

论自动驾驶汽车保有人的无过错责任

于宪会

(西南政法大学民商法学院,重庆 401120)

摘要:自动驾驶汽车的自主性和智能性并未改变我国传统的机动车交通事故责任认定规则。关于自动驾驶汽车致损的侵权责任,不宜区分自动驾驶的不同阶段,分别采取不同的归责路径。在对外关系上,应由保有人承担赔偿责任;在对内关系上,保有人有权向有过错的驾驶人或缺陷机动车的生产者或销售者追偿。我国现行法实际上确立了“保有人”的概念,基于危险源控制理论和报偿责任法理,保有人的责任适用无过错责任原则,保有人承担无过错责任符合传统大陆法系的做法。保有人追偿权的行使应区分不同的事故类型展开具体分析。对于追偿权行使过程中面临的缺陷证明难题和额外付出追偿成本的问题,应采取措施予以应对。具体包括,降低缺陷的证明难度,通过立法明确自动驾驶汽车应安装数据记录装置或增设缺陷推定的规定,由保有人和生产者等共同负担交强险的保费,从程序法的角度让生产者参与受害人向保有人主张侵权责任的诉讼。

关键词:自动驾驶;机动车交通事故责任;保有人;无过错责任;追偿权

中图分类号:D913 文献标志码:A

DOI:10.3969/j.issn.1008-4355.2023.01.10 开放科学(资源服务)标识码(OSID):



自动驾驶汽车在降低交通事故发生率、提升交通安全性、协助高龄者出行等方面发挥着非常重要的作用。^①与此同时,自动驾驶汽车也伴随着一定的风险,全球范围内已经发生数十起与自动驾驶相关的车祸和人员伤亡事故。^②尽管初级阶段的自动驾驶系统已经商业化应用,但距实现完全自动

收稿日期:2022-06-08

基金项目:重庆市社会科学规划项目“自动驾驶交通事故侵权责任研究”(2018BS117);西南政法大学校级引进人才科研项目“自动驾驶汽车缺陷的认定及其责任”(2021-XZRCXM006)

作者简介:于宪会(1988),男,山东济南人,西南政法大学民商法学院讲师,法学博士。

① 参见[日]山口齐昭「自動走行車における欠陥概念とその責任」松久三四彦ほか編『社会の変容と民法学の課題(下巻)』(成文堂,2018年)351頁。

② 陈城:《汽车驾驶离“自动”尚远》,载《光明日报》2021年8月20日,第3版。

驾驶仍存在一定距离。^①如何在兼顾技术发展和受害人救济的理念下,构建自动驾驶汽车侵权责任的规范体系,各界对此众说纷纭。2022年通过的《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》(以下简称《深圳条例》)第53条明确区分了有驾驶人的智能网联汽车和无驾驶人的智能网联汽车,分别适用驾驶人责任和保有人^②责任。对于前者引发交通事故造成他人损害,仅由驾驶人承担责任是否合理,存在疑问,因为事故原因可能是自动驾驶系统的缺陷;对于后者引发交通事故造成他人损害,该条例并未明确由保有人(所有人或管理人)承担责任的理由。因此,自动驾驶汽车交通事故的责任主体、不同主体之间的追偿问题并未因该条例的出台而得到解决。本文拟在分析现有研究的问题和解释相关法律规范的基础上,证立保有人对外承担无过错责任的正当性,并探讨保有人承担责任后的内部追偿问题。^③

一、自动驾驶汽车侵权归责的可能路径:现有研究及其分歧

(一)不区分自动驾驶的不同阶段

虽然《汽车驾驶自动化分级》将自动驾驶区分为不同阶段,但对不同阶段的自动驾驶汽车致损事故,有学者认为应适用统一规则。主要包括如下观点:

其一,由保有人承担无过错责任。该观点认为,自动驾驶技术具有技术意义上的自主性,以驾驶人过错为基础的机动车交通事故责任规则不敷适用,随着自动驾驶技术的日臻成熟,可以引入保有人的无过错责任作为救济的责任基础,在时机成熟时,“将自动驾驶领域的产品责任和机动车保有人责任合并升级为辅之以保险的制造商的无过错责任”。^④也有观点认为,自动驾驶汽车的保有人应承担无过错责任,但保有人是传统意义上的所有人、租赁人、借用人等,并非自动驾驶汽车的生产者。因为根据运行支配和运行利益的二元判断标准,所有人或租赁人、使用人依然可以控制机动车的运行并从中获得运行利益,而生产者并未从机动车的具体运行中获益。^⑤

其二,由生产者承担产品责任并辅之以完善的保险制度。该观点认为,随着自动驾驶技术的发展,车辆的控制权和责任逐渐转移至自动驾驶系统,由购买者或使用人承担侵权责任,将削弱其购买的积极性,不利于自动驾驶汽车产业的发展,应由生产者承担产品责任。但是,在自动驾驶汽车大规模的商用初期,不采取一定的措施分散事故损害而一味地让生产者承担产品责任,反而不利于

^① 美国汽车工程协会发布的《自动驾驶汽车等级区分标准》将自动驾驶等级区分为驾驶辅助(L1)、部分自动驾驶(L2)、有条件的自动驾驶(L3)、高度自动驾驶(L4)和完全自动驾驶(L5)。我国市场监督管理总局和国家标准化委员会发布的《汽车驾驶自动化分级》(GB/T40429-2021)也采取类似标准,将自动化等级划分为L1-L5等级。根据美国汽车工程协会对自动驾驶等级的描述,在L1、L2阶段,驾驶人是机动车安全驾驶的监控、应对主体;L3为过渡阶段,仅在自动驾驶系统无法发挥功能时,驾驶人承担机动车的安全驾驶任务;在L4、L5阶段,自动驾驶系统负责全部驾驶任务,车内人员变为乘客,其中L4为限定区域的高度自动驾驶,L5为完全自动驾驶。为方便讨论,本文将L1-L3界定为一般或初级自动驾驶,L4以上为高度和完全自动驾驶。

^② 《深圳条例》第53条采用的表述是“车辆所有人、管理人”,此处的所有人、管理人实际上是指保有人。关于保有人的概念,我国现行法及相关司法解释虽未明确使用“保有人”的表述,但相关司法解释和最高人民法院的批复中明确了保有人的二元判断标准——运行支配说和运行利益说,具体裁判及学说观点也普遍使用保有人的表述,参见本文第二部分的论述。

