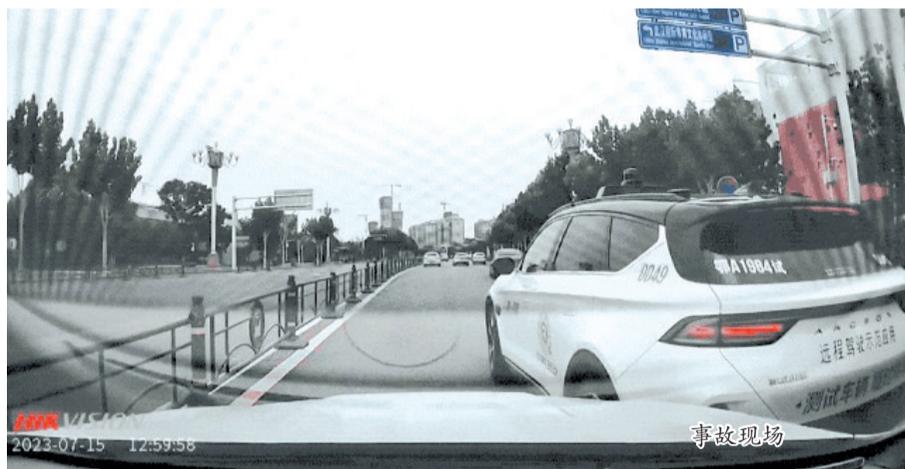


担心的事还是发生了! 无人驾驶车“肇事逃逸”,谁该负责?



无人驾驶,大家担心的事情终于还是发生了。

近日,某微博大V上传了一条无人驾驶汽车发生交通事故的现场视频。一辆归属百度Apollo旗下自动驾驶出行服务平台“萝卜快跑”的无人驾驶汽车在变道过程中,剐蹭了另一辆正常行驶车辆。发生碰撞后,无人驾驶汽车稍作停顿便驶离现场。

随后,百度方面向该博主表示,“事故是非常轻微的车辆轮胎处接触,已经第一时间处理了,和司机也达成了一致,不存在逃逸相关的问题。”

此次汽车间剐蹭属轻微事故。但有网友提出,若无人驾驶汽车碰撞行人后自行离去,可能导致伤者无法及时得到救治。那么问题来了:无人驾驶汽车发生事故后,谁该为此负责?

五派观点唇枪舌剑

经梳理,关于上述问题目前大概有五派观点,分别是:“车主派”“厂商派”“汽车派”“否定派”和“搁置派”。其中,比较传统的观点是“车主派”和“厂商派”,二者针锋相对。

“车主派”认为,车主是汽车的指挥官和所有者,对车辆行驶和决策负有主要责任。车主在享受自动驾驶技术带来的权益时也应承担相应责任,即权责对等原则。

“厂商派”主张,无人驾驶汽车的代码和逻辑由厂商程序员编写,车主体验该功能时只是一位乘客,不可能时刻对车辆行为进行控制。因此,对于无人驾驶汽车引发的事故,车主不应被视为直接负责的道德主体,而应由厂商承担责任。

除了上述传统观点,这场讨论亦生发出一些新视角:

“汽车派”认为,当自动驾驶汽车与其他车辆发生碰撞事故时,责任应该由汽车本身承担,而非由制造商或车主负责。出现自动驾驶汽车事故后,应对AI进行相应处罚,例如禁止上路或立即销毁等。其理由是,随着科技发展,AI和自动驾驶汽车应被视为拥有道德和法律双重主体。在解释复杂系统的行为时,可将其看作具有意图和自由意志的行动者。这样既简洁高效,也更易于理解和预测AI的行为。但这种先锋观点远未形成共识。

“否定派”提出,在涉及人类生命安全时,自动驾驶汽车的决策由预先编程的算法决定。发生意外情况前,如果算法优先考虑拯救更多生命,则被选择的死亡者就不是意外,而是被算法“有预谋地选择”。因此,“否定派”主张在技术和伦理困境得到解决前不要急于推广自动驾驶汽车。

“搁置派”认为,随着技术进步和社会变革,人的伦理道德也在不断发展。传统道德观念可能已不适用于当下,因此需要搁置旧伦理,接纳新的道德观念。因此,其主张将责任分散于所有相关方或社会整体,而非归属于特定个体。

记者采访了多位汽车行业专家和律师,他们普遍认为,当下的“自动驾驶”只是一种汽车驾驶辅助系统,仍然需要司机全程、全身心参与驾驶,依赖人工进行必要操作,因此并不能算真正意义上的无人驾驶。

专家指出,根据现行交通法规,车辆的责任主体只包括车辆

自动驾驶立法调整的时间窗口尚未到来

据工信部数据,2022年,我国具备组合辅助驾驶功能的L2级乘用车新车渗透率已达到34.5%。越来越多“智慧”车辆行驶在道路上,现行交通法规如何针对新趋势进行完善?

