

自动驾驶“上路”将有法可依

► 本报记者 于大勇

今年8月底,十四届全国人大常委会第二十四次会议对《中华人民共和国道路交通安全法(修订草案)》(以下简称“修订草案”)进行初次审议。值得关注的是,修订草案特设“自动驾驶汽车的特别规定”专章,系统界定了自动驾驶汽车及辅助驾驶功能的概念、上道路行驶条件、违法处理原则、保险制度等核心事项。这意味着我国将成为继德国之后全球第二个为自动驾驶专门制定上位法的国家。

业内专家表示,在修订草案中专门设置“自动驾驶汽车的特别规定”专章,其深层意义不仅在于填补法律文本的空白,更是在智能交通与汽车产业深度融合的关键节点上,完成了一次顶层规则层面的体系性破局。

迈入有法可依阶段

据了解,修订草案“自动驾驶汽车的特别规定”专章共9条(第九十五条至第一百零三条),对自动驾驶与辅助驾驶的法律边界、激活状态下的违法处理、事故责任调查、交强险制度等作出规定。

“此次修法的最大意义在于,将推动自动驾驶从地方试点、示范应用层面的规则探索,进一步纳入国家道路交通安全基本法律的制度框架。”上海市海华永泰律师事务所高级合伙人孙宇昊认为,现行道路交通安全制度主要围绕“驾驶人”设计,但在高阶自动驾驶状态下,车辆控制主体逐渐由人转向系统,传统的驾驶人责任逻辑已经难以完全覆盖这一情况。此次专章明确自动驾驶汽车和辅助驾驶功能的概念,并对上路条件、违法处理、保险等作出专门规定,实际上是回答“什么车可以上路、出了问题谁负责、如何处理”等基础问题,为后续自动驾驶规模化应用提供更稳定的法律预期。

据了解,现行道路交通安全法自2004年施行,2007年、2011年、2021年都分别修正了个别条款。“此次修订草案设立‘自动驾驶汽车的特别规定’专章,是我国首次在国家法律层面系统回应智驾的法律地位和上路行驶条件。”中国企业资本联盟副理事长柏文喜表示,修订草案把原先散在地方条

例、部委试点、国家标准里的规则上升为全国统一上位法,区分了事故责任归属问题。

倒逼企业提高系统安全性

此次“自动驾驶汽车的特别规定”专章第九十七条规定,自动驾驶汽车在自动驾驶功能激活状态下发生道路交通安全违法行为的,由自动驾驶汽车生产企业、进口企业接受处理。自动驾驶汽车生产企业、进口企业认为道路交通安全违法行为与自动驾驶功能无关的,应当承担举证责任。

同时,第一百零二条规定,自动驾驶汽车生产企业、进口企业或者其委托的单位,应“如实告知自动驾驶功能设计运行条件,不得作出不符合自动驾驶功能设计运行条件的产品说明、商业宣传等”。

“这一规定实际上体现了‘控制能力与责任相匹配’的原则。当车辆由自动驾驶系统实际执行驾驶任务时,如果仍然把交通违法责任原则上全部放在车内人员身上,既不符合实际控制状态,也不利于倒逼企业提高

系统安全性。”孙宇昊表示。

“这一规定精准切中了自动驾驶落地的核心痛点——责任归属模糊。”在广东省社会政策研究会副秘书长高承远看来,其意义体现在3个层面:对消费者而言,有助于打消用车顾虑,让消费者在使用合规自动驾驶功能时不必担心“出了事找驾驶员”的责任风险;对车企而言,形成倒逼机制,推动企业加强算法、系统安全和运行管理,将道路交通规则转化为具体的技术要求、测试场景和软件发布门槛;对行业而言,推动自动驾驶系统向“可记录、可解释、可回溯”方向发展,为违法行为认定和事故调查提供依据。

“在自动驾驶功能激活的状态下,把交通违法行为的责任主体明确为整车生产企业和进口企业,这样的制度设计从根本上理顺了自动驾驶场景下的责任逻辑,彻底跳出了传统机动车时代以驾驶员为核心的责任判定框架。”中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅认为,面对这样全新的法律规则体系,自动驾驶相关企业不能再

抱着过去试点阶段的侥幸心理,必须把合规能力建设提升到与技术研发同等重要的战略高度。

“相关企业首先要做的是,从产品定义阶段就把法律层面提出的所有安全和合规要求深度嵌入整个研发流程,不能再把合规作为产品落地之后再补做的环节。与此同时,必须重新梳理自身全链条数据留存和证据管理体系,按照法律要求搭建起完整、可追溯的证据链系统。这不再是企业内部的技术后台需求,而是直接关乎责任判定的核心合规能力。”袁帅建议,相关企业要主动打通和执法部门、保险机构之间的对接通道,提前适应新规则下的违法处置、事故调查流程。“更重要的是,企业要彻底转变过去只追求技术参数和场景覆盖速度的发展思路,把公共安全和道路通行合规作为所有技术迭代的前置底线,让技术创新始终在法律划定的安全边界内稳步推进,最终在全社会层面建立起公众对自动驾驶产品的信任基础。”



保定高新技术产业开发区

保定国家高新区

电话 0312 3108801

地址 河北省保定市高新区创业路188号