^③ 为了限定讨论范围,本文仅探讨自动驾驶汽车对其他机动车驾驶人、非机动车驾驶人或行人造成损害的情形,不涉及自动驾驶汽车的驾驶人或乘客自身遭受损害的问题。

^④ 参见冯珏:《自动驾驶汽车致损的民事侵权责任》,载《中国法学》2018年第6期,第131页。

^⑤ 参见刘召成:《自动驾驶机动车致害的侵权责任构造》,载《北方法学》2020年第4期,第8页。

自动驾驶汽车产业的发展,应借鉴美国法上在核能损害领域构建的“双层保险框架”体系,分散事故损害。^①

(二) 区分自动驾驶的不同阶段

在一般自动驾驶阶段,驾驶人可以操控机动车或按照系统的接管请求接管驾驶任务,需要负担谨慎驾驶的注意义务,未对现在的《民法典》和《道路交通安全法》(以下简称《道交法》)的适用造成影响。

在高度和完全自动驾驶阶段,传统意义上的驾驶人发生了身份上的转变,成为乘客,应当对现行法规的适用作因应性调整。主要包括如下两种观点:

其一,类推适用高度危险责任。该观点认为,在高度自动驾驶阶段,自动驾驶系统的不可控性符合高度危险的特征,人类实际上不操控机动车,不能采取有效的措施避免事故的发生,应由机动车的保有人承担高度危险责任。^②但是,《民法典》侵权责任编关于高度危险作业致人损害的责任采用了“使用高速轨道运输工具造成他人损害”的表述,显然排斥了机动车致人损害的情形。^③

其二,机动车交通事故责任与产品责任的二元归责体系。有学者认为,在高度自动驾驶阶段,生产者、销售者和自动驾驶汽车用户之间的责任分配分为三种情况:在自动驾驶系统发出警示和接管请求,用户未及时完成接管任务或不当操作自动驾驶系统的,由用户承担过错责任;系统独立驾驶发生交通事故的,推定用户没有过错,但用户需要承担对自动驾驶系统驾驶能力“培训”所生的责任;系统独立驾驶且未向用户发出警示和接管请求而发生交通事故的,推定产品存在缺陷,由生产者或销售者承担产品责任。^④还有学者认为,在高度自动驾驶阶段,自动驾驶汽车引发交通事故造成他人损害的,先适用机动车交通事故责任使保有人承担赔偿责任,经技术鉴定属产品责任范畴的,再由保有人向生产者或销售者追偿;如果能够证明自动驾驶汽车处于自动驾驶模式,或者汽车本身是无人驾驶的共享汽车,直接认定产品责任和机动车交通事故责任的竞合,受害人择一行使请求权,选择向保有人主张赔偿责任的,保有人承担责任后可以向生产者或销售者追偿。^⑤

(三) 现有研究的分歧

围绕是否区分自动驾驶的不同阶段适用不同的责任规则、多元责任主体的内部责任分配等问题,学界仍存在分歧。

其一,是否应区分自动驾驶的不同阶段分别适用不同的责任。随着自动驾驶等级的提升,传统的人类驾驶人不负责驾驶任务,以驾驶人过错为前提的现行法规面临适用上的困境,^⑥这成为区分论者的理由。但是,根据现行法的规定,驾驶人并非机动车交通事故责任的唯一主体。例如,根据《民法典》第1211条,以挂靠形式从事道路运输经营活动的机动车造成他人损害的,由挂靠人和

^① 参见付新华:《自动驾驶汽车事故:责任归属、法律适用与“双层保险框架”的构建》,载《华东政法大学学报》2018年第4期,第71-77页。

^② 参见宋宗宇、林传琳:《自动驾驶交通事故责任的民法教义学解释进路》,载《政治与法律》2020年第11期,第158页。

^③ 参见王利明:《侵权责任法研究》(下册),中国人民大学出版社2011年版,第297页。

^④ 参见张力、李倩:《高度自动驾驶汽车交通侵权责任构造分析》,载《浙江社会科学》2018年第8期,第40-41页。

^⑤ 参见王红霞、梁鹏:《智能汽车致损的法律责任研究》,载《时代法学》2021年第1期,第38-39页。持此相同观点的还有田野、胡笛:《自动驾驶汽车致损的规范进路:守成与创新》,载《中国应用法学》2019年第4期,第87-88页。

^⑥ 参见郑志峰:《自动驾驶汽车交通事故责任的立法论与解释论》,载《东方法学》2021年第3期,第157页。

被挂靠人承担连带责任。按照一般理解,挂靠人系驾驶人,但责任主体不仅包括挂靠人,还包括被挂靠人,被挂靠人承担责任的依据在于其能够控制机动车的运行并从中获益。以驾驶人是否承担驾驶任务为标准,区分自动驾驶的不同阶段分别适用不同责任的做法,缺乏合理性。另外,有力观点认为,我国机动车交通事故责任采取了“保有人责任+驾驶人责任”的区分模式。^①因此,在高度或完全自动驾驶阶段,驾驶人的身份虽然发生了转变,对驾驶人的责任造成影响,但并未对保有人责任产生影响。关键的问题是现行法是否确立了“保有人”的概念。

其二,如果不区分自动驾驶的不同阶段,适用统一的责任规则,应选择何种归责路径呢?根据《最高人民法院关于交通事故损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》第9条,因机动车缺陷造成他人损害的,受害人可以直接请求生产者或销售者承担责任,似乎为适用产品责任提供了理由。但是,《民法典》并未设置任何条文,明确机动车缺陷导致他人损害的,由生产者或销售者直接承担责任。之所以未设置明文规定,是因为机动车一方责任的判断过程中已经考虑了车辆本身的瑕疵,故在机动车一方与受害人的外部关系上,没有必要考虑车辆是否具有缺陷,车辆的缺陷仅在机动车一方承担责任后向生产者或销售者追偿时才具有实际意义。另外,若选择适用产品责任,受害人须证明自动驾驶汽车的缺陷,这将使受害人受困于交通事故原因系驾驶人的过错抑或自动驾驶汽车缺陷的判定难题。即便利用诸如“黑匣子”等数据记录装置,缓解受害人的证明困难,受害人也会面临须聘请专家分析数据,较难突破“黑匣子”技术的信息壁垒。^②

笔者赞成保有人无过错责任的观点,但保有人并非指生产者,应为传统意义上的所有人、使用人等,因为生产者并不能从机动车的具体运行中获得运行利益,不满足“运行利益”的核心要件。在与受害人的外部关系上,应由保有人承担无过错责任;在内部关系上,承担责任的保有人可以向有过错的驾驶人或缺陷机动车的生产者、销售者追偿。因此,不仅要证成保有人无过错责任的正当性,还需要构建追偿机制保障保有人的追偿权。

二、自动驾驶汽车保有人无过错责任的证成

(一)现行法是否确立了“保有人”的概念

关于机动车交通事故责任,《民法典》以及《道交法》未明文使用“保有人”的表述,所以有学者认为保有人责任是“舶来品”,应通过立法论探讨引入保有人责任的可行性。^③笔者认为,从法律渊源的角度,可以证明现行法确立了“保有人”的概念。

