

醉酒状态下开启自动驾驶的归责困境及其纾解

文/陈小康 曹翊群 何 静

内容提要 司法实践习惯于将醉酒状态开启自动驾驶的行为认定为危险驾驶罪,但定罪结论与约束传统人工驾驶的立法原意之间有待调和。理论上试图通过持续监督义务违反说与“驾驶”扩张认定说构建具有实质正当性的归责路径。然而既有方法不仅混淆了犯罪类型构造,也忽略了自动驾驶算法区别于自然人感官的危险回避能力,且将抽象危险犯以纯粹的法益关联性为归责前提而不可取。进而有必要以安全性理论重构危险驾驶罪的可罚性基础。本罪规范目的实为公民对道路通行安全性的合理期待。因此,醉酒状态开启自动驾驶的可归责性就在于,醉酒状态将严重削弱作为“算法黑箱”的自动驾驶系统最终安全保障者的状态,动摇了交通参与者对该系统安全运行的信赖。如此不仅为司法提供了前置化责任认定的理论依据,更推动风险社会中刑法归责的范式转型。

DOI:10.19684/j.cnki.1002-4603.2026.05.015

一、问题的提出

随着自动驾驶技术深入发展,其对传统刑法理论形成深层挑战。当驾驶人血液酒精含量已达醉酒驾驶入罪标准,其设定目的地并启动自动驾驶功能,由系统在无人干预下完成行驶,是否构成危险驾驶罪,成为当前司法实践中亟需厘清的问题。尽管目前高度自动化系统尚未普及,但技术上已具备接近L3级自动驾驶能力,可在特定条件下实现无人驾驶。^①然而,相关立法在设立危险驾驶罪时主要针对传统人工驾驶模式,导致在认定此类新型行为时存在教义学困境。为增强定罪合理性、弥合与立法原意之间的张力,^②有必要在梳理现有归责路径基础上,引入安全性理论等分析视角,为该类行为的刑法定性提供更具解释力的判断依据。

二、既有解释路径的检讨

在理论与实践,将醉酒状态下开启自动驾驶的行为认定为危险驾驶罪,主要存在持续监督义务违反说与“驾驶”扩张认定说两种归责路径。其一,持续监督义务违反说立足于自动驾驶系统的使用规范。依据国家标准《汽车驾驶自动化分级》,当前较为常见的L2级系统要求驾驶人必须持续监控驾驶环境,并在需要时接管。醉酒状态意味着行为人已丧失有效履行该监督义务的能力,既无法清醒判断系统状态与路况,也难以在突发情况下安全介入。因此,其可罚性基础在于对基于技术规范所生之安全注意义务的违反。^③其二,“驾驶”扩张认定说则从行为整体性与控制权归属角度出发,认为即使系统参与驾驶,车辆的控制权本

^①Matthew Schwartz."Transformers: The Age of Repossession:How Autonomous Self-Driving Car Technology Will Affect Future Consumers,"University of Illinois Journal of Law,Technology & Policy 2025,no.1.

^②黄鹏:"角色理论视野下自动驾驶使用者的刑法定性",载《河北法学》2023年第10期。

^③彭文华:"自动驾驶汽车犯罪的归责与归因",载《东方法学》2024年第1期。

质上仍属于驾驶人。启动系统实质是开启了“人机协同”行驶状态，整体上应被评价为刑法意义上的“驾驶”行为。^①由于当前系统尚未实现完全自主，允许醉酒者启动系统等同于主动创设持续且不可控的危险源，因而符合危险驾驶罪的构成要件。相关案例亦支持将“启动驾驶辅助系统”直接认定为驾驶行为。^②

（一）持续监督义务违反说的缺陷

持续监督义务违反说将义务违反作为归责核心，与危险驾驶罪作为故意犯与抽象危险犯的规范构造存在内在抵牾。危险驾驶罪的不法本质在于行为人通过积极作为创设法律所不容许的抽象公共危险，其构成不以危害结果为前提。而该说将醉酒开启自动驾驶的行为归责于监督义务的违反，实则滑向了过失犯或不作为犯的归责路径。一是过失犯的归责基础是对注意义务的偏离，^③其刑罚发动通常以危害结果的发生为必要，旨在规制行为人未能预见并回避具体风险的状态，这与危险驾驶罪惩罚故意创设抽象危险的行为性质迥异。其次，不作为犯的成立以行为人负有明确的特定作为义务为前提，且其刑事处罚通常要求义务违反已导致实害结果的发生，因为单纯的不作为本身仅制造了法益维持状态的危险。^④相反，危险驾驶罪作为典型的抽象危险犯，其可罚性仅取决于符合构成要件的行为本身，无需任何具体危险的现实化。

