

德国修改道路交通法引入自动驾驶条款

一、德国《道路交通法》的修订

2017年5月12日，德国议会两议院（Bundesrat 和 Bundestag）通过了一项由运输部提议的法案（下称“《修订案》”），将自动化驾驶相关概念及规定引入已于1909年6月1日生效的《道路交通法》（Strassenverkehrsgesetz (StVG)），简称“《道路法》”中，规定在特定时间和条件下，高度或全自动化驾驶系统可接管驾驶人对汽车的控制。《修订案》已完成立法审议的核心环节，将于正式公布后生效，但正式公布尚无明确的时间表。《修订案》体现了当前德国立法者对于自动化驾驶的核心态度：在驾驶时系统不可完全取代驾驶人，驾驶人应留在汽车驾驶位上，并能够随时接管车辆的控制；尽管（自动化驾驶）有电脑的补充，但最终责任原则上应主要落在驾驶人身上。

二、修订背景和目的

德国联邦交通部长亚历山大·杜布林德（Alexander Dobrindt）曾表示，“我们希望德国在（自动驾驶）技术革新方面处于顶尖地位。”¹2015年出台的《自动和联网驾驶战略》（Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren）明确了德国应保持其“自动和联网汽车的领先市场”的战略定位，

同时，德国应提供相关领域内一流的供应商。实现该战略的重要步骤之一是搭建必要的法律框架。为此，德国于2016年批准了修订后的维也纳道路交通公约（Wiener Uebereinkommens ueber den Stra ßenverkehr）在德国的适用，允许驾驶人将驾驶任务转移至汽车，《修订案》则着眼于为该原则的实施进一步提供国内法基础。

德国立法者认为，在特定情形下允许技术系统接管对汽车的控制是汽车技术发展的未来趋势，但该系统应能够自主界定并要求驾驶人在必要情况下（重新）接管对汽车的控制。此种技术的发展要求有配套的法律来规范驾驶人与汽车之间的协作关系。作为解决方案，德国立法者选择将现行有效的《道路法》修改为“全世界最现代化的法律”之一，允许载有高度或全自动化系统的汽车在特定的情形下由技术系统接管，并于公共道路上行驶。《修订案》从上位法的角度对自动驾驶的概念、驾驶人的义务、驾驶数据的记录等进行了原则性规定。因为自动驾驶技术的演进是一个持续的过程，《修订案》中援引的国际条约义务和将来对应的细化配套规定也会在实践中不断调整。

三、修订的主要内容

¹译自网络文章（德文）：<https://www.springerprofessional.de/automatisiertes-fahren/unternehmen---institutionen/bundestag-beschliesst-gesetz-zum-autonomen-fahren/12193302>

1. “高度或全自动化汽车”的定义

“高度或全自动化汽车”指载有同时具备以下五种特性的技术设备的汽车：

- 为执行驾驶功能（包括纵向与横向）而在启动后能够控制汽车；
- 能够在高度或全自动化控制驾驶时遵守为汽车行驶制定的交通法规；
- 驾驶人可在任何时候手动控制或停止该技术设备；
- 驾驶人可意识到亲自控制汽车之必要性；以及
- 能够将对驾驶人亲自控制汽车的要求及时通过可视、可听或者可触及的方式呈现给驾驶人。

此外，“高度或全自动化汽车”还需符合适用的国际条约中的相关描述（如维也纳道路交通公约或欧盟立法中的要求）。

2. 驾驶人的责任

在以下情况中，驾驶人有义务立即重新接管对汽车的控制：

- 当高度或全自动化系统要求其接管时，或者
- 当驾驶人意识到或者（基于常识）应该意识到，汽车已不再具备高度或全自动化功能的预设运作条件时（比如轮胎受损）。

3. 事故的赔偿额度

因高度或全自动化汽车的系统故障而导致事故中的人员伤亡，受害者可获得最高损害赔偿额将升至一千万欧元，比目前适用的驾驶事故最高赔

偿额高出了一倍。该调整致力于更好地保护与高度或全自动化汽车相关事故受害者。

值得关注的是，除了赔偿额度的提升，《道路法》并未改变其现有的责任分配模式。针对交通事故，现行《道路法》主要规定了两类责任主体，即汽车所有人和驾驶人：汽车所有人对由汽车造成的损害承担严格责任；汽车驾驶人对由汽车造成的损害适用过错推定原则（即驾驶人需要举证其无过错才可免责）。而汽车生产商并非《道路法》中的责任承担主体，其责任（如质量缺陷）主要受制于民法下的生产者责任和产品质量法中的产品责任之相关规定。