依通说观点,司法解释、学者和法官就民法问题陈述的观点、法理是民法的渊源。^④作为直接渊源,最高法的司法解释和批复虽未明确使用“保有人”的表述,但确立了机动车保有人的二元判断标准——运行支配说和运行利益说。例如,杨永清法官认为,“根据危险责任思想和报偿责任理论来

^① 参见冯洁语:《人工智能技术与责任法的变迁——以自动驾驶技术为考察》,载《比较法研究》2018年第2期,第145页;刘召成:《自动驾驶机动车致害的侵权责任构造》,载《北方法学》2020年第4期,第8页。

^② 参见冯珏:《自动驾驶汽车致损的民事侵权责任》,载《中国法学》2018年第6期,第123页。

^③ 参见郑志峰:《自动驾驶汽车交通事故责任的立法论与解释论》,载《东方法学》2021年第3期,第161-164页。

^④ 参见谭启平主编:《中国民法学》,法律出版社2021年版,第16-20页。

确定机动车损害赔偿责任的主体,具体操作就是通过‘运行支配’和‘运行利益’两项标准加以把握。”^①作为间接渊源,法官就保有人问题的观点也可以佐证现行法确立了“保有人”的概念。例如,在某些交通事故案件中,法官指出“根据‘运行支配’和‘运行利益’两项标准,责任主体应是能够控制机动车辆,并获得运行利益的机动车所有者和使用者,即机动车保有人。”^②学说观点也普遍采用机动车保有人的概念。^③

(二)保有人责任和驾驶人责任的区分

有学者担心引入保有人的责任会颠覆现行法的解释,因此,有必要回应这种质疑。关于机动车交通事故责任的责任主体,《道交法》仅使用了“机动车一方”的模糊表述,导致解释上的分歧,引发了现行法是否区分了保有人责任和驾驶人责任的争议。通说观点认为,我国并未区分保有人责任和驾驶人责任,^④认为区分保有人责任和驾驶人责任仅限两者不一致的情形。^⑤对此,有观点^⑥认为,保有人责任和驾驶人责任并非同一性质,前者的法理基础是人对其所控制的危险负责,依据的是危险源控制理论,而后的法理基础是人对其不当驾驶行为负责,依据的是过错责任原则。^⑦笔者认为,是否应该区分保有人责任和驾驶人责任,应从运行支配和驾驶行为的区分,以及现行法的解释两个方面入手,展开分析。

其一,机动车的运行支配和驾驶行为的区分。机动车的运行支配针对的是机动车运行本身,而机动车的驾驶是根据机动车行驶过程中的具体状况进行相应的判断和操作。^⑧驾驶人应遵守《道交法》规定的各种交通规则,承担谨慎驾驶的注意义务。根据运行支配和运行利益的二元标准判断的保有人,应就机动车的运行风险的开启和危险现实化导致的损害承担责任。

其二,现行法的解释为区分保有人责任和驾驶人责任提供了空间。如前文所述,挂靠车辆从事道路运输经营活动发生交通事故造成他人损害的,被挂靠人对外需要承担连带责任,被挂靠人并非实际的驾驶人,其承担责任的依据是被挂靠人可以控制机动车的运行(比如审核挂靠人的资质),并

① 杨永清:《解读〈连环购车未办理过户手续原车主是否对机动车交通事故致人损害承担责任的复函〉》,载《解读最高人民法院请示与批复》,人民法院出版社2004年版,第119页以下。

② 参见邹洪宇与艾庆祥、公主岭捷顺运输有限公司提供劳务者侵权纠纷案,吉林省松原市中级人民法院(2018)吉07民终1467号民事判决书;日新线业有限公司诉景豪汽车运输有限公司等生命权纠纷案,江西省新余市中级人民法院(2017)赣05民终78号民事判决书;秦小伟、赵露露机动车交通事故责任纠纷案,浙江省宁波市鄞州区人民法院(2022)浙0212民初7757号民事判决书;邢山青与赵永良、安盛天平财产保险股份有限公司德州中心支公司机动车交通事故责任纠纷案,北京市平谷区人民法院(2014)平民初字第05635号民事判决书等。

③ 采用保有人概念的论文,参见刘召成:《自动驾驶机动车致害的侵权责任构造》,载《北方法学》2020年第4期,第8-10页;冯洁语:《人工智能技术与责任法的变迁——以自动驾驶技术为考察》,载《比较法研究》2018年第2期,第145页;王红霞、梁鹏:《智能汽车致损的法律责任研究》,载《时代法学》2021年第1期,第38-41页;冯珏:《自动驾驶汽车致损的民事侵权责任》,载《中国法学》2018年第6期,第122-124页。明确将“机动车一方”解释为保有人的教科书,可参见程啸:《侵权责任法》,法律出版社2021年版,第601页。

④ 王利明:《侵权责任法研究》(下册),中国人民大学出版社2011年版,第320页。

⑤ 于敏:《机动车损害赔偿责任与过失相抵——法律公平的本质及其实现过程》,法律出版社2006年版,第129页。

⑥ 明确区分保有人责任和驾驶人责任的观点,参见冯洁语:《人工智能技术与责任法的变迁——以自动驾驶技术为考察》,载《比较法研究》2018年第2期,第145页;刘召成:《自动驾驶机动车致害的侵权责任构造》,载《北方法学》2020年第4期,第8-13页。

⑦ 参见刘召成:《自动驾驶机动车致害的侵权责任构造》,载《北方法学》2020年第4期,第8页。

⑧ 参见[日]橋本佳幸「AIと無過失責任——施設・機械の自動運転に伴う事故の危険責任・瑕疵責任による規律」法律時報94卷2号(2022年)57頁。

可以获得运行利益。^①依据《民法典》第1214条的规定,拼装车或报废车的转让人和受让人就机动车交通事故承担连带责任,受让人是驾驶人,转让人承担连带责任的逻辑是将拼装车或报废车这种特殊危险物投入运行,并从中获得了运行利益。^②《民法典》第1215条规定,机动车被盗抢的,若盗抢人和实际使用人不一致,两者需要承担连带责任,实际使用人是驾驶人,而盗抢人是能够控制机动车运行并从中获得运行利益的保有人。上述规定值得我们注意的是,保有人对机动车运行的支配应理解为抽象意义上的支配,不要求保有人对机动车直接具体的驾驶和操控,只要能够对机动车的运行施加影响或形成控制即可。^③

