

# 自动驾驶汽车交通事故侵权责任的认定规则探析——以《民法典》第 1208 条为中心

肖亚雄

贵州财经大学法学院，贵州贵阳，550025；

**摘要：**随着自动驾驶汽车技术的迅猛发展，其交通事故侵权责任认定成为关键议题。《民法典》第 1208 条作为机动车交通事故责任的一般规定，为自动驾驶汽车侵权责任认定提供了基础框架与重要依据。本文以此条文为中心，深入探讨自动驾驶汽车交通事故侵权责任认定规则。在责任主体认定方面，传统机动车驾驶中驾驶员承担主要责任，而自动驾驶模式下，因车辆高度自主性，责任主体趋向多元化。除驾驶人外，车辆生产者、软件开发者、所有者等均可能涉入责任范畴。当车辆存在产品缺陷致事故，如传感器故障、算法漏洞等，生产者需依过错或无过错原则担责，这关联到产品责任与侵权责任的竞合。在责任划分与判定标准上，过错原则是重要考量。判断自动驾驶系统是否尽合理注意义务、车辆是否符合安全标准等，成判断依据。然而，当前在责任认定实践中仍面临诸多挑战，如技术标准不统一、数据归属与隐私保护难题等，亟待构建更完善、细化且具针对性的法律规则体系，以适应自动驾驶汽车发展，保障各方权益，在鼓励技术创新与守护交通安全间寻求平衡。

**关键词：**自动驾驶汽车；交通事故责任；产品责任；过错认定

**DOI：**10.64216/3080-1486.26.01.047

## 1 《民法典》第 1208 条的传统适用与自动驾驶挑战

### 1.1 自动驾驶引发的适用困境

#### 1.1.1 主体失位

随着自动驾驶技术的发展，驾驶人在驾驶过程中的角色逐渐被弱化甚至虚化。这种级别的自动驾驶车辆能够在预设条件下完全自主地执行动态驾驶任务，无需驾驶人进行人工监控和干预。与传统的手动驾驶或辅助驾驶不同，驾驶人在 L4 级以上自动驾驶过程中，不再是车辆动态驾驶的积极参与者和控制者，而更像是一个乘客。例如，在一些高度自动化的自动驾驶出租车场景中，乘客只需要输入目的地，车辆会自动完成从起点到终点的行驶过程，驾驶人（如果有的话）只是起到辅助和监督作用，有时甚至可能完全不需要驾驶人。“驾驶人”在法律层面消失，第 1208 条的责任主体失去依托。这就使得传统的以驾驶人为核心的责任主体认定逻辑受到冲击，难以直接将事故责任归咎于驾驶人。

#### 1.1.2 过错认定失效

传统的过错认定标准，尤其是“合理注意义务”标准，在面对自动驾驶系统时失去了明确的对象。在手动驾驶中，判断驾驶人是否尽到合理注意义务有较为明确和可操作的标准，如是否遵守交通法规、是否保持安

全车速和车距、是否对周围环境进行合理观察等。然而，对于自动驾驶系统而言，其运行依赖于复杂的算法、传感器和控制系统，这些系统的工作方式与人类驾驶人的思维和行为模式大不相同。无法像对人类驾驶人一样，用传统的注意义务标准来判断自动驾驶系统是否存在过错。

#### 1.1.3 法律定性冲突

（1）一方面是交通事故责任（第 1208 条）与产品责任（第 1202 条）之间的冲突。当自动驾驶车辆发生事故时，如果将事故归类为传统的交通事故，那么可能会依据第 1208 条来认定驾驶人、机动车所有人或管理人的责任。但如果事故是由于自动驾驶系统的缺陷，如软件漏洞、传感器故障等产品本身的问题导致的，那么更符合产品责任的范畴，应依据第 1202 条来追究生产者、销售者等产品责任主体的责任。例如 2021 年德国特斯拉案中，L3 级车辆撞墙致伤，法院无法认定车主责任（车主称系统故障，厂商称车主未及时接管）；国内 L4 级测试车事故中，安全员被起诉“过失致人死亡”，但法院认为其未实际操控车辆，最终调解结案。

（2）责任竞合下受害人救济路径混乱：当自动驾驶汽车事故同时涉及交通事故责任和产品责任等多种责任形式时，受害人可能会面临救济路径不清晰的问题。例如，受害人不知道是应该依据交通事故责任向车企还

是车主索赔，还是依据产品责任向车企主张赔偿，或者是否可以同时主张多种责任。不同的责任认定和赔偿方式可能会导致赔偿结果的差异，这无疑增加了受害人维权的难度和不确定性。