4. 驾驶记录数据-----“黑匣子”的使用

载有高度或全自动化功能的汽车必须根据通用的国际技术标准来记录汽车在某一时刻究竟由驾驶人控制，还是由高度或全自动化功能控制，即所谓的“黑匣子”记录功能。如果高度或全自动化系统已要求驾驶人接管汽车的控制，或者该系统出现了技术障碍，也将立即生成一条相应的技术状态记录。

上述数据应根据主管的道路交通监管部门的要求依法提交，并且该部门有权保存和使用相关数据。但数据的提交应限制在前述部门为实施相应监控目的的的必要范围内。

此外，数据的保存时效也需满足特定要求，在发生交通事故的情况下需保存三年，与针对侵权行为的诉讼时效一致。

四、修订的重要意义和留待解决的若干课题

《修订案》为高度或全自动化汽车在德国“上路”提供了法律依据，在德国自动驾驶的立法进程

中具有不可忽视的意义。

责任的划分与承担一直是自动驾驶立法中备受关注的议题，特别是汽车生产商/零部件及系统供应商是否及如何承担责任的问题。在《修订案》中，暂未明确生产商的责任，但明确强调了高度或全自动化汽车的驾驶人责任。但是，自动化驾驶汽车，尤其是人为干预极小的高度或全自动化汽车，具有以往任何一款人为驾驶汽车不具备的特性，使传统归责制度的适用面临质疑。

德国法学家 Volker Luedemann 教授认为，花高价钱购买（驾驶）辅助系统的人们自然期待更高，但如果在自动驾驶的情况下驾驶人仍应根据《修订案》的规定“监督”汽车的运行，则很难满足其期待。而基于过错责任和严格责任的归责原则，将导致汽车由“系统驾驶却由驾驶人担责”的情况。²故此 Luedemann 教授建议，“应在系统自动驾驶的情况下进行责任区分，并引入对（汽车）生产商的问责。如果德国没有相关的标准，可引入已在自动化驾驶方面先行一步的中国或者美国的（汽车）生产

商相应标准。严格责任将在数年后被弃置”。³交通部长杜布林德也表示“我们能够为驾驶人和电脑驾驶系统创造出同等的法律地位”，并指出，“当汽车处于自动驾驶模式之下，所有的责任应由（汽车）生产商承担”。⁴此外，德国汽车工业协会相关人员表示，驾驶人责任中“（基于常识）应该意识到，汽车已不再具备高度或全自动功能的预设运作条件”所提及的“预设”也是责任问题的关键。因某些特殊的情况（如黑客攻击或干扰）会使对于汽车运作条件的判断变得极为困难，所以当汽车系统偏离“预设”运作条件时，应有足够明确的警示。⁵这些都有待立法者进一步明确和细化。

数据安全性是自动驾驶技术立法的另一个关注焦点。德国政府称，其将致力于建立相关标准以确保依赖自动化系统行车不受干预和操纵。但有评论认为，《修订案》在自动驾驶的数据使用和信息安全方面仍缺乏足够明确的规定。据报道，德国计划在2019年根据科技发展情况进一步修订和完善自动驾驶相关的法律，特别是针对数据的保护和使用的。

封锐 合伙人 电话：86 010 8519 1389 邮箱地址：fengr@junhe.com
闵娜娜 律师 电话：86 010 8553 7701 邮箱地址：minnn@junhe.com
刘欣 律师 电话：86 021 2208 6002 邮箱地址：liuxin_lea@junhe.com

本文仅为分享信息之目的提供。本文的任何内容均不构成君合律师事务所的任何法律意见或建议。如您想获得更多讯息，敬请关注君合官方网站“www.junhe.com”或君合微信公众号“君合法律评论”/微信号“JUNHE_LegalUpdates”。



²译自网络文章（德文）：<https://www.heise.de/newsticker/meldung/Gesetz-zum-automatisierten-Fahren-Das-Auto-lenkt-der-Fahrer-haftet-3659476.html>

³同上[2]

⁴同上[1]

⁵同上[2]