(三)保有人承担无过错责任的理由

1. 现行法的解释空间

根据《道交法》第76条的规定,对于超出交强险责任限额的赔偿责任,应区分机动车之间的交通事故和机动车与非机动车驾驶人、行人之间的交通事故。对前者适用过错责任原则,学界没有争议。而对于后者,学界争议较大,^④但多数学者认为应适用无过错责任原则。其一,依据《道交法》第76条第1款第2项的规定,机动车一方无过错的,也需要承担不超过10%的赔偿责任,这正是无过错责任存在责任限额的典型体现。其二,最高人民法院也赞成适用无过错责任原则。^⑤其三,机动车一方承担无过错责任是国际通行做法。^⑥

在区分保有人责任和驾驶人责任的前提下,对于机动车与非机动车驾驶人、行人之间的交通事故,保有人的无过错责任符合现行法的解释论。对于机动车之间的交通事故,保有人承担无过错责任是否偏离了现行法的解释呢?笔者认为,保有人承担无过错责任并未偏离现行法的解释。

其一,保有人的无过错责任可以与交强险制度的适用形成有效衔接。根据《民法典》第1213条的规定,机动车发生交通事故造成他人损害,属于机动车一方责任的,应先适用交强险,而交强险保费的缴纳主体是机动车的所有人或管理人,即驾驶人有过错时,所有人或管理人事实上也需要承担赔偿责任。正因如此,有学者才得出这样的结论:“虽然我国侵权责任法将机动车交通事故责任的主体主要确定为机动车的驾驶人,但机动车的强制保险机制已经开始将责任主体向机动车所有人或管理人扩展”,“一旦将交强险的责任限额提高到可以覆盖事故损失的程度,机动车主基于机动车这一本身风险物的无过错责任就在事实上确立了。”^⑦

其二,保有人承担无过错责任可以解决归责原则交叉带来的解释论难题。学说上已经对《道交

① 挂靠人和被挂靠人对于损害发生的过错不同,但最高人民法院却将本条承担连带责任的依据解释为共同侵权,参见最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组主编:《中华人民共和国民法典侵权责任编理解与适用》,人民法院出版社2020年版,第378页。笔者认为,挂靠人和被挂靠人的行为不存在共同故意或共同过失的情况下,将两者解释为共同侵权难免有些牵强。

② 最高人民法院认为,机动车交通事故损害赔偿责任的主体,自出租、借用条款开始,就确定了机动车所有权与使用权分离时的确定责任主体的基本原则,即危险责任控制原则,参见最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组主编:《中华人民共和国民法典侵权责任编理解与适用》,人民法院出版社2020年版,第372页。

③ 参见刘召成:《自动驾驶机动车致害的侵权责任构造》,载《北方法学》2020年第4期,第8页。

④ 邹海林、朱广新主编:《民法典评注:侵权责任编(2)》,中国法制出版社2020年版,第461页。

⑤ 参见最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组主编:《中华人民共和国民法典侵权责任编理解与适用》,人民法院出版社2020年版,第359页。

⑥ 参见程啸:《侵权责任法》,法律出版社2021年版,第591页。

⑦ 参见冯珏:《自动驾驶汽车致损的民事侵权责任》,载《中国法学》2018年第6期,第124页。

法》确立的机动车之间交通事故适用过错责任原则的做法提出了批判。例如,有学者认为,“机动车之间致害仍属于机动车运行高度危险致害,并不因受害方是机动车而有所改变,其符合无过错责任适用的前提条件,归责原则也应当是无过错责任。”^①

2. 保有人承担无过错责任的法理基础

无过错责任的法理基础包括危险源控制理论和报偿责任理论,前者是指危险源的开启者和控制者应就危险现实化的损害承担责任,后者是指从事危险活动的人从危险活动中获益,受益者应当承担风险。^② 机动车保有人的责任满足无过错责任的特征。

其一,机动车是一种特殊的危险物。根据相关数据统计,我国平均每年有6万人左右因交通事故受伤或死亡。^③ 从交通事故的发生机理来看,虽然现阶段为了确定责任主体,将事故原因基本归咎于驾驶人的过错,但驾驶人的过错实际上并非交通事故的唯一原因,天气因素、道路状况等外在因素也可能导致交通事故。而且,机动车的运行场景主要是不特定的公共道路,上述不确定因素以及机动车具有的高强度重金属装置,^④决定了机动车具有危险性。

其二,运行支配和运行利益的二元判断标准证成了保有人承担无过错责任的正当性。保有人与驾驶人为同一人时,保有人自然可以控制机动车的运行,两者不一致时,保有人依然对机动车的运行具有支配力(如前文所述的被挂靠人),并且保有人可以获得运行利益,如出行和运输利益,以及机动车的租赁收入、其他无形利益。^⑤ 自动驾驶汽车的出现并未改变保有人的地位,因为自动驾驶汽车的使用人负责开启自动驾驶系统,决定自动驾驶汽车的驾驶状态、路线、行驶的起止时间,负责自动驾驶汽车的日常维护和保养,并需要对自动驾驶系统进行及时更新和升级;保有人也因自动驾驶汽车的运行取得运行利益,除出行、运输等具体利益外,事故发生率的降低影响交强险保费的缴纳基数,保有人也因此受益。^⑥

其三,保有人承担无过错责任符合大陆法系的传统。保有人的概念源自德国法,日本法上的“运行供用者”概念深受德国法的影响。德国《道路交通法》第7条和日本《机动车损害赔偿保障法》第3条均规定了保有人(运行供用者)的无过错责任,保有人应就驾驶人的过错和机动车缺陷的致损事故承担责任。^⑦ 因为机动车可类比过去的马车,属于马车的发展形态,马车事故包括人的操作失误的致损事故和马失控的致损事故,马车的保有人应就两种事故损害承担责任。^⑧

① 参见刘召成:《自动驾驶机动车致害的侵权责任构造》,载《北方法学》2020年第4期,第10页。该观点进一步指出,“如果适用过错责任,对于那些尽到合理注意义务仍不能避免的损害,受害方则无法获得赔偿,例如,驾驶人在机动车运行中突发疾病陷入昏迷所导致的对其他机动车的损害,只有适用无过错责任才能得到妥当解决。”此外,也有学者指出,区分机动车之间的交通事故以及机动车与非机动车驾驶人、行人之间的交通事故,进而适用不同归责原则的做法难以体现公平,与危险责任的基本原理不符,与比较法上的做法不一致,容易导致理论的过分复杂化。参见王利明、周友军、高圣平:《侵权责任法疑难问题研究》,中国法制出版社2012年版,第418-419页。

② 参见程啸:《侵权责任法》,法律出版社2021年版,第600-601页。

③ 《2021年中国道路交通事故情况分析(附机动车保有量、交通事故发生数量、死亡人数、受伤人数、直接经济损失)》,载产业信息网2022年2月24日,<https://www.chyxx.com/industry/202202/996611.html>。