因此，尽管该说准确指出了醉酒状态导致监督能力丧失的事实，但将其提升为刑事归责的核心依据，则混淆了故意作为犯与过失犯、不作为犯在不法基础与归责结构上的根本差异，难以与危险驾驶罪的规范构造相兼容。

（二）“驾驶”扩张认定说的不足

就“驾驶”扩张认定说而言，其在司法实践中的适用仍有进一步完善的必要，特别是在对危险创设行为的实质认定方面有待深化。该观点将启动自动驾驶系统的行为整体评价为“驾驶”，其成立前提在于该行为本身创设了法所不容

许的抽象公共危险。^⑤然而，在当前技术条件下，自动驾驶系统的设计逻辑与安全规制框架更倾向于风险控制而非危险创设。依据《智能网联汽车自动驾驶系统通用技术要求》（GB/T 44721-2024）等标准，自动驾驶系统具备实时环境监控、风险预测与自动避险等安全能力，并设有防误用与干预抑制机制，其运行旨在预防和化解风险。在此背景下，开启自动驾驶系统更宜被理解为一种技术中立的操作预备行为，其本身并不必然蕴含危险驾驶罪所要求的不法内涵。从客观归责的角度看，启动行为与抽象危险状态之间的常态关联性尚不明确，难以直接认定其实现了法所不容许的风险。^⑥

因此，若要将此类行为纳入刑法规制，需进一步明确其危险源的具体形成机制，而非仅依赖行为形式上的扩张认定。这既有助于增强司法认定的说理充分性，也符合刑法谦抑性原则，避免不当限制公众对自动驾驶技术的合理使用。

三、作为抽象危险犯的可罚性基础

在重构对醉酒开启自动驾驶行为归责路径之前，须先行厘清危险驾驶罪作为抽象危险犯的可罚性基础。既有的义务违反说与“行为”认定扩张说的入罪解释路径实则均建立在传统以法益关联性为基底的处罚逻辑之上，受功利主义刑法观的指引，目的在于将集体安全利益的强化保护需求直接转化为对行为的前置化规制。

（一）传统解释路径中的法益关联性

抽象危险犯的传统解释路径存在结果不法与行为不法之间的分歧。

在结果不法看来，唯有行为对法益造成实害或具体危险方具有刑事可罚性。^⑦尽管抽象危险并不明示为成文法要素，但其本质是立法者依社会经验对法益侵害可能性的前置判断。^⑧需指出，立法预设的类型化危险虽具有常态性，却无法排除例外情形的客观存在，故应允许行为人通过反证推翻危险推定。^⑨

①张阅诏、董玉庭：“自动驾驶中危险驾驶行为的刑法应对”，载《学习与探索》2020年第12期。

②曾琳、陈亚飞、任殷浩：“醉酒后启用汽车驾驶辅助功能在道路上行驶构成危险驾驶罪”，载《人民司法》2025年第12期。

③劳东燕：“公共政策与风险社会的刑法”，载《中国社会科学》2007年第3期。

④李志恒：“不作为犯中支配理论的法教义学展开——兼与徐万龙博士商榷”，载《刑法论丛》2021年第3期。

⑤李德新、宫志超：“自动驾驶算法设计中的伦理决策——基于‘有意义的人类控制’”，载《科技导报》2023年第7期。

⑥孙运梁、张誉馨：“刑法中客观归责理论规则体系研究”，载《法制与社会发展》2013年第2期。

⑦张明楷：《刑法学（第六版）》，法律出版社2021年版，第215页。

⑧刘艳红：《刑法学总论》，中国人民大学出版社2025年版，第130～131页。

⑨张明楷：“抽象危险的立法预设与司法判断”，载《法商研究》2025年第1期，第39～57页。

然而,以结果不法建构抽象危险犯的可罚性基础,本质上动摇了抽象危险犯的独立地位,有待商榷。一是实行行为性与危险推定的逻辑冲突。依结果不法的立场,实行行为的成立须满足对法益产生现实威胁。但在抽象危险犯中,当行为人通过反证成功推翻立法预设的危险性时,该行为即因缺乏实质危险而被排除了不法性。这就直接消解了抽象危险犯的独立意义,形成构成要件形式符合性与实质违法性判断的自我解构。二是将本应由控方承担的存在特定危险的积极证明义务,转化为被告人证明危险不存在的消极义务,这背离了刑事诉讼的疑罪从无原则。三是当行为人基于合理依据确信其行为未创设法不容许之风险时,刑罚仍仅依据客观类型化风险强加罪责。如此归责实质上奉行了严格责任,突破了责任主义原则所要求的罪责与个人可谴责性的关联。^①

