

論自動駕駛汽車使用者的刑事責任

周銘川*

摘要 無論自動化駕駛程度如何，自動駕駛汽車都只是使用者使用的工具，汽車所有者要對其使用汽車產生的危險或交通事故承擔責任，可能成立危險駕駛罪、交通肇事罪、肇事後逃逸犯罪。但是在L4和L5中使用者一般不能構成醉酒駕駛型危險駕駛罪，容易因為未及時接管駕駛而構成故意的或過失的不作為犯罪。應嚴格區分汽車生產者、銷售者、使用者對使用汽車有可能發生交通事故的抽象預見和使用者對某一具體交通肇事結果的具體預見。

關鍵詞 自動駕駛汽車 使用者 抽象預見 危險駕駛 交通肇事

傳統道路交通法律法規和法學理論是針對普通汽車和人類駕駛員而制定和發展的，沒有充分考慮自動駕駛的狀況。^[1] 隨著自動駕駛技術的發展，自動駕駛汽車已經走上道路，使自動駕駛從科幻變為現實，相關規定和理論有必要適應新的現實。自動駕駛能使駕駛員的駕駛操作減少甚至消失，既能大量減少因人類操作失誤而造成的交通事故，^[2] 也能方便未成年人、老年人、殘疾人、醉酒者使用自動駕駛汽車出行，^[3] 對促進經濟發展和社會進步無疑具有重大意義。然而，自動駕駛並非完美無缺，也可能因自動駕駛系統失靈或硬體故障或駕駛員操作失誤而引發交通事故。^[4] 例如，2016年1月20日，一輛特斯拉（Tesla）在京港澳高速河北邯鄲路段行駛時，因躲閃不及，撞上道路清潔車，司機高某當場死亡，當時，車輛正處於自動駕駛功能的“定速”狀態，卻未能偵測出正在道路前方施工的清潔車，並未躲閃和減速，而是保持車速撞向清潔車。^[5] 2016年5月7日，一輛特斯拉Model S自動駕駛汽車誤把一輛白色車廂大卡車當作高掛的廣告架，試圖從廣告架下穿過，導致

* 周銘川，上海交通大學法學院副教授，法學博士。

[1] 參見皮勇：《論自動駕駛汽車生產者的刑事責任》，載《比較法研究》2022年第1期，第55頁。

[2] 據世界衛生組織報告，90%的交通事故來自於人類行為的失靈。參見蕭文生：《自動駕駛汽車法制之發展（上）》，載《月旦法學雜誌》第318期（2011年），第123頁。有專家認為“95%交通事故皆導因於人為錯誤”“交通事故有95%人為疏失”，參見洪德欽：《歐盟自動駕駛車之發展策略與法律規範》，載《歐美研究》第50卷第2期（2020年），第349-431頁。

[3] 參見[德]馬庫斯·毛雷爾等：《自動駕駛技術、法規與社會》，白傑等譯，機械工業出版社2020年版，第67頁、第135頁等。

[4] 參見[德]埃里克·希爾根多夫：《自動化駕駛與法律》，黃笑岩譯，載《私法》2016年第1期，第89頁。

[5] 參見李根、曉璐：《央視曝特斯拉自動駕駛事故 國內首次致死：不減速撞前車》，載新浪網2016年9月14日，<http://tech.sina.com.cn/it/2016-09-14/doc-ixvukhv8402791.shtml>。

自動駕駛汽車撞上大卡車車廂，駕駛員當時正在看電影，未能及時接管駕駛而當場死亡。^[6]在這兩例中，如果駕駛員足夠小心謹慎，就能及時發現系統異常而接管駕駛，就有可能避免悲劇發生。據美國國家公路安全管理局統計，自2019年以來，特斯拉自動駕駛汽車在美國總共發生736起碰撞事故，造成至少17人死亡。^[7]當使用自動駕駛汽車發生交通事故時，車輛的程序開發者、生產商、銷售商、所有者、使用者、資料提供者、相關部門人員，應否及如何承擔刑事責任，就成為刑法學界熱烈討論的問題。^[8]

對於自動駕駛汽車的購買者而言，他們最關心的，是如果使用自動駕駛汽車時發生交通事故，自己應否及如何承擔刑事責任的問題，該問題是影響人們購買自動駕駛汽車的積極性以及制約自動駕駛汽車產業發展的重要問題之一，迫切需要進行前瞻性研究。因此，本文擬探討自動駕駛汽車的購買者在使用自己的自動駕駛汽車時可能涉及的刑事責任問題，不包括單純乘坐自動駕駛的公共交通工具的普通乘客的刑事責任問題，因為後者主要由運營公司承擔責任。

一、使用者能否構成醉酒駕駛型危險駕駛罪

根據《中華人民共和國刑法》第133條之一的規定，醉酒後在道路上駕駛機動車的，構成醉酒駕駛型危險駕駛罪。根據相關國家標準，駕駛員每100毫升血液中含有酒精80毫克以上屬於醉酒駕駛，這比我國台灣“刑法”第185-3條中規定的每100毫升血液中含有酒精50毫克以上即為醉酒駕駛的標準更高，但兩者都屬於抽象危險犯，成立本罪既不需要判斷行為人事實上是否不能安全駕駛，也不需要判斷行為人的駕駛是否已經危及公共安全，只要血液中酒精濃度超標即應處罰。至於司法實踐中經常適用“兩高兩部”2023年12月18日頒佈的《關於辦理醉酒危險駕駛刑事案件的意見》來提高醉酒駕駛的認定標準，諸如要求血液中酒精濃度超過180毫克/100毫升才追究刑事責任等，則未必符合抽象危險犯理論。

（一）醉酒者使用L0-L3級汽車能否構成本罪

在使用L0-L3級汽車時，^[9]是由駕駛員負責駕駛的，系統僅起輔助作用，如果駕駛員醉酒後仍然在道路上駕駛汽車，當然構成危險駕駛罪。

其中，L0級無自動化（No Automation）是沒有自動化系統，要由駕駛員完成所有駕駛任務，系統僅能提供警告、報警、緊急安全干預等即時駕駛輔助，使用此級別汽車一般不涉及自動化相關法律責任問題。在L1級駕駛支援（Driver Assistance）和L2級部分駕駛自動化（Partial Automation）中，汽車僅安裝自動駕駛輔助系統，能幫助駕駛員完成操縱方向盤、踩剎車或油門等操作，但觀察路況、決策、執行等其他動態駕駛任務則由駕駛員完成。兩者區別在於，L1能在同一時間幫助駕駛員操縱方向盤、剎車或油門中的某一項，但無法同時進行這3項操作，L2則能同時進行這3項操作。^[10]

在L3級有條件自動化（Conditional Automation）中，系統能在部分區域完成所有駕駛任務，

[6] See Omri Ben-Shahar, *Should Carmakers Be Liable When a Self-Driving Car Crashes?* Forbes (22 September 2016), <https://www.forbes.com/sites/omribenshahar/2016/09/22/should-carmakers-be-liable-when-a-self-driving-car-crashes/>.