④ 参见郑志峰:《自动驾驶汽车交通事故责任的立法论与解释论》,载《东方法学》2021年第3期,第161页。

⑤ 参见[日]见佳男『不法行為法Ⅱ』(信山社、2012年)319頁。

⑥ 参见[日]浦川道太郎『自動走行と民事責任』NBL1099号(2017年)30-31頁。

⑦ 日本学者潮见佳男认为,应从“对机动车这一危险物的管理支配”和“对驾驶人的管理支配”双重维度出发,理解保有人的无过错责任,参见[日]潮见佳男『不法行為法Ⅱ』(信山社、2012年)310頁;[日]前田達明『判例不法行為法』(青林書院新社、1978年)205頁。

⑧ 参见[日]浦川道太郎『自動運転における民事責任のあり方』法律のひろば71卷7号(2017年)25頁。

日本和德国并没有因为自动驾驶技术的出现而改变现有的规则。例如,日本在2016年11月,围绕自动驾驶技术对现行法的影响组织研讨,多数与会学者认为应当维系现行法上运行供用者的责任体系,构建保险公司向生产者有效追偿的机制。其主要理由是:自动驾驶系统开启状态下,所有人、运输经营者并未丧失运行支配和运行利益;由运行供用者先就事故损害承担赔偿责任,能够继续利用机动车损害赔偿保险制度。^①德国虽然于2017年修改了《道路交通法》,但依据修改后的规定,保有人仍然承担无过错责任。^②

三、保有人的追偿权

(一)追偿权行使的前提

基于保有人责任和驾驶人责任的区分,保有人应就事故损害承担无过错责任,驾驶人应承担过错责任。保有人无过错责任的范围应仅限于机动车运行相关因素所具有的风险,包括驾驶人的行为以及车辆状况等方面的因素。因此,在机动车一方与受害人的外部关系上,不应区分自动驾驶的不同阶段适用不同的责任规则。保有人对外承担无过错责任并不意味着最终的责任主体是保有人,当驾驶人存在过错或自动驾驶汽车存在缺陷时,保有人对外承担无过错责任后,应有权向有过错的驾驶人或缺陷汽车的生产者、销售者追偿。

虽然在外部分关系上,不区分自动驾驶的不同阶段,但在内部的追偿关系上,应区分自动驾驶的不同阶段。理由是:其一,驾驶人是否承担责任因驾驶阶段的不同而有所差异,完全自动驾驶阶段不存在传统意义上的驾驶人;其二,在一般自动驾驶阶段,自动驾驶系统的失灵是否构成缺陷,需要考虑驾驶人的因素,与高度或完全自动驾驶阶段下缺陷的判断构造不同。

构建自动驾驶交通事故的可能场景,有助于判断不同驾驶阶段驾驶人的过错以及自动驾驶汽车的缺陷。交通事故场景的构建可以以我国首例特斯拉自动驾驶交通事故致死案为参考。该事故发生时,司机因为信任自动驾驶的功能,未将注意力集中在路面观察上,事故发生后特斯拉将广告中的“自动驾驶”更名为“自动辅助驾驶”,事故车辆搭载的自动驾驶系统在绝大部分情况下能够识别地面分道线和其他车辆的位置,却无法识别锥桶等小型障碍物。此案虽然是自动驾驶系统导致驾驶人死亡的案件,却为我们构建可能的事故模型提供了有益视角。从案件事实来看,特斯拉汽车搭载的自动驾驶系统存在一定的制约。除因系统制约致损事故外,还存在系统故障的致损事故。“制约”是指自动驾驶系统受制于设计标准,无法完全应对可能出现的状况,比如自动驾驶汽车搭载的碰撞缓解制动系统因遭遇大雾天气无法启动;“故障”是指根据生产者或销售者对自动驾驶系统所作的说明,事故发生时自动驾驶系统应当启动但实际上并未启动的情形。^③

(二)追偿权行使的具体情形

① 参见[日]佐藤典仁「自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書の概要」NBL1120号(2018年)56頁。

② 参见[日]吉本篤人「ドイツにおける自動走行における民事責任と道路交通法(SVG)の改正動向」日本交通法学会編『自動走行と自動車保険』(有斐閣,2018年)161-164頁。

③ 参见[日]山口齊昭「自動走行車における欠陥概念とその責任」松久三四彦ほか編『社会の変容と民法学の課題(下巻)』(成文堂,2018年)340頁。

1. 自动驾驶系统制约的致损事故

以现在投入市场应用的自动紧急制动系统为例,典型情形如:自动紧急制动系统未启动,导致与前方车辆相撞或撞伤行人。自动紧急制动系统未启动是因为系统无法感知前方存在的特殊障碍物。事故发生时,驾驶人未尽到注视前方的注意义务,如果尽到注意义务就可以避免事故的发生。

(1) 一般自动驾驶阶段系统制约的致损事故

其一,关于驾驶人的过错。在一般自动驾驶阶段,驾驶人仍须随时监控机动车的运行状态或按照自动驾驶系统的接管请求接管驾驶任务,该阶段的自动驾驶决定了驾驶人不能完全依赖自动驾驶系统。此种情形,驾驶人未尽到必要的注意义务,存在过错。机动车的生产者或销售者夸大宣传或未就可能出现的风险进行提示说明,不影响驾驶人的过错认定。因为驾驶人应事先了解车辆搭载的自动驾驶装置的基本性能,对此产生误解而没有完成必要操作,不影响其过错的成立。但是,如果系统提出接管请求,没有给驾驶人预留充分的反应时间,驾驶人无法及时作出反应的,应倾向于认为驾驶人没有过错。^①

其二,关于自动驾驶汽车的缺陷。按照缺陷的判断标准,应分析自动驾驶汽车是否存在“不合理的危险”。在一般自动驾驶阶段,自动驾驶系统制约是否构成缺陷,取决于该自动驾驶装置是防故障安全装置(fail-to-safe device)抑或辅助装置。如果属于前者,因其存在是为了弥补驾驶人的过错,驾驶人可以依赖该自动驾驶装置,据此可以认定系统存在缺陷。如果属于后者,因其存在并未减轻驾驶人的注意义务,不能直接认定系统的缺陷。即使认定系统的缺陷,也会出现因果关系的证明难题,因为只要驾驶人尽到注意义务就可以避免事故的发生。

(2) 高度和完全自动驾驶阶段系统制约的致损事故

在高度和完全自动驾驶阶段,自动驾驶系统开启后,车内人员变为乘客,无须承担和接管驾驶任务,机动车的运行完全依靠自动驾驶系统。因此,车内人员未注视前方,不能认为具有过错。高度和完全自动驾驶阶段的交通事故的发生原因基本上是系统本身的因素。