在结果不法解释抽象危险犯陷入窘境下,行为不法提供了另一条诠释路径。该理论主张,抽象危险犯的可罚性并非源于可能对法益造成具体危险或实害的结果不法,而在于行为本身蕴含的典型风险属性已被立法类型化。

在行为不法内部,也是通过不同路径与法益侵害相关联。其一,通过犯罪倾向关联法益保护。该说将抽象危险犯定位为具体危险犯的前置化截堵构成要件,其可罚性基础类比为不能犯未遂,即行为虽因客观条件未达致具体危险,但行为人通过实施类型化行为已显露其敌对意志与人格危险性。其二,通过危险的接受程度来关联法益保护。该说从规范遵守期待视角重构可罚性基础。行为人明知其行为被立法确认为典型风险源,仍执意实施该行为,即表明其漠视社会成员的安全互助义务,主动接受法所不容许的风险升高。^②其三,通过行为规训机能关联到法益保护。晚近学者在风险社会背景下提出,现代工业文明中的法益侵害常呈现匿名性与系统性特征。如有毒食品、环境污染等风险无法追溯至具体个人的因果贡献。因此,立法者要构建公民行为的标准化框架,通过刑法的行为指引功

能减轻个体风险判断负担,最终实现社会信任秩序的制度性维护。^③总的来说,无论行为不法内部存在何种路径对抽象危险犯进行建构,最终在犯罪决意形成阶段实现法益保护的预防优势。

但是,从行为不法出发构建抽象危险犯的可罚性面临机能主义异化的风险。第一,公民自主决定权会被消解。行为不法论通过规范内化机制将风险预防责任转移至立法,表面上减轻了公民的个案危险判断负担。但此种减负,是以刑法家长主义剥夺行为人的自主决定空间。^④当立法者将特定行为类型预设为不可反证的抽象危险源时,无异于宣告公民对自身行为社会危害性的理性判断权力失效。第二,行为不法论对法益前置保护的过度推崇,容易导致刑法沦为风险管控纯粹工具的可能。过度强调规范效力维护,最终消解刑法的道德权威。^⑤

(二)规范违反视角下的安全性理论

在难以坚持以传统法益关联作为抽象危险犯的可罚性基础时,需要寻求其他路径的支持。基于规范表达,立法者确实在抽象危险犯的设计上,完全回避了行为与法益侵害之间的联系。如作为典型抽象危险犯的高空抛物罪,在立法过程中,具有结果性质的表达,如草案中曾经出现的“致人伤亡或者造成其他严重后果”等均在正式修正案中删去。^⑥反映出立法已不再是仅以一元的保护法益作为抽象危险犯的规范目的。

由此,有学者提出,“如果行为人侵害了对法益的(无忧无虑)自由支配所必要的安全条件,那么,这便是抽象危险”。^⑦本质只有跨越法益保护进而以维护安全性作为规范目的,才能回应现代法治国家的根本诉求。首先,坚持将保护法益作为刑法目的的学者是以古典自由主义作为立论基础。^⑧但是基于古典自由主义建立起的法律制度无法解决社会结构问题对公民实质自由的侵蚀。例如经济垄断、环境污染或数字技术滥用等,往往不以直接侵害个体法益为表征,而是在宏观社会层面持续弱化个体的实质自由选择能