[7] 參見《美國公路安全局：特斯拉自動駕駛發生736起事故、至少17人死亡！》，<https://www.sohu.com/a/686718962121648969>，2023年8月31日訪問。

[8] 參見[日]松宮孝明：《有關自動駕駛的刑事法諸問題》，孫文譯，載《高大法學論叢》第18卷第1期（2022年），第279-306頁。

[9] 對於汽車的自動化程度，學界公認的是國際自動機工程師學會（SAE）的J3016標準，該標準於2014年1月制訂，2016年9月、2018年6月、2021年4月修訂。See *Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles*.

[10] See *The Road to Full Automation*, U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, (3 September 2023)<https://www.nhtsa.gov/technology-innovation/automated-vehicles-safety>.

包括依靠自身感測器感知周圍環境以觀察路況、借助深度學習做出決策並執行等，但系統可以隨時要求駕駛員接管駕駛，而駕駛員必須接管，因此駕駛員一般仍需要密切觀察路況、監控駕駛環境，以便在收到系統通知時能及時接管駕駛。因此，即使在 L3 中可以由系統完成大部分甚至全部駕駛任務，有可能系統全程都未要求駕駛員接管駕駛，也不影響醉酒駕駛者要構成犯罪的結論。因為，本罪是抽象危險犯，構成本罪不要求實際上發生了危險，只要求需要隨時準備接管駕駛的人酒精超標即可。

相反觀點認為，既然在 L3 中是由系統完成大部分甚至全部駕駛任務，駕駛員實際上可能全程都不需要接管駕駛，則應當在其需要接管駕駛時才判斷醉酒狀態，只有當發生險情需要接管駕駛而其卻處於醉酒狀態時，才能構成本罪，如果整個駕駛過程都沒有發生需要駕駛員接管駕駛的險情，則駕駛員實為普通乘客，即便醉酒也不構成本罪。^[11]這是把本罪分析成具體危險犯，違背了抽象危險犯原理。在 L3 中，是由駕駛員負責全部駕駛的，其要承擔監控任務，在緊急情況下，即使系統尚未發出接管通知也要接管駕駛。因此駕駛員全程都要保持高度注意力，已經處於駕駛狀態，即使尚未接管駕駛，在醉酒時也應構成本罪。

（二）醉酒者使用 L4-L5 級汽車能否構成本罪

L4 和 L5 是真正自動化，兩者區別主要在於所行駛的道路區域不同。其中，L4 級是高度自動化（High Automation），系統能在部分區域完成所有駕駛任務，無須駕駛員接管駕駛，駕駛員也不需要觀測路況。但系統可能給駕駛員發送請求協助通知，駕駛員既可以接管駕駛，也可以不予理睬。^[12]L4 與 L3 的區別在於，L4 在碰到緊急情況時能自行解決問題，或自動採取危險最小化措施，L3 則需要駕駛員接管駕駛。L5 級是完全自動化（Full Automation），系統能在全部道路上完成所有駕駛任務，不會給使用者發送接管或協助通知，使用者既不需要觀測路況，也不參與駕駛，完全處於乘客地位，但使用者也可以選擇人工駕駛而不使用自動駕駛系統。

可見，在 L4 和 L5 中，是由系統負責駕駛的，在車上的使用者實際上相當於乘客，既不必接管駕駛，也不負責觀察路況和決策，所有駕駛操作都由系統自動完成。並且，使用者有可能不在車上，比如在使用汽車運貨時，使用者只需在遙控器上設定目的地、途徑地並按按鈕啟動汽車即可，因此，使用者無論醉酒與否，都不會因其駕駛操作而顯著提高交通事故發生概率，不應構成本罪。

不過，如果醉酒者對醉酒之後發生的交通事故具有過失，比如，由於醉酒導致意識模糊，明顯忽略自動駕駛汽車要求接管駕駛的緊急提示，因而對事故結果具有重大過失，則應考慮其對事故結果有無過失責任。由於使用者可以選擇人工駕駛而不使用自動駕駛，如果使用人工駕駛，則醉酒後在道路上駕駛機動車當然構成本罪。雖然不是全程使用人工駕駛，但頻繁操縱駕駛，比如遙控指揮自動駕駛汽車飆車、超速及其他違規等，同樣應構成本罪，因為其是車輛實質控制人，實質上是他在駕駛。駕駛員是指“操作、駕駛或實質控制車輛之任何人”。^[13]

我國台灣學者比較細緻地討論了“駕駛”的定義。其認為就本罪在 L4、L5 中的適用而言，重要的是醉酒者僅啟動汽車是否屬於駕駛，如果屬於駕駛，則按本罪抽象危險犯本質，自然無法不構成本罪，因為只要在性質上屬於醉酒駕駛，就不會因為行為持續時間過短而影響本罪成立。^[14]肯定說認為，自動駕駛汽車的行駛本身是由使用者指令所左右的，使用者可以指定目的地或路線，能啟動自動駕駛系統，能剎車停車，即便在 L5 中，用戶也可以選擇控制車輛，因此可以認為自動駕駛

[11] 參見黃種甲：《論自動駕駛汽車之“駕駛”概念：以不能安全駕駛罪及肇事逃逸罪為中心》，載《台大法學論叢》第49卷特刊（2020年），第1455頁。

[12] 參見高翔：《自動駕駛與機器人中的SLAM技術——從理論到實踐》，電子工業出版社2023年版，第5-6頁。

[13] See Jacob D. Walpert, *Carpooling Liability?: Applying Tort Law Principles to the Joint Emergence of Self-Driving Automobiles and Transportation Network Companies*, 85 Fordham Law Review, 1863, 1886 (2017).

[14] 參見黃種甲：《論自動駕駛汽車之“駕駛”概念：以不能安全駕駛罪及肇事逃逸罪為中心》，載《台大法學論叢》第49卷特刊（2020年），第1411頁。

汽車是在使用者的控制下行駛的，屬於駕駛。^[15]

本文認為，如果認為僅啟動自動駕駛汽車即屬於駕駛，會導致將自動駕駛汽車和普通汽車完全等同，並且忽略刑法設立本罪的立法理由，即醉酒後駕駛汽車會由於駕駛員意識障礙而大幅度提高交通事故發生概率，而僅啟動自動駕駛汽車而不真正操作駕駛的行為類型並不會提高交通事故發生概率。如果肯定僅啟動即屬於駕駛，則遙控剎車停車也屬於駕駛，則在飲酒之後立即遙控剎車停車也屬於醉酒駕駛，但僅剎車停車顯然不會提高交通事故發生概率，不能以犯罪論處。因此，不宜認為僅啟動自動駕駛汽車即屬於駕駛。應當從實質上考慮對道路交通安全真正有危險的駕駛行為，比如各種實質操縱駕駛行為等。

