

自駕車對現行汽車事故法律責任之挑戰與回應

編目：民法

出處	月旦法學雜誌，第 288 期，頁 51-57
作者	黃銘傑教授
關鍵詞	人工智慧、自我行為責任、自駕車、責任真空、基本收入
摘要	黃銘傑教授指出，自駕車之態樣與傳統行車方式不同，若發生事故時法律責任應如何追究？原因歸屬、訴訟如何進行等相關影響為何，尚待探討？而現行侵權行為法等法律規範係以故意與過失為前提；若未來引進人工智慧與自駕車系統，我們必須承擔並回應其所伴隨的風險以及其對於傳統法律責任所帶來之挑戰。
重點整理	<p>一、人工智慧（AI）對法學領域帶來的挑戰</p> <p>（一）目前想像中 AI 帶來之問題</p> <ol style="list-style-type: none">1.人類對 AI 的不信任態度 舉例而言，AI 的建議與醫師本身看法相左，而醫師不願相信 AI 最後卻導致醫療事故時，應如何看待醫師的醫療行為及判斷？2.低層社會恐被排除在 AI 運用之外 較低社經地位的人恐怕無法有效利用資訊，此情形並將隨著未來科技高速發展加劇，從而導致某些人可將 AI 納為己有，某些人卻被永遠排拒在其外。3.AI 的法律上地位 AI 於法律上如何定義？法律規範又應如何設計？再者，AI 可否擁有法人格，進而可享有言論自由或作為人類之代理人？4.Black Box 問題 當 AI 能夠自行取得所需數據並分析利用思考，從而作出行動決定時，當中的思辨過程不再透明。此一情形稱為 Black Box，並恐將發生人類無法駕馭 AI 的情形。 <p>（二）法律責任的對應與處理</p> <ol style="list-style-type: none">1.責任如何歸屬判斷 舉例而言：當自駕車與自然人駕駛同時存在時，發生事故之過失責任如何判斷？2.責任真空狀態 而若無自然人駕駛，純粹係 AI 駕駛，則除非 AI 系統設計一

重點整理

開始即存在瑕疵，否則後續既無任何人為介入，而且存在前述 Black Box 問題，很可能發生事故卻無人可為此負擔責任。

3.若 AI 應負擔責任，如何處罰之

退一步言，縱使 AI 應負擔事故過失責任，但自由刑、罰金等刑責對 AI 似無作用。如何設定其負面誘因而達成法律所希望的懲罰效果，不無疑問。

二、自駕車與民事法律領域相關議題

(一)自駕車的定義：根據美國 SAE 分級標準，分成五個等級

1.第一、第二等級之自駕車

本質上其實只是輔助自然人駕駛的性質，系統僅具自動停車、警示提醒的功能。此類輔助駕駛系統下，駕駛人仍需操控方向盤、油門、剎車，並不發生 AI 責任負擔問題，在現行法律下爭議較少。

2.第三等級

一般情形下為自動駕駛，但緊急狀況仍需由自然人所操控。最具爭議的重點在於：**自駕轉移到人駕的反應時間有多久，超過法所定義之標準是否即發生自然人之過失責任？並且，何種「緊急情況」須由自然人取代 AI 系統？**

3.第四、第五等級之自駕車

第四等級之自駕車屬於完全自駕，但某些地區或路段受到特別限制，比如高速公路。第五等級之自駕車則完全無任何限制。

(二)責任主體釐清：第三等級之自駕車

1.自然人駕駛

第三等級之自駕車發生緊急事故時，轉由自然人取代 AI 為駕駛。是以**自然人駕駛應取代而為取代**（比如正在看其他資訊而未注意前方路段狀況，導致未能立即反應接手），**負擔民法侵權行為責任**。

2.汽車製造商

車商依消費者保護法第 7 條以下負擔產品責任，係屬無過失責任。然而，**車商能夠舉證車輛製造時已經符合當時最高科技水準，則能依同法第 7-1 條抗辯免責**。

(三)責任主體釐清：第四等級以上之自駕車

1.自然人駕駛

第四等級以上之自駕車為完全自動駕駛，**自然人不再涉入，自然也無故意過失之民法侵權責任可言**。

2.汽車製造商

汽車製造商可能依消保法第 7-1 條最高科技水準抗辯免責。此

<p>重點整理</p>	<p>情形下，自駕系統的軟體開發商是否應單獨負責？抑或汽車製造商仍有其應負擔之責任？</p> <p>3.訴訟上困境</p> <p>(1)舉證責任難題 涉及的行為主體非常多，應由誰負擔舉證責任、如何負擔、法制上又該如何設計？</p> <p>(2)駭客入侵問題 若 AI 系統發生差錯係因為駭客入侵，則種種責任又該如何追究、釐清、分擔？</p> <p>三、自駕車與其他法律領域相關議題</p> <p>(一)刑法上議題 自駕車是否會有刑事責任發生？若為肯定，應為汽車製造商的問題，或者設計商的問題？</p> <p>(二)行政法上議題 道路交通管理之法規與政策如何配合自駕車時代來臨而為適當修正？法制上，應要求製造商設計商優先保護車外人身安全或車內人身安全？</p> <p>(三)憲法上議題 自駕車資訊是否應該提供給政府，此涉及個人資料隱私權的難題。</p>
<p>考題趨勢</p>	<p>(改編自 2018.12.03 自由時報新聞， 網址：https://news.ltn.com.tw/news/focus/paper/1253733)</p> <p>甲向 T 車商購買市價 450 萬之電動車，並選配「自動輔助導航駕駛」，一旦啟用，系統將會根據目的地自動駕駛車輛駛向公路交流道或出口。購車時，T 車商的業務員再三和甲強調，此一功能目前在台灣並不允許在無人監督的情況下使用。</p> <p>甲將車子借給友人乙使用，但疏未轉達上開業務員關於自動輔助導航駕駛系統的提醒。乙某日駕駛該電動車下班自新竹返回台北，一上國道後便開啟自動輔助導航駕駛系統，並因精神不濟睡著，直到追撞前方丙駕駛之小客車才驚醒。</p> <p>丙之車不但毀損，丙本人也身負重傷，支出醫療費二十萬並且三個月無法工作。此三個月期間，丙本受服務之丁公司指派至美國參展發表新產品，丁公司只好取消該項行程，延後新產品發表，估計虧損五百萬營業收入。</p> <p>經事故發生現場鑑定研判，該電動車最後關頭實有啟動自動緊急煞車，否則撞擊力道將更猛烈、損害更慘重。</p> <p>1.丙、丁得否向乙請求相關損失的損害賠償？ 2.丙、丁得否向甲請求相關損失的損害賠償？ 3.丙、丁得否向 T 車商請求相關損失的損害賠償？</p>

延伸閱讀

• 汪信君，〈自駕車時代汽車責任保險之應有風貌〉，《月旦法學雜誌》，第 288 期，2019 年 5 月，頁 58-66。

※ 延伸閱讀推薦，都可在最多法學資源的【月旦法學知識庫】
www.lawdata.com.tw 立即在線搜尋！

【高點法律專班】

版權所有，重製必究！