

# 人工智能伦理法律问题研究：以自动驾驶汽车交通事故责任分配为例

张茜茹

西北政法大学

**摘要：**伴随着科技的迅猛发展，人工智能（AI）已经深入到人们日常生活的各个领域。然而，就像所有技术进步带来的各种挑战一样，人工智能的快速发展也催生了一系列与伦理和法律相关的问题。自动驾驶汽车是人工智能技术中的优秀代表，其开发与应用对创新交通出行方式有着重要意义。但在自动驾驶汽车交通事故中如何进行责任分配已成为急需解决的难题。基于此，文章将自动驾驶汽车交通事故责任分配问题作为研究对象，借此传递出现阶段人工智能发展已经开始引发伦理法律问题的信号。

**关键词：**自动驾驶汽车；人工智能；法律问题；交通事故责任

【DOI】10.12252/j.issn.2096-6261.2023.10.069

## 一、人工智能引起的伦理与法律问题

在当前社会中，人工智能正逐步融入人类生活，并发挥着越来越重要的作用。随着人工智能技术的持续进步，AI在多个行业中的使用变得越来越普遍，从处理自然语言、生成图像到制作视频，AI技术已经取得了引人注目的进展。然而，这些具有突破性的发展也触发了一系列伦理和法律方面的问题，因此成了公众关注的中心。

首先，人工智能技术的过度使用问题变得越来越明显。近年来，随着人工智能相关产品和服务的不断发展，其应用范围越来越广。AI换脸和AI换声等先进技术在电影和电视制作、广告推广以及社交娱乐等多个领域得到了广泛的运用，然而，这些技术也伴随着侵权、造假和欺诈等潜在风险。其次，人工智能技术在面对算法歧视和职业伦理等问题时也遭遇了诸多挑战。其中算法歧视是人工智能发展带来的问题之一。在决策过程中，人工智能系统可能会受到偏见和歧视的影响，这主要是因为训练数据的不稳定性和算法本身存在的不足。此外，算法本身的局限性也会产生一定程度上的影响。比如招聘的算法可能会根据性别、年龄等多种因素进行筛选，这可能会导致不平等的工作机会。此外，机器学习技术会产生一些虚假信息以误导人们做出错误判断，这些都可能给人带来损失甚至是伤害。与此同时，AI技术在医疗和司法等多个领域的运用也触发了关于职业伦理和责任分配的一系列问题。

为解决上述问题，我国已经实施了多项措施，以强化人工智能的伦理管理。一是加快推进立法步伐。为了规范人工智能技术的进步，政府各部门、研究机构和企业等都纷纷出台了相应的伦理标准。与此同时，我国也出台了一系列法律政策，以保障人工智能技术的健康

有序发展。例如，我国已经出台了《新一代人工智能伦理规范》，该规范从尊重人权、推动可持续发展、避免偏见和歧视等多个方面，明确了人工智能发展的基础准则。在此基础上，我国还出台了多个法律法规文件，以对人工智能进行严格的规制。然而，随着人工智能技术的飞速进步，伦理标准和监管机制不可避免地还是会出现一些滞后现象。

## 二、人工智能发展下自动驾驶汽车交通事故责任分配引发的伦理法律问题审视

### （一）自动驾驶汽车交通事故责任问题的提出

近年来，随着特斯拉等企业的引领，自动驾驶汽车行业迅速发展，成为未来汽车产业的重要趋势。自动驾驶汽车通过大数据与环境分析，能显著减少交通事故，但风险依然存在。2016年，一起自动驾驶汽车在河北高速公路上发生的事故，造成车主死亡，引发了对自动驾驶安全性的关注。事故车辆处于自动驾驶模式，车主父母随后向法院提起诉讼，要求汽车公司承担产品责任。

在此背景下，自动驾驶技术引发的法律责任问题备受瞩目。虽然自动驾驶技术在地铁等其他交通设备中已有应用，但汽车与地铁有很大差异，因此高度危险责任是否适用于自动驾驶汽车仍存在争议。自动驾驶汽车的出现使人类驾驶行为减少，传统的以驾驶者过错为核心的交通事故责任法则难以适用。自动驾驶汽车的制造和使用更为复杂，其系统缺陷（如设计算法问题）难以证明和察觉，但可能导致严重损害，难以有效避免。因此，当前的机动车交通事故责任法律体系在处理自动驾驶汽车致损责任方面存在一定的适用困难。