二、使用者能否構成交通肇事罪

有學者認為，在自動駕駛汽車自主控制狀態下發生交通事故的，其生產者、使用者和其他人員難以按照我國現有刑法的罪名定罪處罰；除非道路交通安全法和刑法有專門規定，否則駕駛人員不接管汽車或接管後無力改變交通事故結果的，不構成交通肇事罪或其他管理過失犯罪。^[16] 本文不贊同這種過於絕對化的觀點，認為應當具體問題具體分析，即使在 L4 和 L5 中，駕駛員也可能構成犯罪。正如有學者所言，不能簡單地認為駕駛員對相關事故沒有故意和過失行為，而應根據實際情況對各個主體的行為進行分析。例如，如果自動駕駛系統對路況進行了正確判斷，而駕駛員卻進行了錯誤判斷，導致事故發生，這一行為本身就存在過失，駕駛員沒有理由不承擔過失責任；如果自動駕駛系統沒有對前方距離非常近（遠遠小於安全車距範圍）的行人進行緊急制動操作，駕駛員卻完全依賴自動駕駛系統制動而沒有接管駕駛強行剎車，便屬於過於自信的過失。^[17]

（一）在 L0-L3 中使用者能否構成交通肇事罪

由於 L0-L2 級中幾乎完全由駕駛員操作駕駛，因此不涉及自動化相關問題。在 L3 中，由於駕駛全程由駕駛員負責，系統僅是輔助，當出現系統難以處理的險情時，系統會提示駕駛員接管駕駛，但也可能由於故障而未能及時提示。

如果駕駛員發現，出現了系統難以處理的險情，而系統卻由於誤判或故障等原因，沒有及時提示駕駛員接管駕駛時，駕駛員應否主動及時接管駕駛？答案是肯定的，因為是駕駛員在駕駛汽車，系統只是輔助駕駛工具，駕駛員應主動應對駕駛過程中出現的任何險情。如果駕駛員明知汽車可能撞上行入卻放任不管，或者誤以為即便撞死行人也是汽車生產商、銷售商的責任而與自己無關，則應構成故意殺人罪，正如放任自己的狼狗咬死他人要構成故意殺人罪一樣。

如果駕駛員不知道發生了險情，或者知道發生了險情卻誤以為系統能夠自動避免，則應視具體情況考慮駕駛員能否構成交通肇事罪。因為，駕駛員的駕駛行為創造了交通往來危險，其對其他使用道路的人應負維持交通安全義務，以防損害發生，故負有避免撞傷他人的注意義務。^[18] 只要違反了交通運輸管理法規，並且對交通事故損害結果具有過失，就應構成交通肇事罪。例如，其他與駕駛員駕駛技術相當的人，在當時情況下都能看出即將發生交通事故，但駕駛員當時忙於看手機視頻，而沒有注視道路前方，且又超速駕駛，無疑具有過失。在 L3 中，駕駛員是經過駕駛培訓、通過考試取得駕駛證的人，理應用駕駛員標準來考察其對具體損害結果的預見能力和避免能力，以考慮能否構成過失犯罪。

[15] 參見黃種甲：《論自動駕駛汽車之“駕駛”概念：以不能安全駕駛罪及肇事逃逸罪為中心》，載《台大法學論叢》第49卷特刊（2020年），第1416頁。

[16] 參見皮勇：《論自動駕駛汽車生產者的刑事責任》，載《比較法研究》2022年第1期，第55頁。

[17] 參見郝守才、郝媛媛：《論自動駕駛汽車涉罪的刑事責任與刑事立法的完善》，載《鐵道警察學院學報》2023年第3期，第74頁。

[18] 參見陳聰富：《侵權行為法原理》（第2版），元照出版公司2021年版，第211頁。

如果系統發現出現了系統難以處理的險情而發出提示要求駕駛員接管，但駕駛員明知可能發生事故而拒不接管時，可能構成故意殺人等故意犯罪。如果在系統尚未發出接管通知、或駕駛員接到通知但來不及接管駕駛、或雖已接管駕駛但來不及採取有效措施時，就發生了交通事故，則要全面考慮駕駛員對事故結果有無違反注意義務。比如，是因系統失靈而未及時通知，還是因駕駛員打電話而未及時接管駕駛，駕駛員對系統失靈有無故意或過失，來不及採取有效措施的原因等，駕駛員有可能構成交通肇事罪。

例如，2018年3月，一輛優步（Uber）自動駕駛汽車在亞利桑那州坦佩市以時速70公里進行測試行駛，因判斷失誤而將一位推著自行車橫穿馬路的49歲婦女撞死。系統先是誤把婦女當成其他車輛，在事故發生前1.2秒才確認是婦女並可能撞上該婦女，但已無法避開而需要緊急剎車，但行動抑制機制的設計卻讓緊急剎車動作延後1秒（因為需要再度確認風險本質以避免誤判），直到事故發生前0.2秒，系統才發出警報要求測試員接管駕駛，但測試員當時並未注意路況，導致其在自動駕駛汽車撞上婦女近1秒後才踩剎車。^[19]可見，如果駕駛員密切注視路況，就能及時發現推著自行車橫穿馬路的婦女，就能警覺自動駕駛系統是否失靈而在系統提出接管要求之前及時接管駕駛並緊急剎車，因而承辦檢察官認為，女測試員當時用手機觀看綜藝節目、未盡到監督義務的過失是事故發生的主要原因。^[20]

又如，2018年12月，在我國台灣省道三號新竹路段，一輛特斯拉自動駕駛汽車撞上一輛警車，因為駕駛員在開啟自動駕駛功能之後睡著了，沒有注意自動駕駛汽車要求接管駕駛的警示。^[21]如果駕駛員沒有邊開車邊睡覺，就能及時發現險情而及時接管駕駛，因而對事故可能具有過失。

但如果駕駛員沒有違反交通規則，即使不小心導致交通事故造成被害人死亡，也不能以交通肇事罪或過失致人死亡罪論處，因為這是法律允許的風險。“科技不可能永遠安全，如果我們想利用一項特定科技，就必須容忍它的風險。”^[22]“如果禁止一切危險，社會就會停滯”。^[23]只要遵守了行為基準或行為規範，就不會將實施有風險的行為認定為違反注意義務。例如，如果完全遵守了交通規則，即使駕駛行為是有危險的，也不被認為違反注意義務。^[24]但如果是故意殺人，即使沒有違反交通規則，也不可能被法律允許。比如，司機看到行人闖紅燈過馬路時，雖然明知行人違反交通規則而自己並未違反交通規則，也不能不剎車而將行人撞死，否則將構成故意殺人罪，其行為完全符合故意殺人罪的各項成立條件，沒有違反交通規則並非違法性或責任的阻卻事由。