在高度和完全自动驾驶阶段,自动驾驶系统没有保障车辆安全行驶从而引发事故,构成缺陷的可能性较高。然而,无论技术如何先进,都不可能从根本上避免事故的发生,须就自动驾驶汽车应具备何种程度的安全性展开分析。一种可行的思路是将自动驾驶汽车与普通的机动车比较,若自动驾驶汽车具有与人类驾驶相同的安全性,则不认为存在缺陷。但是,这种比较存在一定的问题。^②因为随着自动驾驶技术的进步,人们对自动驾驶汽车安全性的要求越来越高,安全性的判断将缺乏合适的参照物。

此外,依据缺陷类型进行判断也会面临困境。系统制约未脱离设计标准,故不存在制造缺陷。依据“消费者合理期待标准”判断系统制约是否构成设计缺陷或警示说明缺陷时,消费者的身份是

^① 有学者认为,在此种情形下,可以认定自动驾驶系统存在缺陷,因为接管驾驶任务的驾驶人在适当时机作出适当反应的前提是,自动驾驶系统对驾驶人作出手动切换的驾驶警告,但如果接受警告的“驾驶人并非接受专门的职业训练而只是取得一般驾驶许可的用户”,驾驶人不能作出适当的反应,应当认定自动驾驶系统缺乏安全性,具有缺陷。参见[日]小塚莊一郎「自動車のソフトウェア化と民事責任」ジュリスト1501号(2017年)40-41頁。

^② 如果自动驾驶装置能够避免人类不能避免的9999回交通事故,而实践中却发生了人类本可以避免的1次事故。从整体上来说,自动驾驶装置比平均的人类驾驶人具有更高的安全性,是否可以因发生了一次未能避免的交通事故,直接认定自动驾驶汽车的缺陷,尚存较大疑问。参见[日]藤田友敬「自動運転と運行供用者の責任」藤田友敬編『自動運転と法』(有斐閣,2018年)139頁脚注31。

乘客,与人类驾驶人相比,两种身份的主体对机动车安全性的认知和接受程度是不同的。依据“危险效用标准”判断系统制约是否构成设计缺陷或警示说明缺陷时,因缺乏合适的参照物(自动驾驶汽车完全不同于普通机动车),只能回归原点分析自动驾驶汽车的安全性。^①

2. 自动驾驶系统故障的致损事故

典型场景如:事故发生时,自动驾驶系统按照设计标准应当启动但未启动,且驾驶人(或乘客)没有注视前方。

首先,关于驾驶人的过错。在一般自动驾驶阶段,驾驶人依然能够控制机动车的运行,事故发生时未注视前方,存在过错;在高度或完全自动驾驶阶段,因不存在传统意义上的驾驶人,无法认定车内人员(或乘客)的过错。仅当乘客未按照系统说明错误操作导致交通事故时,才具有过错。

其次,关于系统故障是否构成缺陷。系统故障偏离了设计标准,可被评价为制造缺陷。但是,在一般自动驾驶阶段,若自动驾驶装置只是辅助装置,未减轻驾驶人的注意义务,则不能以系统出现故障为由认定自动驾驶汽车的缺陷。即使肯定缺陷,也会出现前文指出的因果关系的证明难题。在高度或完全自动驾驶阶段,乘客无须控制机动车,系统故障构成缺陷的可能性较高。但是,作为一项新兴技术,自动驾驶技术正处在不断摸索和完善的过程中,它比较依赖周围的环境,^②具有极大的不确定性,如果生产者或销售者事先向使用者作出说明,指出自动驾驶系统在某些特殊情况下无法运作,系统故障是否构成缺陷,可能出现不同的观点。

(三) 追偿权行使面临的困境

保有人承担责任后,可以向有过错的驾驶人追偿。具体而言,在一般自动驾驶阶段,驾驶人违反自动驾驶系统启动前的检查设定义务、机动车接管必要性的识别义务、特殊情况下立即接管机动车的义务时,^③应认定驾驶人存在过错;在高度和完全自动驾驶阶段,因不存在传统意义上的驾驶人,无法认定驾驶人的过错,但如果事故是乘客的错误操作所致,应肯定乘客的过错。因此,因驾驶人的因素引发交通事故的,保有人对驾驶人的追偿权行使不会出现太大问题。当驾驶人没有过错或不存在驾驶人时,事故基本上是自动驾驶系统所致,保有人向生产者或销售者行使追偿权时,应证明自动驾驶汽车的缺陷。保有人向生产者或销售者追偿主要面临如下困境:

其一,缺陷和因果关系的证明难题。自动驾驶汽车是否存在缺陷,需区分自动驾驶的不同阶段,依个案情况具体分析。自动驾驶系统制约的致损事故造成他人损害的,在一般自动驾驶阶段,保有人需要证明出现问题的自动驾驶装置是防故障安全装置还是辅助装置,这需要保有人充分掌握自动驾驶汽车的相关技术参数以及其他必要信息。在高度或完全自动驾驶阶段,因缺乏合适的参照物,难以对机动车的安全性和危险进行比较衡量。对于自动驾驶系统故障的致损事故,在一般自动驾驶阶段,驾驶人的注意义务并未减轻,保有人须证明事故原因是驾驶人的过错还是自动驾驶系统的缺陷,同样需要保有人掌握充分的信息。在高度和完全自动驾驶阶段,自动驾驶技术的实际

^① 参见[日]山口齐昭「自動走行車における欠陥概念とその責任」松久三四彦ほか編『社会の変容と民法学の課題(下巻)』(成文堂、2018年)345-346頁。

^② 日本学者佐野誠指出,自动驾驶交通事故致损的责任主体包括卫星定位系统(GNSS)的管理者,参见[日]佐野誠「多当事者間の責任の負担のあり方」藤田友敬編『自動運転と法』(有斐閣、2018年)199頁。

^③ 参见刘召成:《自动驾驶机动车致害的侵权责任构造》,载《北方法学》2020年第4期,第12-13页。

应用需要道路基础设施、通信设施等外在条件的有机配合,如果这些外在设施出现问题,也会导致系统故障,这些复杂交错的因素将导致保有人证明自动驾驶汽车的缺陷变得更加困难。