面对这些问题，我国需重新审视和完善相关法律法规，以确保自动驾驶汽车的发展既能保障公共安全，又能维护受害者合法权益。同时，鼓励行业内部加强自动

驾驶技术的研发和安全标准制定，从技术层面减少事故风险，为自动驾驶汽车时代的到来做好准备。

### （二）自动驾驶汽车的法律属性

关于自动驾驶汽车的法律属性，目前学术界有三种主流观点，分别是法律主体说、法律客体说和折中说。支持法律主体说的人士认为，自动驾驶汽车具有独立的法律身份。其认为自动驾驶系统是汽车操作的关键部分，这个系统在驾驶时起到了传统的人类驾驶员的作用，不但具有独立性，还能通过学习来适应不同的驾驶环境。因此，这批学者持有这样的观点，即自动驾驶汽车不应仅仅被看作是简单的人工智能工具，而更应被视为具有法律约束力的产品。当交通事故发生时，应由汽车自身来承担相应的赔偿责任。一些学者进一步提出，随着人工智能技术的持续进步，未来的人工智能应当与人类的大脑技术相匹敌，并应通过制定法律来确保其在法律上的主导地位。从法律客体的角度看，自动驾驶汽车在法律上并不被视为一个独立的个体。这种看法主张，虽然人工智能拥有某种程度的独立性，但其本质上依然是由人类按照自己的愿望所创造出来的一种工具。尽管人工智能在外观上是独立运作的，但它实际上是根据人类的意愿进行操作的，并不具备法律上的独立身份。某些观点进一步强调，虽然讨论人工智能在法律上的地位意味着它可以参与法治活动，但人工智能仅能在特定领域帮助人们参与法治，并不能根本性地改变人们在法治活动中的主导角色。折中说选择了一个中立的观点。从一方面来看，人工智能并不被视为具有人格特质，但从另一个角度看，这并不意味着完全否认人工智能的人格特质。而在“有限人格说”的观点中，尽管人工智能具备某种程度的独立性，但它仍然应被看作是一种工具，拥有有限的权利和职责，并应受到特定的法律约束。

### （三）自动驾驶汽车交通事故责任问题

#### 1. 适用现有机动车交通事故责任问题

自动驾驶汽车是传统汽车与人工智能技术相结合的产物，但是在当前机动车交通事故责任规则中是否具有适用性却备受争议。现有规则主要针对人类驾驶员行为，不适合自动驾驶汽车。首先，自动驾驶车辆的使用者并非传统意义上的“驾驶员”，而仅仅是乘客，这是因为车辆的行驶完全受控于自动驾驶系统，而不依赖于人类驾驶员对车辆的操纵。其次，目前过错归责原则并不适用于自动驾驶汽车，原因是人对自动驾驶的作用已经由车辆掌控者转变为乘客而不能判断是否有过错。最后，对于“警示—承接”环节中的责任，尽管当前认为

使用者负有接管义务，但是由于使用者可能会遇到紧急情况而不能及时作出反应，这种义务是否合理值得商榷。

当自动驾驶汽车遭遇不可处理时，其会对使用者提出警告，让他们接管车辆。但本案中接管义务有无问题、使用者能否在紧急情况中做出及时反应等均为现行法律体系所需。已有研究显示，自动驾驶的持续使用易导致操作人产生松懈和警觉的情绪，而当遭遇突发情况时驾驶者难以在短期内做出响应。所以，若在本案中认定用户未尽接管义务并对其进行问责可能有失公正。

综上，目前机动车交通事故责任规则在自动驾驶汽车上的适用性值得商榷。自动驾驶汽车使用者其实就是指乘客而不是司机；目前过错归责原则并不适用自动驾驶汽车；“警示—承接”环节对使用者接管义务及合理性有争议。所以在自动驾驶汽车领域有必要对责任规则适用性进行重新思考，从而保证事故得到公平、高效地处理。

#### 2. 自动驾驶汽车保有人责任问题

尽管自动驾驶汽车正逐步替代人类作为驾驶员，但在法律层面上，这些车辆依然有其所有者。一些学者建议，自动驾驶汽车致损责任应当由保有人承担。如此就决定了自动驾驶汽车出现交通事故后，汽车所有者或者使用者应当负起相应的责任。这类责任以运行利益为本位，以运行支配为依据。所以，对于自动驾驶汽车来说，有运行利益或者可以主导其行驶的主体才是车辆的保有人。

责任判断中心由人类驾驶员驾驶行为向使用者审视汽车运行利益与运行支配转变，能够更加有效解决自动驾驶汽车交通事故责任确认问题。所有人或者使用人选择自动驾驶功能使用时，将享受车辆运行的收益，报偿理论认为其还应当承担因此而导致的危险。尽管用户在自动驾驶过程中不直接操控车辆，但其控制着自动驾驶系统的开启和路线选择，从而在一定程度上支配了汽车的风险。所以，允许保有人对交通事故承担责任具有一定理论依据。

这一视角符合自动驾驶汽车自身的特征，由于其并没有强调驾驶行为而只注重对车辆的统治以及运行利益享受。此外，“机动车一方”的定义是汽车的所有者，其维持了传统机动车交通事故责任规则的结构，只做了适应性的解释，从而降低了制定新规则的法律成本，并且避免自动驾驶汽车和传统机动车在交通事故处理上的彻底脱节。最后把责任考察的重点由驾驶员过错转移到保有人身上，同时还可以简化对被害人主张过程的考