（二）在L4和L5中使用者能否構成交通肇事罪

根據我國2021年8月《汽車駕駛自動化分級GB/T 40429-2021》的規定，在第5級（相當於L5）中，系統仍可以請求使用者接管駕駛，用戶既可以接管駕駛也可以不予理睬。並且，使用者可以隨時請求系統退出，可以不啟動系統而全程人工駕駛，說明第5級也必須安裝方向盤、剎車和油門等設備，說明使用者在第5級中也有一定的注意義務。因此，L4和L5自動駕駛汽車一般都會安裝人工啟動、剎車、停車裝置以便人工操縱。那麼，當使用者發現道路上出現險情而系統明顯有誤判、失靈時，是否有義務主動接管駕駛或者緊急剎車停車？例如，道路前方明明出現了行人而系統卻沒有剎車停車跡象，或系統已經多次違反駕駛常規駕駛而有被駭客操縱嫌疑，使用者應否立即採

[19] 參見黃昱凱：《Level 4等級自動駕駛汽車道德困境決策行為初探：電車困境的應用》，載《運輸學刊》第32卷第4期（2020年），第430頁。

[20] See *Uber 'not criminally liable' for self-driving death*, BBC NEWS (6 March 2019), <https://www.bbc.com/news/technology-47468391>.

[21] 參見黃昱凱：《Level 4等級自動駕駛汽車道德困境決策行為初探：電車困境的應用》，載《運輸學刊》第32卷第4期（2020年），第430頁。

[22] 參見Eric Hilgendorf：《自動駕駛與刑法——以“阿沙芬堡案”為例》，林信銘譯，載《高大法學論叢》第15卷第1期（2019年），第2頁。

[23] 參見陳家林：《外國刑法理論的思潮與流變》，中國人民公安大學出版社2017年版，第233頁。

[24] 參見張明楷：《外國刑法綱要》（第3版），法律出版社2020年版，第209頁。

取剎車停車等有效措施？如果有義務而拒不履行，能否構成相關犯罪？

有學者認為，在 L4-L5 自動駕駛汽車交通事故中，汽車生產者完全掌握機動車的運行支配，徹底取代人類駕駛者而成為唯一的責任主體，因而使用者不會構成犯罪。^[25] 本文認為，這種觀點過於絕對。從費希爾道德責任理論看，雖然自動駕駛汽車解除了使用者對汽車的引導性控制，但並沒有卸載使用者對汽車的管制性控制，因此使用者仍應為自動駕駛汽車交通事故承擔相應道德責任。^[26] 由於汽車是供使用者使用的，使用者理應對其使用工具所造成的損害承擔責任，有義務及時監測工具在使用過程中所發生的各種危險。當發現險情時，使用者有義務主動接管駕駛或者緊急剎車停車，不能明知系統可能出現故障或已經出現故障卻放任不管，甚至希望事故發生；否則，應構成相應故意犯罪，無論使用者是否在車上。例如，當使用者發現有小孩突然跑到道路中間，而系統卻沒有剎車跡象時，就應立即手動或遙控剎車或停車，不能放任汽車撞上小孩；否則，應構成間接故意殺人罪，不能藉口使用自動駕駛而免除刑事責任。如果使用者誤以為即便撞死人也是汽車生產商、銷售商的責任而與自己無關，因而放任汽車撞人，則是法律認識錯誤，不影響其構成故意殺人罪。

正如有學者所言，由於 L3 和 L4 的自動駕駛功能可以由駕駛員主動停止運作或者可以轉換為由人接手，所以在交通事故發生時，駕駛員有無責任仍需視其有無履行危險情況注意義務與接管駕駛義務而定；由於這兩級自動駕駛功能主要在於駕駛員與自動駕駛系統的合作與互動，所以駕駛員有無過失取決於其是否在適當條件下起用自動駕駛系統。^[27] 例如，如果在濃霧或暴風雨等不適宜使用自動駕駛的情況下啟用自動駕駛系統，駕駛員就可能存在過失；當自動駕駛系統因碰到無法應變或難以處置的緊急情況而發出警示通知，要求駕駛員接管駕駛時，駕駛員應當具備瞬間解讀道路狀況的能力，並立即做出反應以避免事故發生，如果駕駛員未能於適當時機接管駕駛，就可能有過失。^[28]

特別是，L4 或 L5 在發現自己難以處理的險情時，有可能對使用者發出協助通知，儘管理論上根據自動化設計規則，使用者無需回應這種通知，但這種通知實際上已經提醒使用者，汽車碰到了自動駕駛系統難以處理的險情，需要人類協助，如果使用者置之不理，無疑具有主觀惡性。德國《道路交通安全法》第 1 條 f 第 2 項也規定，自動駕駛汽車的技術監督員有義務回應自動駕駛汽車做出的採取替代駕駛行為的提示，如果自動駕駛汽車提示應當關閉自動駕駛功能，則駕駛員應當立即關閉自動駕駛而不能強行使用。^[29] 依德國《道路交通安全法》第 1 條 b 第 1 項規定，雖然駕駛員在使用 L3 和 L4 自動駕駛系統時不用注意交通狀況和控制車輛，但其必須處於“隨時準備接手駕駛”的狀態，當根據自動駕駛系統的警示通知，或依其認知，或依“明顯狀況”其必須認知依規使用 L3 或 L4 自動駕駛功能的前提已不存在時，駕駛員就有義務及時接管駕駛。^[30] 不過，法律並未要求駕駛員必須持續監測道路交通狀況，而僅要求其履行最低限度的注意義務，以便在必要時能及時接管車輛控制。^[31] 換言之，駕駛員僅在違反最低限度注意義務時才可能產生法律責任。^[32]

那麼，這是否會造成認真監視車輛駕駛情況的使用者可能構成犯罪，而故意從不監視車輛駕駛情況的使用者反而不構成犯罪這種不平衡？為了避免出現這種問題，法律有必要規定，任何使用自

[25] 參見張龍：《自動駕駛型道路交通事故責任主體認定研究》，載《蘇州大學學報（哲學社會科學版）》2018年第5期，第73-80頁。

[26] 參見顧世春：《費希爾道德責任理論視角下自動駕駛汽車使用者道德責任研究》，載《自然辯證法研究》2021年第2期，第113-118頁。

[27] 參見吳淑莉、董啟忠：《汽車交通事故駕駛人之侵權責任》，載《財產法暨經濟法》第70期（2022年），第103頁。

[28] See Jeffrey R. Zohn, *When Robots Attack: How Should the Law Handle Self-Driving Cars That Cause Damages*, University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy, p.461, 478 (2015).

[29] 參見李聖傑：《“自動駕駛汽車”肇事之刑法評價省思》，載《檢察新論》第32期（2023年），第105頁。

[30] 參見蕭文生：《自動駕駛汽車法制之發展（上）》，載《月旦法學雜誌》第318期（2021年），第109頁。

[31] Siehe J-E. Schirmer, *Augen auf beim automatisierten Fahren! Die StVG-Novelle ist ein Montagssstück*, NZV2017, S.255.