其二,保有人追偿权的行使须额外付出追偿的成本。如果每次交通事故发生,保有人承担责任后,都需要通过必要的诉讼程序向生产者或销售者追偿,会额外付出追偿成本。随着自动驾驶汽车的普及,自动驾驶汽车缺陷致损事故发生率将增加,相应的追偿成本也会增加。另外,虽然从理论上来说,保有人有权向生产者或销售者追偿,但其承担的赔偿责任毕竟是超出交强险责任限额部分的责任,如果追偿的成本过高,保有人可能在权衡利弊后放弃行使追偿权。^① 保有人放弃追偿,意味着保有人承担了本应由生产者或销售者承担的责任,不仅有违公平,而且不能有效激励生产者改进技术,不利于自动驾驶汽车产业的良性发展。

(四) 追偿权行使困境的具体破解方法

1. 克服举证困难

首先,通过立法明确自动驾驶汽车用户的数据记录义务。保有人顺利行使追偿权,须证明事故发生的原因,^②这需要借助自动驾驶汽车行驶信息的数据记录装置(EDR),存储声音、速度、GPS数据等相关信息。未来还可以考虑搭载类似飞机“黑匣子”的数据记录装置。对此,《深圳条例》已经明确规定,要求自动驾驶汽车车载设备记录和存储车辆发生事故或故障前至少九十秒的位置、运行状态、驾驶模式、车内外监控视频等数据,并保持数据的连续性和完整性。^③ 然而,如果能够利用记录装置获取详细的数据信息,为什么受害人不直接向生产者或销售者主张赔偿责任呢? 这是因为,受害人选择向保有人直接主张赔偿责任具有较大优势,不仅可以避免无法证明缺陷导致的败诉风险(因为不管技术如何先进,总是存在无法判明事故原因的情况),而且还能利用责任保险制度及时获得救济。也就是说,不应让受害人承担举证不能的风险。

其次,降低缺陷的证明难度。为了实现保有人的追偿权,可以设置缺陷的事实推定或法律推定的规定。在一般的产品责任诉讼中,鉴于生产者和被侵权人在掌握产品信息方面的差距,通常被侵权人只需要提供初步证据证明涉案产品存在问题,即可推定缺陷的存在,被侵权人不需要证明具体的缺陷类型。^④ 就比如我国《食品药品纠纷规定》第5条第2款也明确规定,消费者举证证明因食用食品或使用药品受到损害,初步证明损害与食用食品或使用药品之间存在因果关系,可以请求生产者或销售者承担侵权责任。相比于一般产品,自动驾驶汽车搭载的自动驾驶装置比现在的机动车装置更加复杂,生产者或销售者与用户之间在掌握技术信息等方面的差距表现得更为明显。因此,对于自动驾驶汽车的缺陷,有必要通过立法设置缺陷推定的规定。缺陷推定并不意味着无须承担任何举证责任,对于不掌握自动驾驶汽车相关信息的受害人而言,尽管设置了缺陷推定的规定,也不宜由受害人直接向生产者或销售者主张赔偿责任,受害人可能因为未提供初步的证明而承受败诉风险。另外,通过修改现行《产品质量法》的规定还是通过专门立法设置缺陷推定的规定,是需要

① 参见[日]佐野誠「多当事者間の責任の負担のあり方」藤田友敬編『自動運転と法』(有斐閣、2018年)205頁。

② 尤其在L3阶段,保有人需要证明事故原因是驾驶人的过错还是自动驾驶系统的缺陷,对此参见[日]浦川道太郎「自動運転による自動車事故と民事責任」中島聖雄ほか編『自動運転の現状と課題』(社会評論社、2018年)148-149頁。

③ 参见《深圳条例》第37条。

④ 参见程啸:《侵权责任法》,法律出版社2021年版,第569页。

进一步考虑的问题,若修改《产品质量法》的规定,须认真考虑对产品责任体系的整体影响。^①

2. 降低追偿成本

因为需要额外付出追偿成本,即使在一定程度上克服了举证困难,也无法保障保有人能够顺利行使追偿权。若保有人需要在每次承担责任后决定是否行使追偿权,难以确保追偿权行使的积极性。^②对此可采取如下措施:

其一,构建组织化的追偿机制。例如,可以成立保有人、保险人和生产者等通力合作的ADR组织,利用该组织实现追偿权。保有人和机动车保险公司可以利用该组织,按照一定的标准自动地实现追偿,生产者也可以利用ADR的判断结论,从而避免不必要的诉讼成本。

其二,从整体上算定生产者或销售者应当承担的责任比例。为了保障追偿的效率,避免个案追偿的繁琐,通过分析收集的EDR数据,计算出生产者在全部事故中应当承担的责任比例,将算定的费用返还给保有人。^③

3. 由保有人和生产者等共同负担交强险的保费

有学者指出,为了最大限度地填补受害人的损失,可以配备生产者强制保险制度,由生产者集体共同分担自动驾驶汽车侵权导致的损失。^④这种做法的修法成本太高,而且对于非因产品缺陷的致损事故,还可能产生由生产者承担责任是否公平的疑问。比较可行的思路是,由保有人和生产者共同负担交强险的保费。此方案的优势在于:其一,修法的成本低,无须大幅修改现行法的规定,仅对交强险缴纳主体的相关规定进行修改;其二,既然是以生产者支付的保费赔偿受害人,在受害人向保有人主张赔偿责任时,应赋予生产者证明自动驾驶汽车不存在缺陷的机会;^⑤其三,避免保有人承担赔偿责任后无法向生产者追偿的风险。除此之外,还可以通过修改道路交通事故救助基金相关规定,由保有人和生产者负担部分事故救助基金,保障受害人的权利救济。^⑥

4. 生产者事先作出承担损害赔偿责任的承诺

自动驾驶汽车的生产者事先作出保证,或者与购买者、保险公司签订协议,由生产者赔偿自动驾驶系统开启状态下对第三人造成的损害。这种做法不仅可以提升民众对自动驾驶汽车的信赖度,还可以预防自动驾驶汽车企业因卷入缺陷纠纷导致的负面影响,对生产者而言是一个不错的选择。^⑦例如,长安汽车已经推出自动泊车使用者责任险,消费者因自动泊车系统质量问题发生事故

① 参见[日]浦川道太郎「自動運転による自動車事故と民事責任」中島聖雄ほか編『自動運転の現状と課題』(社会評論社、2018年)149-150頁。

② 参见[日]佐野誠「多当事者間の責任の負担のあり方」藤田友敬編『自動運転と法』(有斐閣、2018年)208頁;[日]後藤元「自動運転車と民事責任」弥永真生ほか編『ロボット・AIと法』(有斐閣、2018年)182-183頁。