## 2 自动驾驶交通事故责任认定的核心争议

### 2.1 责任主体的边界争议

#### 2.1.1 驾驶员与车主责任界限不明

在不同自动驾驶级别下，驾驶员与车主的责任难以清晰划分。以 L3 级为例，驾驶员虽可短暂放松注意力，但仍需随时准备接管车辆，但对于“随时准备接管”的具体要求并无明确规定。如某起 L3 级自动驾驶汽车在高速公路行驶时，系统突发故障向驾驶员发出接管请求，驾驶员因使用手机导航查看路线未能及时响应导致追尾。此时，驾驶员违反保持警觉义务，但车辆自动驾驶系统故障也是重要原因，难以明确责任归属。再看 L4 级自动驾驶汽车，在限定区域内可实现高度自动化驾驶，驾驶员角色进一步弱化，但车主对车辆维护保养负有一定责任，驾驶员也可能因未及时察觉车辆异常担责，缺乏明确责任划分标准易导致相互推诿。

#### 2.1.2 产品责任主体的凸显

汽车制造商（OEM）：对整车的设计、制造、集成负责。如果事故源于车辆硬件（如传感器失效、刹车系统故障）或底层软件平台的缺陷，制造商无疑是首要责任主体。

自动驾驶系统供应商：许多自动驾驶系统由独立供应商提供。如果事故源于感知、决策、规划等核心算法的缺陷，供应商应承担多大责任？其与主机厂之间的责任如何划分？

### 2.2 归责原则的冲突

#### 2.2.1 过错责任原则的适用困境

传统的交通事故责任认定主要依据过错责任原则，即根据当事人的过错程度来确定责任。然而，在自动驾驶场景下，由于系统的复杂性和自主性，很难简单地将事故归咎于某一方的过错。例如，当自动驾驶系统出现误判或延迟时，虽然可能是由于算法缺陷或技术限制导致的，但按照过错责任原则，很难直接认定车企或开发者存在过错，而驾驶员也可能因为对系统的过度依赖而在事故发生时没有及时采取正确措施，双方都可能存在一定的“过错”，但这种过错又与传统意义上的主观故意或疏忽有所不同。

#### 2.2.2 无过错责任原则的争议

对于自动驾驶汽车是否应适用无过错责任原则，学

界与业界存在激烈争议。部分观点主张，自动驾驶汽车作为高速行驶的交通工具，具有较高危险性，一旦发生事故，无论技术提供方是否存在过错，都应对受害者承担无过错责任，以充分保障受害人获得及时救济。然而，反对者认为，一概而论地适用无过错责任，会给自动驾驶汽车制造商、软件开发者带来沉重负担，研发自动驾驶技术需耗费巨额资金与大量人力、物力，若因难以完全避免的事故就让其承担无上限的赔偿责任，将严重抑制技术创新积极性，阻碍产业发展。此外，从消费者角度看，若制造商为转嫁风险大幅提高汽车售价，或减少在提升用户体验方面的投入，最终受损的将是广大消费者，而且在实际操作中，完全不考虑过错因素，可能导致一些恶意碰瓷等非因自动驾驶系统缺陷引发的事故让技术提供方无辜担责，造成不公平现象，不利于自动驾驶产业的良性发展与社会公平正义的维护。

## 3 配套制度建议

### 3.1 立法层面

#### 3.1.1 修订《道路交通安全法》

明确自动驾驶系统的“法律主体”地位（如视为“驾驶人”），界定人机责任切换节点。新增自动驾驶等级（L0-L5）的定义及对应责任条款，重点区分 L3（人机共责）与 L4/L5（系统全责）。对于有条件自动驾驶（L3 级）汽车，规定驾驶员、车辆所有人、制造商等各方在不同情况下的责任划分；对于高度自动驾驶（L4 级及以上）汽车，可引入无过错责任原则，由车辆所有人、管理人或保险公司等先行承担责任，再向有过错的制造商、软件开发者等追偿。

#### 3.1.2 制定《自动驾驶汽车管理条例》

要求所有自动驾驶车辆安装符合国家标准的事件数据记录系统（EDR+），记录驾驶模式、传感器数据、系统决策、接管请求等关键信息，数据至少保存 5 年。ODD（运行设计域）备案制度：L4/L5 车辆需向监管部门备案其 ODD 范围（如地理围栏、天气条件、道路类型），超范围运行视为运营者过错。要求制造商/运营者建立事故应急响应机制和终身数据追溯能力。进一步细化自动驾驶汽车数据的收集、存储、使用、共享等环节的安全和隐私保护要求，明确相关主体在数据处理中的权利和义务，防止数据泄露和滥用，保障用户的合法权益。