①付立庆:“应否允许抽象危险犯反证问题研究”,载《法商研究》2013年第6期。

②[日]山口厚:《危险犯的研究》,黄小飞译,中国政法大学出版社2023年版,第147页。

③郝艳兵:“抽象危险犯立法的正当化判断标准——法益、危险类型和比例原则的三重检验”,载《北方法学》2023年第4期。

④姜涛:“风险刑法的理论逻辑——兼及转型中国的路径选择”,载《当代法学》2014年第1期。

⑤郑超:“利益衡量基础之上的行为可罚性”,载《法律方法》2022年第4期。

⑥王爱立主编:《中华人民共和国条文说明、立法理由及相关规定》,北京大学出版社2021年版,第1144页。

⑦[德]乌尔斯·金德霍伊泽尔:《刑法总论教科书(第六版)》,蔡桂生译,北京大学出版社2015年版,第68页。

⑧张明楷:《法益初论(增订本·上册)》,商务印书馆2021年版,第169页。

力。^①其次，在法秩序的构建中，作为法益基础的基本权利应被理解为具有客观价值决定的功能。从基本权作为客观价值秩序的侧面则派生出了命令国家围绕基本权的尊重与保护来建构整体法秩序，并在国民的基本权遭受侵犯时提供有效的救济途径，强调为实体权利的保护提供工具性权利。^②最后，根据国家保护义务，现代国家不仅要做到不侵犯公民权利，更应当主动保护公民免受第三方侵害。因为基本权利的内在价值与实现可能性高度依赖其得以存续的现实基础。诸如健康环境、基本物质生活保障或信息自主能力等基础性条件若持续弱化，即使未发生对权利的直接、即时性侵害，权利的核心效能亦已实质上被掏空。由此，保障存续条件是国家保护义务的深化，不仅是防御当下侵害，更要确保权利可持续存在的基础。^③

四、安全性理论下醉酒开启自动驾驶的归责重塑

在摆脱纯粹的法益关联性路径之后，作为典型抽象危险犯的危險駕駛罪，其可罰性基礎可以概括為特定行為突破了公民對於交通子系統的合理安全期待。因此，重塑醉酒狀態開啟自動駕駛的歸責路徑，先必須證成該罪的可罰性系對交通系統信賴利益的維護，而並非單純保護個體生命健康權。

（一）安全性理論下危險駕駛罪的可罰性基礎

交通刑法領域是現代社會風險分配的制度性平衡，其特殊性源於交通工具固有效用與危險的內生悖論。道路交通作為技術文明的典型場域，始終在允許風險的框架下運行。當前機動車技術革新已然將運輸效率提升數十倍，帶來了經濟增長、文化傳播等集體福利增益，但也同步放大了事故損害的風險。這樣一種發展與風險的共生關係，促使立法者在建構規範的時候，就需要在價值中進行不同程度的衡平。在危險駕駛罪被增設前，我國刑法中的交通犯罪與法益具有較強的關聯性，如破壞交通工具罪、破壞交通設施罪以及交通肇事罪等。

然而，隨著 21 世紀後道路網絡急速擴張、機動車保有

量激增以及車輛性能跨越式升級等推動了交通系統的升級，以至於傳統刑法容忍的邊際風險已被突破上限，尤其是孫某銘案、南京張某寶案、杭州胡某飆車案等影響較大且極度惡劣的交通案件逐步瓦解了公眾對道路安全的心理信賴。因此，有學者強調“在我國，醉酒駕車和飆車行為已經導致國民在馬路上行走有自危之感，這使得對特別惡劣的且更具實害傾向的交通違法行為予以犯罪化具有必要性”。^④在此背景下，將醉酒擬制抽象危險犯的立法，重建了社會成員對交通系統的安全確信，使每位道路使用者得以恢復無懼的基本尊嚴。通過十餘年司法實踐的貫徹，“飲酒不開車，開車不飲酒”等規範意識已升華為當初立法期期待的交通倫理，^⑤公民對交通環境的風險認知趨於穩定，也在根本上調適了自身行為。

（二）醉酒狀態下開啟自動駕駛的安全威脅

酒精對傳統個人駕駛能力的影響是顯著的。飲酒後乙醇及其代謝物乙醛會對神經中樞形成明顯的抑制作用，包括導致前庭誘發眼球運動的視覺抑制紊亂，進而直接削弱駕駛者動態視覺追蹤能力；損傷視網膜微血管，影響視網膜感光細胞恢復；導致對周邊的注意能力下降，成為酒後駕車造成意外事故的主要原因之一。^⑥

然而醉酒狀態下人工駕駛與自動駕駛對交通安全信賴的影響存在本質差異，因此歸責路徑則應有所區別。人工駕駛的危險源始終錨定於行為人神經生物功能的酒精抑制，而自動駕駛的風險生成機制則完全獨立於人類生理狀態，其駕駛能力取決於算法決策系統的穩定性。