③ 参见[日]浦川道太郎「自動走行と民事責任」NBL1099号(2017年)36頁。

④ 参见田野、胡笛:《自动驾驶汽车致损的规范进阶:守成与创新》,载《中国应用法学》2019年第4期,第89页。

⑤ 参见[日]藤田友敬「自動運転をめぐる民事責任法制的将来像」藤田友敬編『自動運転と法』(有斐閣、2018年)285頁。

⑥ 参见[日]佐野誠「多当事者間の責任の負担のあり方」藤田友敬編『自動運転と法』(有斐閣、2018年)208頁。在美国,部分学者担心生产者承担责任会阻碍自动驾驶技术的发展,极大地拖延对社会整体有益的自动驾驶汽车的流通使用,提出了可以限定生产者承担责任的范围,由其缴纳部分费用,构建合理的补偿基金制度的构想,参见[日]後藤元「自動運転車と民事責任」弥永真生ほか編『ロボット・AIと法』(有斐閣、2018年)184-185頁。关于在我国通过立法创设赔偿基金制度的设想,参见田野、胡笛:《自动驾驶汽车致损的规范进阶:守成与创新》,载《中国应用法学》2019年第4期,第89-90页。

⑦ 参见[日]浦川道太郎「自動運転による自動車事故と民事責任」中島聖雄ほか編『自動運転の現状と課題』(社会評論社、2018年)150頁。

可获得赔偿。^①

5. 生产者参与受害人向保有人主张赔偿责任的诉讼

如上所述,由保有人和生产者共同负担交强险的保费,应赋予生产者证明自动驾驶汽车不存在缺陷的机会。同时,为了避免保有人无法实现追偿权,可以采取一定的措施要求生产者参与受害人向保有人主张赔偿责任的诉讼。例如,在受害人向保有人主张赔偿责任的诉讼中,要求生产者提供必要信息(与自动驾驶汽车是否存在缺陷相关的数据、自动驾驶系统开启前后的数据等),若生产者拒绝提供,则保有人对外承担责任后行使追偿权时,生产者不能再主张自动驾驶汽车不存在缺陷。^②从程序法的角度,生产者可以作为义务型第三人(无独立请求权的第三人),避免保有人败诉成为最终责任人而参与到诉讼中来,辅助保有人完成诉讼。^③

四、结语

关于自动驾驶汽车致损的侵权责任,不应区分自动驾驶的不同阶段,分别适用不同的责任规则。在对外关系上,应由自动驾驶汽车的保有人先行承担赔偿责任;在对内关系上,保有人有权向有过错的驾驶人或缺陷汽车的生产者或销售者追偿。《民法典》和《道交法》虽未明文使用机动车“保有人”的表述,但是司法解释以及司法实践实际上确立了机动车保有人的概念,并根据运行利益和运行支配的二元标准来界定保有人的范围。保有人责任是无过错责任,在区分保有人责任和驾驶人责任的前提下,保有人承担无过错责任的理由在于现行法为保有人承担无过错责任提供了解释空间,保有人的无过错责任满足危险源控制理论和报偿责任理论。传统大陆法系均将保有人的责任界定为无过错责任,我国已有的立法实践也明确将自动驾驶汽车的所有人或管理人作为责任主体。

保有人对外承担赔偿责任后,如果事故原因系驾驶人的过错或自动驾驶汽车的缺陷,需要解决保有人的追偿问题。保有人行使追偿权时,应区分自动驾驶的不同阶段依个案情况具体分析。证明驾驶人存在过错并不会面临太大问题,但证明自动驾驶汽车存在缺陷面临诸多困境。为了实现保有人的追偿权,可以采取降低证明难度,通过立法明确要求自动驾驶汽车用户安装数据记录装置的义务或者设置缺陷推定的规定;在现行法的基础上,可以使保有人和生产者等共同负担交强险的保费;程序法上,生产者作为义务型第三人,参与到受害人向保有人主张赔偿责任的诉讼中。

当然,在追偿的过程中,还可能面临“发展风险抗辩”的问题,本文并未展开深入讨论,但对于直接关乎人的生命和健康的特殊领域,应排斥“发展风险抗辩”免责规则的适用,避免生产者罔顾产品安全而陷入道德风险。^④

^① 《长安汽车推出自动驾驶保险》,载新华网百度官方账号 2019 年 6 月 17 日, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1636559168155491744&wfr=spider&for=pc>。

^② 参见[日]藤田友敬「自動運転をめぐる民事責任法制の将来像」藤田友敬編『自動運転と法』(有斐閣,2018 年)286-287 頁。

^③ 参见毕玉谦主编:《民事诉讼法学》,中国政法大学出版社 2022 年版,第 165 页。该书举例说明,因家具公司购买了具有质量问题的榆木原料,导致购买者遭受损害,受害人向家具公司主张赔偿损失,法院可以追加原料公司加入诉讼,其诉讼地位为无独立请求权的第三人(义务型第三人)。

^④ 同样的观点,参见田野、胡笛:《自动驾驶汽车致损的规范进路:守成与创新》,载《中国应用法学》2019 年第 4 期,第 84 页。

随着自动驾驶技术的日益发展,未来可能出现其他事故类型,受害人也不仅限于行人等第三人。若驾驶人(或乘客)自身遭受损害,会面临与第三人遭受损害时所不同的问题。只有充分考虑可能发生的事故类型,为受害人提供充分的救济,社会大众才能真正接受自动驾驶汽车,也只有惠及大众,自动驾驶汽车产业才能长远。■

Autonomous Vehicle Holder's No-Fault Liability and the Right of Recovery

YU Xian-hui

(Southwest University of Political Science and Law, Chongqing 401120, China)

Abstract: The autonomy and intelligence of autonomous vehicles have not changed traditional rules regarding the liability of motor vehicle road traffic accidents in China. Regarding tort liability for damages caused by autonomous vehicles, it is not appropriate to distinguish different stages of autonomous driving and take different paths of imputation. In terms of external relations, the holder should bear the liability for compensation; in terms of internal relations, the holder has the right to recover compensation from the driver with fault, the producer, or the seller of the defective motor vehicles. The current law of our country has actually established the concept of "the holder". Based on the theory of hazard control and the jurisprudence of liability for compensation, the liability of the holder should apply the principle of no-fault liability, which is consistent with traditional civil law practices. The exercise of the holder's right of recovery should be distinguished by different accident types, and carry out the specific analysis. Measures should be taken to deal with the difficulty of proving defects and the problem of paying extra costs in the process of exercising the right of recovery. Specifically including, reducing the difficulty of proving defects, clarifying through legislation that data recording devices should be installed in autonomous vehicles or they should add the rules of defect presumption, the insurance premium for compulsory auto liability insurance should be jointly borne by the holder and the producer, the producer should be involved from the perspective of procedural law into the lawsuit in which the victim claims tort liability against the holder.

Key words: autonomous vehicle; motor vehicle traffic accident; the motor vehicle holder; no-fault liability; right to recover

本文责任编辑:黄 忠

青年学术编辑:赵 吟