[32] Siehe Lüdemann, Sutter, Vogelpohi, *Neue Pflichten für Fahrzeugführer beim automatisierten Fahren-eine Analyse aus rechtlicher und verkehrspsychologischer Sicht*, NZV 2018, S.414.

動駕駛汽車的人，都必須密切監視汽車行駛狀況，以便及時採取有效措施。即使是完全不懂駕駛技術的人，對於汽車即將撞上行人或他車這種比較明顯的事態，也是能夠發現並及時採取剎車停車等措施的，因此有義務監視汽車運行情況；否則，對於汽車行駛過程中發生的事故，應當成立不作為犯罪。類似於自己在家裏呼呼大睡而放任自己飼養的狼狗在外面咬人，儘管其將狼狗放出門時並不確定其狼狗會不會咬人、會咬到哪一個人。無需親自自動駕駛不等於不需要監視駕駛，自動駕駛只是幫助使用者節省駕駛操作，減輕駕駛時的緊張和壓力，而不是完全代替使用者駕駛。

不過，在 L4 和 L5 中，如果使用者確實不知道系統可能發生故障，或者感覺系統可能發生或者正在發生故障卻不知道怎樣干預，則主觀上沒有犯罪故意，不構成故意犯罪。此時，應根據使用者的駕駛能力來判斷其是否構成交通肇事罪。如果是駕駛員，則同在 L3 中一樣，只要違反交通運輸管理法規和注意義務，即可構成交通肇事罪。使用者在 L4 和 L5 中不構成醉酒駕駛型危險駕駛罪並不意味著不能構成交通肇事罪，因為兩者理由不同。不構成醉酒駕駛型危險駕駛罪是因為醉酒者並未真正駕駛汽車，是完全由系統自動駕駛，此時人的醉酒並不會顯著提高交通事故發生概率，不符合抽象危險犯的設立理由，而構成交通肇事罪則是因為駕駛員違反了注意義務和交通運輸管理法規，有義務避免而未能避免具體損害結果發生，根據《中華人民共和國刑法》第 18 條第 4 款，即使是醉酒者也應當承擔刑事責任。

總之，雖然系統失靈一般是製造商的責任，但應當預見系統可能失靈卻沒有預見到、應當接管駕駛卻沒有及時接管駕駛、應當剎車停車而沒有及時剎車停車、應當轉向改道而沒有轉向改道等，則是使用者的責任。或者說，雖然自動駕駛是由系統負責，但自動駕駛之外的注意義務仍由使用者承擔。主要是作為義務，不履行者能構成不作為犯罪，而與傳統汽車中駕駛員的作為過失有所不同。如果不是駕駛員而只是普通乘客，則難以用與駕駛員相同的標準來判斷乘客對具體損害結果有無注意義務，而應當用普通乘客的標準來判斷其有無注意義務、是否違背注意義務，但也可能構成交通肇事罪，比如具有重大過失等。

（三）應當區分抽象注意義務和具體注意義務

由於被允許的危險理論和過失犯本質理論都使用“注意義務”這一詞語，導致許多學者誤把兩者當成同一個概念，產生種種混亂。涉及的問題主要是，行為人應當預見和避免的對象，到底是具體的還是抽象的損害結果？汽車生產商、銷售商、程序研發人員，對某個交通事故中受害者的死亡，到底有無注意義務？本文認為，應當準確分辨這兩種不同的“注意義務”，不應將兩者混為一談。

其中，被允許的危險理論中的注意義務，是一種預見某種行為的事故發生概率並使該概率符合法定標準的義務，不是對具體損害結果的預見和避免義務。例如，任何生產銷售汽車的人，都知道汽車在道路上行駛總是會有一定的事故發生概率的，有義務使自己生產銷售的汽車的事故發生概率低於法定標準，否則就是違反注意義務。但這顯然不是對某一輛汽車將會在何時何地撞死何人的具體結果的預見和避免義務，他們在客觀上不可能預見並避免某一具體損害結果，因而不可能對具體損害結果負有注意義務。如果認為只要不生產銷售汽車就能避免所有交通事故，因而在個案中仍然屬於對具體損害結果能夠預見和避免，則是將抽象預見和具體預見混為一談，並且與國家允許實施風險行為不符。

而自動駕駛汽車的使用者的注意義務，則是對某一個損害結果的預見和避免義務，因為只有對具體的損害結果，才談得上能否預見和避免問題，才能要求行為人承擔預見和避免的注意義務。例如，當有小孩跑著橫穿馬路而經過汽車前面時，使用者對汽車是否會撞上該小孩的預見就是一種具體預見，這種預見是在現場的使用者才可能有的預見，汽車的生產商、銷售商等人則不可能具有這種預見，更不可能有能力避免。不能假設他們能時時刻刻都以高度注意力全神貫注地監視其所生產銷售的每一輛自動駕駛汽車在道路上行駛的情況，因為這顯然不可能。

當自動駕駛系統失靈或車輛硬體出現故障導致交通事故時，使用自動駕駛汽車的駕駛員可能承擔的責任，與車輛製造商、銷售商可能承擔的責任，是兩種性質不同的責任。前者是一種具體的對

他人生命健康所承擔的過失責任，針對對象是行為人能夠預見和避免的某個具體結果。“使用道路的人，應負維護交通安全的義務；所以駕駛人應隨時注意車況，預防任何偶發事件的發生，並有預備停車的準備，如未能盡到此一注意義務，則有侵權行為的賠償責任。換言之，行為人為一定行為後，對於一般人應負預防損害發生的義務。”^[33] 後者則是一種產品責任，是確保自己生產、銷售的產品符合法定安全標準的責任。只要事故發生概率在法律允許範圍內，就屬於法律許可的風險，即使發生事故也不用承擔責任，即使生產者、銷售者“希望”其產品發生事故，也不屬於犯罪故意，因為是法律允許實施的合法行為。一定的事故是現代社會中科技、經濟、社會發展的必要代價，受害人的損失可以由國家賠償或商業保險來解決，不能違背故意、過失理論去追究刑事責任。如果即使盡最大可能注意仍然不能避開刑事責任風險，則自動駕駛汽車將難以進入市場，與自動駕駛汽車推廣相關的好處將會喪失。^[34] 只有生產、銷售的汽車不符合法定安全標準，才會因出現損害結果而承擔產品責任。如果是故意生產、銷售不合格產品，能構成《中華人民共和國刑法》第146條規定的生產、銷售不符合安全標準的產品罪；如果是過失生產、銷售不合格產品，則僅能承擔侵權損害賠償責任。

有學者認為，如果駕駛員的過失與自動駕駛系統的過失共同導致實害結果發生，則是過失同時犯，應當對駕駛員和車輛供應者分別以過失致死罪論處，但未來有可能在立法論或解釋論上推翻否定過失成立共同正犯的通說，而將駕駛員與車輛供應者認定為過失共同正犯或過失幫助犯。^[35] 本文認為，這是將車輛供應者對他人使用自動駕駛汽車時可能發生事故的抽象注意與駕駛員對某個實害結果的具體注意混為一談，忽略了過失中對預見對象的要求。