具言之，交通子系統中的算法恐慌集中體現在個人主體性的喪失上。^⑦其一，在數據主權維度，自動駕駛系統上的激光雷達與多光譜傳感矩陣每秒捕獲海量的交通數據，實際形成超越用戶知情範圍的非意願性數據閉環，在一定程度上架空了個體對自身交通行為的控制力。其二，在決策倫理維度，自動駕駛的路徑規劃算法將電車難題等倫理選擇量化為數百萬不可解釋的參數權重，導致社會成員既無

① 勞東燕：《風險社會中的刑法：社會轉型與刑法理論的變遷》，北京大學出版社 2015 年版，第 44 頁。

② 李世陽：“正當防衛中法益侵害急迫性的存立根據與司法認定”，載《中外法學》2021 年第 1 期。

③ 陳璇：“社會治理視角下刑法歸責模式的現代轉型”，載《中國社會科學》2025 年第 7 期。

④ 李凱：《交通犯罪的刑法規制》，法律出版社 2017 年版，第 85 頁。

⑤ 王鵬祥：“危險駕駛罪的構成及其完善”，載《河南師範大學學報（哲學社會科學版）》2012 年第 5 期。

⑥ 張麗卿：《交通刑法》，學林文化事業有限公司 2002 年版，第 72 頁。

⑦ 張欣：“從算法危機到算法信任：算法治理的多元方案和本土化路徑”，載《華東政法大學學報》2019 年第 6 期。

法参与道德权重设置，亦无力质疑具体决策结果，进一步催生交通场景中的算法恐慌。^①其三，在救济机制维度，在大多数自动驾驶事故案中暴露的算法因果链证明困境，印证了数字正当程序缺失。^②在技术性不可知试图颠覆诉讼平等时，公民对技术信赖即告崩塌。这种由数据失控、伦理黑箱与司法不能共构的认知鸿沟，使自动驾驶技术陷入禁锢行动自主性的数字铁笼。可见即使非醉酒状态的自动驾驶，也因一系列算法恐慌压制了社会公众对交通系统的部分安全信赖。

因此，基于安全性理论，这类行为的归责路径应聚焦于行为人在开启自动驾驶系统时违反安全信赖的特定状态。关键在于，即便行为人在系统触发紧急接管请求时，因醉酒状态而事实上难以实现妥善接管，社会公众对交通安全系统的信赖基础，已然因其在启动瞬间的可预见控制能力欠缺状态而遭受损害。这一损害不仅源于固有算法恐慌，更因行为人自身的醉酒状态，加剧了公众对交通系统运行安全性的担忧。公众有理由期待，一个置身于以自动驾驶为代表的高风险交通子系统的行为人，其启动该系统时至少应处于能够充分理解风险、履行最低限度监管职责的基本控制状态。此处的安全期待可类比于公众对于行为人携带烈性犬出行时的期待。与其将安全信赖过度寄托于犬主在

烈性犬失控瞬间具备强大的实时约束力，公众的安全信赖更前置性地依赖于犬主在出行之初便具备确保基本监管措施到位，如佩戴嘴套、保持安全距离，及自身具备基本控制能力的状态准备性。

结语

本文探讨了醉酒状态下启动自动驾驶的刑事归责困境，通过对既有解释路径的批判性反思，提出以“安全性理论”重构危险驾驶罪的可罚性基础。本文主张危险驾驶罪的可罚性本质在于保障社会成员得以无忧行使通行自由的集体心理预期。醉酒状态下启动自动驾驶的行为，因行为人处于“可预见控制能力欠缺状态”叠加算法黑箱，实质侵蚀了公众对道路安全的信任，符合抽象危险犯对社会安全存续条件的保护目的。这一路径既为司法实践提供了教义学支撑，避免机械适用传统驾驶概念，也推动刑法理论从单一法益保护向安全基底维护的范式转型，回应了技术代理行为的归责需求。当然，安全性理论中“安全信赖”的标准尚待细化，可能引发司法裁量权扩张的担忧；对不同等级自动驾驶的归责差异未充分讨论；制造商责任与用户滥用的交叉归责体系亦需进一步探索。

（作者单位：重庆市高级人民法院 西南政法大学
四川省宜宾市南溪区人民检察院）

①岑朝阳、安维复：“‘技术的谐振’与‘谐振的技术’：技术现代性的历史变奏及其正义求索”，载《新疆社会科学》2025年第4期。

②万方：“人工智能时代自动驾驶的监管挑战与法律回应”，载《北京师范大学学报(社会科学版)》2025年第3期。