### 3.2 司法层面

#### 3.2.1 设立技术调查委员会

由交通、计算机、法学专家组成国家级自动驾驶事

故鉴定中心,负责提取并分析EDR+数据,还原事故过程;检测系统是否存在算法偏见、硬件故障或网络攻击痕迹;出具具有司法效力的技术鉴定报告。

### 3.2.2 完善电子证据规则

针对自动驾驶汽车事故中产生的大量电子证据,如车辆系统日志、传感器数据、通信记录等,进一步完善电子证据的审查和认定规则。明确电子证据的法律效力、收集和保全程序、真实性和完整性的审查标准等,确保电子证据在案件审理中能够得到公正、有效的运用。

### 3.2.3 域外立法借鉴

随着无人驾驶技术的不断发展,世界各国对无人驾驶汽车的应用所引的法律问题逐渐展开研究。文章通过研究美国、德国、英国、日本关于无人驾驶汽车的立法规定,从归责原则、责任分配、配套制度等多层面进行分析,试图为我国未来完善无人驾驶汽车相关立法提供借鉴意义。明确无人驾驶汽车的法律地位、责任分配以及因果关系判定标准等要件。原因在于,相较于传统机动车发生交通事故后主要由车辆的所有人或驾驶人作为责任主体,无人驾驶汽车涉及的主体不仅包含二者,还包含汽车生产者和其他数据信息提供者等第三方主体。因此,厘清相关主体间的责任、确定责任承担主体才能弥补事故的损害,实现对受害者的充分救济。

## 4 结论

### 4.1 核心主张

本文的核心主张是构建一套完善的自动驾驶汽车交通事故侵权责任分层认定规则及配套制度。针对有条件自动驾驶(L3级)和高度自动驾驶(L4级及以上)的不同特点,分别明确各责任主体在交通事故中的侵权责任归属,包括驾驶员、车辆所有人、制造商、软件开发器等,并引入举证责任倒置规则以平衡各方的举证能力。同时,从立法、司法和保险机制创新三个层面提出配套制度建议,旨在为自动驾驶汽车的发展营造一个安全、有序、公平的外部环境,确保在鼓励技术创新的同时,能够有效保护受害者的合法权益,促进整个行业的可持续发展。

### 4.2 制度价值

#### 4.2.1 对受害者的保障价值

清晰的责任认定规则和配套的保险机制创新,能够确保受害者在事故发生后,能够迅速从保险公司或相关

责任方获得合理的经济赔偿,用于医疗救治、车辆维修、生活补助等,减轻受害者的经济负担。司法层面的多元纠纷解决机制以及保险机制中的多种保险产品,为受害者提供了多元化的救济途径,增加了受害者获得赔偿的机会和可能性。

#### 4.2.2 对自动驾驶汽车产业发展的促进价值

立法层面明确责任主体和归责原则,以及司法层面的专门审判机构和专家辅助人制度,能够为自动驾驶汽车的制造商和软件开发提供者提供一个相对稳定、可预期的法律环境。这有助于消除企业对技术研发和创新的后顾之忧,鼓励其加大在自动驾驶技术领域的投入,推动技术的不断进步和完善。通过立法制定统一的技术标准和测试认证体系,以及保险机制中的风险评估和定价模型,可以对自动驾驶汽车行业的企业行为进行规范和引导,促使其提高产品质量和安全性能,加强数据管理和隐私保护,从而提升整个行业的运营水平和市场竞争力。

## 参考文献

- [1]叶飞,樊莎莎.无人驾驶汽车交通事故中的侵权责任主体认定研究[J].重庆科技大学学报(社会科学版),2025,(02):45-57.
- [2]元浩.自动驾驶汽车交通事故侵权法律适用分析[J].中国汽车市场,2025,(01):43-44.
- [3]曹银辉.浅析自动驾驶汽车交通事故民事责任[J].道路交通管理,2024,(11):42-45.
- [4]罗亮.自动驾驶汽车交通事故侵权责任研究[D].南京信息工程大学,2024.
- [5]吴玮琪.自动驾驶汽车交通事故侵权责任问题研究[D].江西财经大学,2024.
- [6]王泽时,王祖腾.无人驾驶汽车交通事故侵权责任及法律应对[J].大陆桥视野,2023,(12):75-78.
- [7]郑志峰.自动驾驶汽车的交通事故侵权责任[J].法学,2018,(04):16-29.
- [8]韩旭至.自动驾驶事故的侵权责任构造——兼论自动驾驶的三层保险结构[J].上海大学学报(社会科学版),2019,36(02):90-103.
- [9]殷诗雨.无人驾驶汽车交通事故中的侵权责任研究[D].中国人民公安大学,2022.
- [10]王若晨.自动驾驶汽车交通事故侵权责任问题之研究[D].西南政法大学,2022.