北京京师律师事务所合伙人、律师张明在接受采访中表示,于2022年8月1日在深圳正式施行的《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》可以被视为未来立法的探索,但自动驾驶立法调整的时间窗口尚未到来。

上述条例第五十一条明确规定,有驾驶人的智能网联汽车发生道路交通安全违法情形的,由公安机关交通管理部门依法对驾驶人进行处理。完全自动驾驶的智能网联汽车在无驾驶人期间发生道路交通安全违法情形的,由公安机关交通管理部门依法对车辆所有人、管理人进

专家:责任应根据具体情况认定

所有权人和驾驶员。对于无人驾驶汽车,交通法律法规尚未出台专门相关细则。在自动驾驶汽车成为主流之前,还需要进行充分的安全测试和技术验证,以确保其在道路上的安全性和稳定性。

但如果真的因自动驾驶汽车事故受伤,或发现自动驾驶汽车出现明显违法违规行为时,我们如何保障自身合法权益?

北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔接受采访时表示,自动驾驶汽车发生交通事故后,责任应根据具体情况来认定。如果自动驾驶汽车没有安全员,责任应由车辆所有者承担。如果该车由运营公司所有,则由该公司负责;如果是私家车,则由私家车主负责。

在他看来,涉及无人驾驶车辆的交通事故,需要由交管部门作出责任认定。如果自动驾驶

车辆发生追尾事故,则责任归属于追尾车辆;如果车辆穿插且压线导致交通事故,则责任由穿插车辆承担。

如若交通事故明显由自动驾驶软件或产品质量缺陷引发,张翔提醒,车主需要保存好相关视频素材进行处理善后,并向交管部门提交证据,进而让车企接手办理事故责任的认证鉴定流程。

汽车博主“老郭机械局”郭毅宁接受记者采访时表示,目前我国自动驾驶技术级别的最高法律限制是L2级。从自动驾驶汽车的家用角度出发,在L2级(同时具备自适应巡航控制和车道保持辅助功能的车辆,但驾驶员需要观察周围情况提供车辆安全操作)下,不论是否使用自动驾驶相关功能,一切事故责任都按照现有法律法规认定,与车企无关,责任归于车主。

行处理。依照本条第二款规定处理交通违法,对违法行为人的处罚不适用驾驶人记分的有关规定。

该条例第五十三条也明确规定,有驾驶人的智能网联汽车发生交通事故造成损害,属于该智能网联汽车一方责任的,由驾驶人承担赔偿责任。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。

针对前文提到的不同派系观点分歧,张明认为,道路交通安全法关于责任主体的确定只针对道路参与参与者,虽然“汽车派”所提到的AI不可或缺,但它只是整车的一部分,汽车厂商是更为直接的主体,AI只是间接主体。“否定派”的观点则不符

合现代科技发展趋势,以阻止自动驾驶技术发展的方式规避事故责任,无异于因噎废食。至于“搁置派”则更不可取,发生社会矛盾和纠纷应当及时予以解决,而不应搁置,立法和司法需要根据社会发展不断调整,与时俱进。

谈及汽车厂商是否该为自动驾驶事故负责,张明表示,如果将汽车厂商引入责任范围,可能需要突破长期以来道路交通安全法“过错推定+过错责任”的归责原则。厂商承担的责任本质上属于产品质量责任,在现有产品质量基础上如果过早引入产品质量责任,可能会极大限制汽车厂商在自动驾驶技术方面的发展,再加上L5级别的完全自动驾驶尚未大范围普及和推广,所以目前立法调整的时间窗口尚未到来。

新闻多一点

无人驾驶汽车“逃逸”不是第一次

2022年4月12日,某社交平台上流传的视频显示,一辆通用汽车旗下自动驾驶公司Cruise的无人驾驶出租车,在美国旧金山被当地警方拦下。

据NBC BAY AREA报道,起因是该车辆在行驶过程中没有开前灯,而当警察试图与司机交谈时,突然发现车内竟然没有人。随后警察上前试图打开车门,无果后返回了警车。突然,该车辆自行启动并驶离现场,而警车随后又将其逼停并再次来到无人驾驶车辆周围查看情况。

随着事件的发酵,Cruise方面随后在一份声明中表示,该辆自动驾驶车辆并不是为了逃避警察的追捕,它是想找一个更安全的地方停车。该公司称,目前正与旧金山警察局密切合作,包括为执法人员提供在特殊情况下可以拨打的电话号码,并研究了日后执法者该如何与自动驾驶车辆互动。



此外,Cruise方面还证实,旧金山警察拦停该车辆的原因是因为没有开大灯,并表示警官联系了Cruise的相关工作人员解决了该问题,并且没有开出罚单。

(中新社国是直通车 每日经济新闻)