察,从而更有效地应对交通事故责任问题并对事故被害人进行救济。

我国机动车交通事故责任归责的原则主要是以过错为依据,也就是驾驶员驾驶行为中是否有过错。但对自动驾驶汽车而言,保有人责任理论倡导其应当遵守无过错责任原则。第一,虽然目前我国机动车交通事故责任主要是过错责任,但机动车自身危险性较大,应当适用无过错责任。比较法上亦倾向于采取严格责任的方式。作为一种风险更高的机动交通工具,自动驾驶汽车的所有者需要承担无过错责任,这与其所具有的风险特性是一致的。第二,危险责任是以弱者保护理论为理论基础,自动驾驶汽车自主性特征决定了使用人在行进全过程中不一定直接开车。一旦发生意外,要受害者证明保有人的过错是很难的。过错责任原则的引入会使保有人不必承担赔偿责任,与报偿理论不符。故在被害人救济视角下,保有人应负无过错责任。不过自动驾驶汽车交通事故责任情况比较复杂,有必要进行具体分析。在自动驾驶汽车间发生碰撞时,当事人双方都采用了无过错责任原则。若发生与传统机动车相撞事故,则自动驾驶汽车保有人负无过错,相反传统汽车则负过错责任。

因此,自动驾驶汽车造成损害时,使用人和所有人(除违背所有权人的意愿外)均应承担无过错责任。这一责任分配原则不仅与法律精神相契合,而且能够在维护被害人权益的前提下推动自动驾驶汽车在我国汽车行业中的发展。

### 3. 适用现行产品责任问题

在当前自动驾驶汽车责任承担的解决过程中,产品责任成为主流意见。学者认为自动驾驶汽车交通事故责任应当认定为产品责任,由于自动驾驶时用户并不参与操纵,所以事故通常是因为人工智能系统存在缺陷或者漏洞造成。使生产者对产品负责既是理性的,也可以激发生产者不断提高自动驾驶技术可靠性。

产品责任应对自动驾驶汽车发生事故具有诸多优点:第一,因为自动驾驶汽车实际行驶受系统控制,所以事故原因通常为系统故障或者不能应对的道路情况,而不是用户的过失。第二,由生产者负责督促其完善算法与程序以提高车辆安全性能。第三,这样可以降低消费者在选购自动驾驶汽车时的担忧,有利于增加销量和促进行业进步。第四,虽然有人担心生产者负担太重,但是事实上汽车价格中已经含有了期望赔付的费用,而且随着技术进步事故率也有望降低。

不过让生产者承担全部产品责任,用户不承担任何责任的观点也存在问题。用户虽然没有直接驾驶却享有

汽车运行所产生的收益,根本没有责任承担与报偿理论不符。另外,产品责任不能应对全部事故责任,必须证明缺陷是存在的,事故并非都是由于产品缺陷造成的。若用户责任被全部免除,造成事故车辆不存在瑕疵或者瑕疵与事故之间不存在因果关系,则受害人不一定能得到补偿,这将是不可取的。所以产品责任虽然是一种切实可行的责任分配,但是有必要在保证公平合理的前提下进行落实。

在我国,《民法典》和《产品质量法》中产品责任被视为无过错责任。学界普遍接受生产者需承担严格责任,但对于销售者的责任则有不同看法。传统产品的缺陷多源于制造阶段,而自动驾驶汽车的设计和警示缺陷更为突出,涉及生产者和销售者的行为,引发了对严格责任适用性的质疑。一些学者认为,销售者在产品设计和制造阶段无法掌控产品,因此应承担过错责任。然而,本文认为销售者的产品责任仍应是无过错责任。首先,《民法典》已明确规定销售者与生产者的责任为无过错责任,确定责任承担者时才考虑过错。其次,销售者的责任主要涉及产品瑕疵担保责任和产品质量责任。产品分为合格无风险、有问题的无风险产品和存在不合理风险的产品,其中缺陷产品指的是存在不合理风险的产品。狭义的瑕疵产品指有问题但无风险的产品,广义上包括缺陷产品。产品缺陷比狭义瑕疵更具危害性,对于瑕疵产品,我国采用无过错责任,而产品责任则源于违约责任演变为侵权责任。在比较法中,销售者的过错或过错推定责任通常适用于违约责任。对于轻微的瑕疵责任,无须证明过错,而对于严重的产品缺陷,销售者需承担证明过错存在的责任,这是合理的。且如果缺陷非销售者原因导致,销售者无须承担最终责任,不会使其负担过重。因此,销售者的产品责任应为无过错责任,这符合我国的立法精神和比较法的实践,也能确保责任分配的公平和合理。

### 参考文献

- [1]张瑛琪.自动驾驶汽车交通事故责任的法律规制研究[D].西北农林科技大学,2023.
- [2]黄博.论人工智能的法律地位及其规制[D].黑龙江大学,2023.
- [3]焦阳.关于我国人工智能法律与伦理若干问题的思考[J].中国新通信,2022,24(01):103-104.
- [4]吴浩伟.自动驾驶汽车交通事故责任问题研究[D].广东财经大学,2020.