另有學者認為，如果製造商未能使其產品符合法定安全標準，就可能對產品所致損害承擔刑事責任，可能被判故意（如果他知道風險）或過失的身體傷害或不作為殺人罪，因為，製造商必須保證其產品達到現行科學和技術標準才能上市銷售，並且必須持續關注消費者的回饋，必要時應召回缺陷產品甚至完全停止銷售等；如果製造商知道剎車有問題，就不能繼續銷售該汽車，正如既然動物園管理者明知從籠子裏放走老虎的後果就必須避免這樣做一樣。^[36] 這種觀點不完全正確。生產者、銷售者只能抽象地預見使用其產品有發生事故的可能性，但卻不可能具體地預見哪一個具體事故會發生，自然也無法採取措施來避免具體結果發生，不能對具體結果承擔刑事責任，不能對事故結果構成故意殺人罪或交通肇事罪。換言之，製造商、銷售商對事故的預見是一種“使用自動駕駛汽車具有一定事故發生概率”的抽象預見，只要這種概率低於法定標準，比如比人工駕駛事故發生概率低兩倍以上等，國家就能允許這種自動駕駛汽車的生產銷售，就屬於合格產品。“為了將自動駕駛汽車投入實際使用，必須將不可避免的事故概率降低到社會可接受的水平（‘容許危險’）。這一水平是‘不歸責於任何人的事故’的社會容忍之限度。”^[37] 事故發生概率在使用傳統汽車時也是存在的，對概率的抽象預見顯然不屬於犯罪過失中的“預見”。而使用者對汽車在行駛途中是否可能撞上他人的預見，則是一種對具體損害結果的具體預見，不是那種始終存在的知道駕駛汽車可能發生事故的抽象預見。因此，不應當將生產者、銷售者及使用者對駕駛汽車可能發生事故的抽象預見與使用者對汽車即將撞到某個人的具體預見混為一談。

還有學者認為：“消費者完全有理由相信製造商所設計的程序在非特殊情況下都會遵守交通

[33] 參見郭冠甫：《侵權行為》，三民書局2006年版，第18頁。

[34] 參見[瑞士]薩賓娜·格萊斯等：《若機器人致害，誰將擔責？—自動駕駛汽車與刑事責任》，陳世偉譯，載陳興良主編：《刑事法評論》第2卷，北京大學出版社2017年版，第351頁。

[35] 參見陳俊偉：《論駕駛半自動駕駛車輛肇事之刑事責任》，載《刑事政策與犯罪防治研究》第27期（2021年），第333頁。

[36] 參見[瑞士]薩賓娜·格萊斯等：《若機器人致害，誰將擔責？—自動駕駛汽車與刑事責任》，陳世偉譯，載陳興良主編《刑事法評論》第2卷，北京大學出版社2017年版，第349頁。

[37] 參見[日]松宮孝明：《有關自動駕駛的刑事法諸問題》，孫文譯，載《高大法學論叢》第18卷第1期（2022年），第280頁。

規範，故其對自動駕駛汽車違反交通規則進而造成交通事故的行為並不具有預見可能性。”“普通交通肇事行為是生產廠商因程序設計缺陷等原因造成的，消費者對此種事故並不存在過失，當然無須承擔侵權責任。”^[38] 本文認為，這種觀點過於理想化，並且對過失的定義存在誤解。因為，其是假設自動駕駛系統在任何情況下都能遵守所有交通規則，並且能夠即時更新資訊而時時知道最新頒佈的交通規則，並假設使用者也從來不會指令自動駕駛汽車違反任何交通規則。這無疑過於理想化而不切實際。而認為只要自己的車不違反交通規則就不會造成交通事故也不切實際，因為道路上其他人和車可能違反交通規則引發事故。即使自動駕駛汽車完全遵守交通規則，使用者也可能違反注意義務。比如，L4 自動駕駛汽車在傍晚行駛時，由於光線較暗，未能識別躺在馬路中間的精神病人，正在車上的駕駛員也因打手機遊戲而未能發現精神病人，導致自動駕駛汽車將精神病人當場壓死，顯然，駕駛員只要稍微注意，就能發現一個成年人躺在馬路中間，就能指令自動駕駛汽車緊急剎車或繞開那個人，因而存在重大過失。

（四）使用者的超越承擔過失問題

如果使用者對各級自動駕駛汽車的系統失靈或硬體故障有過錯，因而導致交通事故的，也應當對事故結果構成過失犯罪。例如，使用者執意不安裝防滑鏈而行駛於雪地上導致汽車打滑、未更新地圖即進行跨區旅遊而肇事、因未及時更新系統或未及時更換硬體導致系統失靈等。^[39] 即使用者有義務事先判斷車輛是否適於自動駕駛。^[40] 日本國土交通省自動車局 2018 年 9 月頒佈的《自動駕駛車輛安全技術準則》中規定，自動駕駛汽車使用者應當對自動駕駛汽車的設備進行檢查與管理，並按要求更新系統，以確保行車安全。

以上屬於超越承擔過失問題。雖然使用者對具體損害結果無預見能力或無避免能力，按通常過失理論，似乎應當由於缺乏結果避免能力而不承擔避免義務、不構成過失犯罪，但由於使用者事先對自己欠缺預見能力或避免能力有過錯，因而理論上不承認其缺乏注意能力的抗辯，而認為其仍應構成過失犯罪。^[41] 例如，當發現汽車快要撞上某個滑雪者，想要避免該結果卻由於汽車打滑而無法控制汽車行進方向，以至於汽車撞死滑雪者，行為人要構成交通肇事罪；當發現汽車快要撞到橫穿馬路的行人，而自動駕駛系統卻無剎車跡象，想要避免該結果而緊急接管駕駛，但由於剎車系統失靈而無法剎住車，導致汽車撞死了行人，事後發現是由於自己未及時更新自動駕駛系統導致剎車系統失靈時，行為人也應構成交通肇事罪。

三、使用者能否構成肇事後逃逸犯罪

和傳統駕駛一樣，在自動駕駛中，也可能發生交通肇事後逃逸的問題，此時，使用者能否構成肇事後逃逸的犯罪？這裏首先需要理解何為“逃逸”，其次必須結合自動駕駛的特徵來理解。

（一）肇事後逃逸是指肇事後拒不履行救助義務

最高人民法院 2000 年頒佈的《關於審理交通肇事刑事案件具體應用法律若干問題的解釋》第 3、5、6 條中將“肇事後逃逸”解釋為“在發生交通事故後，為逃避法律追究而逃跑的行為”。這一解釋受到許多學者批評。例如，張明楷教授認為，將“逃逸”解釋為“為逃避法律追究而逃跑”明顯不合理：其一，犯罪後為逃避法律追究而逃跑是人之常情，犯罪後不逃跑是不具有期待可能性的行為；其二，刑法之所以沒有將逃逸規定為殺人、放火、搶劫等罪的法定刑升格情節，而僅將逃

[38] 參見魏超：《自動駕駛汽車對生命緊急避險的刑事責任》，載《華東政法大學學報》2022 年第 4 期，第 79 頁。

[39] 參見黃種甲：《論自動駕駛汽車之“駕駛”概念：以不能安全駕駛罪及肇事逃逸罪為中心》，載《台大法律論叢》第 49 卷特刊（2020 年），第 1416 頁。

[40] See Takeyoshi Imai, *Legal Regulation of Autonomous Driving Technology: Current Conditions and Issues in Japan*, 43 IATSS Research, 263, 264 (2019).

