为L4级自动驾驶车辆交通肇事的责任主体。

此时合理的交通肇事责任主体事实上应指向为L4级自动驾驶车辆的设计者与生产者。如前文所言,控制L4级自动驾驶车辆的人工智能,仅仅是基于算法预设研发产生的一种信息收集、分析以及反馈机制。L4级自动驾驶车辆交通肇事问题的出现,可能是L4级自动驾驶车辆智能控制系统算法设计缺陷所致,也有可能是存在其他领域的技术性安全风险。因此在L4级自动驾驶车辆交通肇事后,需要首先探寻明确交通肇事出现的原因,继而从基于条件说的刑法因果关系理论出发,明确车辆人工智能控制系统算法设计者亦或是其他生产设计者的刑事法律责任。

但是在此需要讨论的问题之一是,如果L4级自动驾驶车辆的人工智能驾驶系统主动申请驾驶位人员接管车辆控制权,且驾驶位人员介入接管了车辆控制权情形下所发生的交通肇事,刑事责任主体应如何确定。对此笔者认为,仍旧需要基于刑法因果关系理论角度出发予以讨论。如人工智能系统未要求驾驶位人员介入接管车辆控制权,此种状态下人类驾驶

人员主动介入接管车辆控制权，同时导致交通肇事出现，应追究人类驾驶员的交通肇事刑事法律责任。此种情形与一般的交通肇事刑事责任主体界定，并无根本差异。对于L4级自动驾驶车辆人工智能主动要求人类驾驶员介入接管车辆控制权的情形，则需要从因果关系角度探寻，人类驾驶员是否拥有足够的控制能力避免交通肇事的发生。如人类驾驶人介入接管车辆控制权后具有防止交通肇事的可能性，则此时L4级自动驾驶车辆交通肇事的刑事责任主体指向于车辆驾驶员。反之仍旧应追寻L4级自动驾驶车辆设计生产者的刑事责任。

（三）L5级自动驾驶车辆交通肇事刑事责任主体的识别

L5级自动驾驶车辆属于可以完全实现独立安全驾驶的自动驾驶车辆。任何因L5级自动驾驶车辆行驶所导致的交通肇事刑事责任，在刑事责任的承担主体层面，均指向于L5级自动驾驶车辆的设计者、生产者。究其原因，L5级自动驾驶车辆在行驶过程中已经不再具有传统意义上的驾驶员，甚至伴随着人工智能驾驶技术的逐渐稳定发展，不再需要向乘客提供控制车辆的相关基础设备及权限。如果L5级自动驾驶车辆为乘客提供了介入接管车辆控制权的设施以及权限，且乘客接管了车辆控制权后发生了交通肇事，参考L4级自动驾驶车辆刑事责任主体的确定路径即可。

四、自动驾驶汽车交通肇事后具体刑事责任承担

（一）自动驾驶车辆驾驶者的刑事责任承担

对于自动驾驶车辆驾驶者作为交通肇事刑事责任主体的情形，仅发生于驾驶L3L4级自动驾驶车辆的情形下。如果其驾驶行为违反了道路交通安全法规，同时直接危害了公共安全法益，则据此可以认定其构成了交通肇事罪。

但是，对于未对自动驾驶车辆进行必要车况检查的驾驶人员，原则上不宜认定其构成交通肇事罪。究其原因在于，固然道路交通安全法律法规要求驾驶者在驾驶之前对车辆进行检查，但是普通的汽车使用主体缺乏发现自动驾驶汽车设计生产质量缺陷的能力。因此行为人驾驶前不检查车辆的行为难以被评价为是一种“人创设的风险”。更为重要的是，以行为人为人未尽安全检查义务据此认定行为人未经检查导致车辆人工智能系统的算法预设错误未能被发现，对于自动驾驶车辆驾驶者而言，明显缺乏期待可能性。

（二）自动驾驶车辆生产者与设计者的刑事责任承担

对于自动驾驶车辆的设计者与生产者，在其设计

生产的自动驾驶汽车存在足以导致交通肇事出现风险的情况下，仍旧不宜认定其构成交通肇事罪。究其原因，从交通肇事罪的法定构成要件出发，行为人必须存在违反交通运输法律法规的行为。对于自动驾驶汽车的生产者而言，其生产设计存在质量问题产品之行为并不为道路交通法律法规所规制，客观上并不存在违背道路交通法律法规的行为，不满足成立交通肇事罪的法定构成要件。基于此，笔者认为，就自动驾驶汽车设计者与生产者的交通肇事责任而言，应体现为缺陷产品设计生产销售的刑事法律责任。在具体的罪名适用上，应按照生产、销售不符合安全标准的产品罪追究其刑事责任。

结束语：

当前自动驾驶汽车技术的飞速发展并不足以完全阻断交通事故的出现。在自动驾驶技术分级视域下，应先行明确自动驾驶汽车的类型，并基于对汽车控制权、交通肇事避免的期待可能性分析，进一步具体自动驾驶汽车交通肇事时刑事法律责任的承担主体，最终方能围绕交通肇事罪与生产、销售不符合安全标准的产品罪明确不同情形下自动驾驶汽车生产者、设计者、驾驶者三方的刑事法律责任。

注释：

①中华人民共和国国家标准 GB/T 40429-2021《汽车驾驶自动化分级》

②卢有学，窦泽正：论刑法如何对自动驾驶进行规制——以交通肇事罪为视角[J]. 学术交流，2018年第4期，第77页。

参考文献：

- [1] 王克文. 人工智能刑法讨论的有效性探析：拆解、批判与步骤[J]. 青少年犯罪问题, 2023, (02): 33-44.
- [2] 韦欣荃. 自动驾驶极端情况下的算法治理探究[J]. 网络安全与数据治理, 2023, 42(03): 38-45.
- [3] 刘成科, 葛燕. 走向“有意义的人类控制”——自动驾驶汽车的主体悬置与责任锚定[J]. 山东科技大学学报(社会科学版), 2023, 25(01): 27-34+44.
- [4] 戚永福, 曹瑞璇. 自动驾驶汽车肇事刑事归责困境及其纾解[J]. 犯罪研究, 2022, (05): 77-88.
- [5] 魏超. 自动驾驶汽车对生命紧急避险的刑事责任[J]. 华东政法大学学报, 2022, 25(04): 70-82.

作者简介：梅祥飞（1996.11.13—），男，汉，山东济宁，硕士研究生，研究方向：法制史。