



把一切车辆信息交给“云”，你是否放心？

间用车以及非正常路线行驶的现象，该系统还有自动通知的功能，方便监控中心对每辆车的使用是否合规做出判断。想象一下，如果未来的无人驾驶公车都配备类似系统，既不用配备专职司机，节约了人力，也可以有效监督公车使用情况。尤其是那些喜欢玩车震的官员们，可要当心咯！

环保是指这一系统可以智能化地为车主选择更环保节油的用车模式，比如更省油的驾驶路径，更省油的驾驶习惯，更便宜的行车花费等。与此同时，系统能搜集更多车主的用车信息，以提供更多个性化服务，比如车主甚至能在无人驾驶情况下，实现车内办公、车内看电影等功能。如同2008年动画电影《瓦力》中飞船内的人类，每个人都由一台电脑负责精确快速移动，而坐在上面的人类只需对着屏幕吃喝玩乐。

但如果无人驾驶汽车出现交通事故，责任如何认定呢？这也是各国政府头疼的事，包括已经允许无人驾驶汽车上路的英国和美国加州政府，在法规制定、责任认定等均在起步阶段，只是在政策给予倾斜，属于“摸着石头过河”。而包括中国在内的很多国家在无人驾驶方面依旧是法律空白。

布鲁金斯学会科技创新中心高级客座研究员约翰·比利亚塞尼奥尔（John Villasenor）一阵见血地指出：“在2050年后，几乎所有使用中的汽车都有可能是自动化的汽车或是自动化的商用汽车。因此，相关产品责任问题需在公众可以使用新型自

动化汽车技术之前被解决。”

2015年3月，沃尔沃无人驾驶车“Drive Me”在北京进行道路测试。为了表达对其无人驾驶汽车的信心，沃尔沃公开承诺：凡是旗下自动驾驶汽车引发的事故，均由沃尔沃公司承担责任。有业内人士指出，当面临一些“人性”抉择时，电脑可能无法做到人类所希望的“取舍”。毕竟电脑是冷冰冰的，如果它在千钧一发之际选择撞人而不是撞树来降低乘车人的死亡风险呢？

对于爱车人士而言，无人驾驶汽车剥夺了他们很多乐趣，例如驾驶的快感，谁愿意去F1赛道看电脑飙车呢？此外，购买豪车的车主也更注重“速度与激情”。还记得4月12日出现在北京的绿色兰博基尼和红色法拉利车祸吗？

事实上，很多豪车完全可以实现半自动驾驶功能。劳斯莱斯发言人格里·斯帕恩（Gerry Spahn）表示劳斯莱斯的产品线已经提供了多种传感器、红外扫描仪，甚至平视显示屏，向司机提供信息。不过，该公司希望让这些传感器技术在后台运行。“我们的用户不希望被设备发出的声音干扰。”斯帕恩表示，“他们花钱并不是为了被告知如何去驾驶，或只是坐在车中，让汽车去完成一切功能。他们希望获得自行操控的体验。”而如果豪车的车主不希望自行驾驶，他们通常会有另一个选择——雇佣司机。使唤人和使唤机器的感觉，毕竟是不同的呀！