[41] 參見周銘川：《德國刑法中的超越承擔過失理論介評》，載《西南政法大學學報》2010 年第 6 期，第 31-40 頁。

逸規定為交通肇事罪的法定刑升格情節，是因為在交通肇事場合有需要救助的被害人，是為了促使行為人救助被害人；其三，在“因逃逸致人死亡”中，顯然是因為不救助被害人才導致被害人死亡，而不能認為逃避法律追究是致人死亡的原因；其四，之所以要求行為人救助被害人，是因為行為人的交通肇事行為使他人生命處於危險狀態，由此產生作為義務，不履行作為義務當然能夠成為法定刑升格根據。因此，應當以不救助被害人的不作為為核心來理解和認定逃逸，逃逸是指逃避履行救助被害人的義務，只要在交通肇事後不救助被害人，即使仍然留在事故現場也屬於逃逸，反之，讓其家屬或朋友救助傷者而自己離開現場的，則不屬於逃逸。^[42]周光權教授也認為，對於“逃逸”應該解釋為不救助被害人而逃跑，而沒有必要考察行為人是否出於逃避法律追究的動機或目的，“因逃逸致人死亡”則是指行為人在交通肇事後對被害人不予救助，致使其死亡的情形。^[43]黎宏教授亦認為，之所以將交通肇事後逃逸作為加重處罰情節，主要是考慮到被害人的生命安全，避免被害人因為行為人逃逸而延誤治療，目的是促使行為人積極救助被害人，而不只是為了督促肇事者主動接受法律的追究，同時，犯罪後逃避法律制裁也是人之常情，不能成為加重犯罪人刑罰的理由，因此，將“交通肇事後逃逸”理解為“為逃避法律追究而逃跑的行為”顯然不妥。^[44]我國台灣“刑法”中肇事後逃逸罪的立法理由也是“為維護交通安全，加強救護，減少被害人之死傷，促使駕駛人於肇事後，能對被害人即時救護”。^[45]

本文贊成上述學者的觀點，認為“逃逸”的實質是對事故傷者拒不履行救助義務，不是對逃逸之前的交通事故拒不承擔法律責任，否則，必然得出如下結論：一是在任何犯罪條文中都應規定處罰犯罪後逃逸行為，不應僅規定於交通肇事罪中；二是若因犯罪後企圖拒不承擔法律責任而被加重刑罰，相當於對同一個犯罪行為處罰兩次，違背一事不再罰原則和罪刑相適應原則；三是會導致認為肇事後不逃跑而在現場看著傷者痛苦死亡的，反而不能按“逃逸”處罰，這明顯不合常理，因為此種情形下肇事者主觀惡性更大；四是會導致對不願承擔法律責任的主觀態度的處罰比對致人重傷死亡的交通肇事本身的處罰更重。例如，根據《中華人民共和國刑法》第133條的規定，交通肇事致人重傷、死亡或者使公私財產遭受重大損失的，法定刑為三年以下有期徒刑或拘役，肇事後逃逸的，法定刑為三年以上七年以下有期徒刑；如果認為“逃逸”是指“為逃避法律追究而逃跑”，實際上是對交通肇事行為處罰了兩次，一次是交通肇事行為，一次是肇事後為了逃避法律追究而逃跑的行為，法定刑從最高3年提高到最高7年，翻了一倍多；假如某人交通肇事當場撞死一人，沒有逃跑時最高能判3年，如果逃跑之後被抓回，則最高能判7年，這多出的4年，既不是處罰逃跑行為，因為逃跑行為本身沒有任何社會危害性，不可能受處罰，也不是處罰對撞死人拒不承擔法律責任的行為，因為犯罪人被抓之後被定罪量刑了，已經對此承擔了法律責任，所以唯一受處罰的，是行為人不願意對撞死人承擔法律責任的主觀態度。有學者由於沒有認識到肇事後“逃逸”的本質是拒不履行救助義務，導致認為該條文違反了憲法中的平等原則，應當廢除，理由是其他犯罪都不處罰犯罪後逃逸行為。^[46]

（一）各級自動駕駛汽車使用者均能構成肇事後逃逸犯罪

如前所述，在L0-L3級中，雖然使用了一些駕駛輔助系統或自動駕駛系統，但仍然是由駕駛員負責全部駕駛的，駕駛員能因違反交通運輸管理法規和注意義務造成交通事故而構成交通肇事罪。在此基礎上，駕駛員在發現交通事故之後，拒不履行救助傷者義務而逃逸的，在我國大陸構成具有逃逸情節或因逃逸致人死亡情節的交通肇事罪，在我國台灣構成單獨的“肇事後逃逸罪”，兩者可

[42] 參見張明楷：《刑法學（下）》（第6版），法律出版社2021年版，第926-927頁。

[43] 參見周光權：《刑法各論》（第4版），中國人民大學出版社2021年版，第218頁。

[44] 參見黎宏：《刑法學各論》（第2版），法律出版社2016年版，第61頁。

[45] 參見甘添貴：《刑法各論（下）》，三民書局2014年版，第68頁；林山田：《刑法各罪論（下冊）》（修訂5版），北京大學出版社2012年版，第192頁。

[46] 參見姜濤：《交通肇事後逃逸加重處罰的合憲性思考》，載《比較法研究》2019年第1期，第162-176頁。

統稱為“肇事後逃逸犯罪”。在 L4 和 L5 中，如果使用者發現自己所乘坐或遙控指揮的自動駕駛汽車發生交通事故，其有無救助傷者義務？能否因不履行救助義務而構成肇事後逃逸犯罪？

本文認為，如果 L4 和 L5 使用者是具有駕駛證的駕駛員，則應當適用和其他駕駛員相同的注意義務標準，更可能因違反交通運輸管理法規和注意義務而構成交通肇事罪，無論事故發生時其是否在車上。在此基礎上，使用者肇事後自己駕車逃逸或者指使肇事車輛逃逸，拒不救助傷者的，應當構成肇事後逃逸犯罪。

如果 L4 和 L5 使用者是不具有駕駛證的普通人，比如未成年人、老年人、殘疾人或其他不懂駕駛技術的人，由於其對具體損害結果的預見能力和避免能力要遠低於駕駛員，所以其構成交通肇事罪的可能性要比駕駛員小得多，僅對一些比較明顯的事態能成立交通肇事罪。如果能構成交通肇事罪，自然能在此基礎上構成肇事後逃逸犯罪。如果不能構成交通肇事罪，則能否構成肇事後逃逸犯罪就容易產生爭議。

其一，如果認為構成肇事後逃逸犯罪必須以行為首先構成交通肇事罪為前提，^[47]則容易否認普通人的刑事責任，既然行為人不構成交通肇事罪，自然無法構成肇事後逃逸犯罪。例如，小王遙控指揮其 L5 自動駕駛汽車運送鋼材，沒料到自動駕駛汽車在行駛過程中因判斷失誤，將橫穿馬路的行人撞成重傷，小王在發現後趕緊遙控讓自動駕駛汽車逃離肇事現場，其將不構成肇事後逃逸犯罪，但這不太合理。

其二，如果認為構成肇事後逃逸犯罪並不以行為首先構成交通肇事罪為前提，則容易認為，即使使用者並不構成交通肇事罪，也同樣要構成肇事後逃逸犯罪。比如在上例中，雖然小王對自動駕駛汽車違反交通規則過失肇事之結果無法預見，因而本人不構成交通肇事罪，但其是自動駕駛汽車的使用者，當發現有人被撞之後，就對傷者負有救助義務，應當立即撥打 120 急救電話和 122 交通事故報警電話，並立即趕往事故現場以救助傷者，而不能遙控指揮肇事車輛逃離現場，因此小王仍應構成肇事後逃逸犯罪，或者因不履行救助義務放任傷者死傷而構成故意傷害罪或故意殺人罪。

（二）各級自動駕駛汽車使用者都對車禍傷者有救助義務

本文認為，無論汽車自動化駕駛程度如何，對使用者而言，即使其對交通事故並不構成交通肇事罪，比如由於沒有違反交通運輸管理法規或沒有違反注意義務而不構成交通肇事罪，也仍然對事故中傷者具有救助義務，因為是他在使用汽車過程中造成他人傷害的，其有義務採取有效措施防止傷害結果進一步擴大，這屬於先行行為引起的救助義務。^[48]這種作為義務不能因為使用了自動駕駛而當然免除。不能指望與事故無關的其他人去救助傷者，更不能讓汽車生產商、銷售商去承擔這種救助義務，因為他們對具體事故毫不知情，事先無法預見和避免，事後無法及時得知，根本沒有能力進行救助。因此，使用者對事故傷者具有救助義務，拒不履行救助義務而放任傷者重傷或死亡的，構成不作為的故意傷害罪或故意殺人罪。只是《中華人民共和國刑法》第 133 條將這種拒不履行救助義務的故意不作為犯罪作為一種加重情節規定在交通肇事罪條文中，形成在過失犯罪中規定故意犯罪情節的奇特局面，導致形成諸多誤解。

反之，如果認為自動駕駛汽車的使用者對事故傷者沒有救助義務，則一是對傷者很不公平，導致傷者的命運完全寄託於撞傷他的汽車是自動駕駛汽車還是普通汽車之上：如果是普通汽車，則其可能因被救助而活下去；如果是自動駕駛汽車，則其將因無人救助而死亡。二是對駕駛員也不公平，因為如果其駕駛的是普通汽車，就要依法對傷者承擔救助義務，如果其駕駛的是自動駕駛汽車，就不用對傷者承擔救助義務，甚至可以放任傷者活活痛死，這顯然不妥。

儘管《刑法》第 133 條將故意不作為犯罪作為加重情節規定在交通肇事罪條文中，但最高人民法院 2000 年《關於審理交通肇事刑事案件具體應用法律若干問題的解釋》第 5 條第 2 款仍然正確

[47] 參見袁國何：《論自動駕駛情形中的刑事責任》，載《蘇州大學學報（法學版）》2022年第4期，第87頁。

[48] 參見馬克昌：《比較刑法原理——外國刑法學總論》，武漢大學出版社2012年版，第177頁。

理解了刑法規定，其規定“交通肇事後，單位主管人員、機動車輛所有人、承包人或者乘車人指使肇事人逃逸，致使被害人因得不到救助而死亡的，以交通肇事罪的共犯論處。”從而，雖然上述指使者本人既沒有單獨構成交通肇事罪的基本犯，又沒有與肇事者構成交通肇事罪基本犯的共犯，但仍可以因指使肇事者逃逸而與肇事者共同構成交通肇事罪的情節加重犯。因為拒不履行救助義務的所謂“逃逸”本身是故意實施的，不存在過失逃逸問題，從而，指使者是教唆肇事者不履行救助傷者義務的教唆犯，本身可以構成不作為的故意殺人罪或故意傷害罪，兩者是共同成立“逃逸”之故意犯罪，而不是共同成立交通肇事罪這一過失犯罪。

因此，即使自動駕駛汽車的使用者不構成交通肇事罪的基本犯，也可以因為指使肇事車輛逃逸或自己駕駛車輛逃逸而構成肇事後逃逸犯罪，形成既不構成“交通肇事罪（基本犯）”又構成“交通肇事罪（情節加重犯）”的奇特景象。

四、結語

雖然自動駕駛技術的發展使人類減少了駕駛操作，但自動駕駛汽車畢竟只是人類使用的工具，應始終服務於人類並聽從人類的指令。^[49]人類則始終要對其使用工具而給他人造成的損害承擔責任，不能因為工具的先進性、智慧性而否認自己的責任。如果因使用自動駕駛汽車而發生交通事故，就應嚴格根據故意和過失的概念，判斷使用者對事故結果有無故意和過失，可能成立相應犯罪。使用者對交通事故結果所應承擔的刑事責任，與生產者、銷售者對產品的設計、製造缺陷所應承擔的產品責任，是兩種性質的責任，不應混為一談。

Abstract: Regardless of the level of automated driving, an automated vehicle is only a tool used by the user. The owner of the vehicle is liable for any danger or traffic accident arising from the use of the vehicle, and may be charged with offenses such as dangerous driving, traffic accident offenses, or hit-and-run offenses. However, in L4 and L5 scenarios, the user generally cannot commit the offence of dangerous driving while intoxicated, and it is easy to commit the offence of intentional or negligent omission by failing to take over the driving in time. A strict distinction should be made between the abstract forethought of the producer, seller and user of a motor vehicle as to the likelihood of a traffic accident occurring while using the vehicle, and the user's specific forethought as to the outcome of a specific traffic collision.

Key words: Autonomous Vehicles; Users; Abstract Foreseeability; Dangerous Driving; Traffic Accidents.

（責任編輯：馬志遠）

[49] 參見張麗卿：《AI倫理準則及其對台灣法制的影響》，載《月旦法學雜誌》總第301期（2020年），第114頁。