

智能驾驶交通事故多发，智驾的法律边界在哪儿？

（文稿内容转自法治网舆情中心）

近期，小米汽车在高速公路行驶过程中发生严重交通事故，再度将智能驾驶的诸多潜在问题推至公众舆论的风口浪尖，引发广泛关注。当下，汽车行业正在快速向智能化、电动化转型，守住“安全红线”尤为重要。舆论认为，应尽快完善智能驾驶相关法律法规，明确权责划分，确保智能驾驶技术的安全、可靠、可持续发展。

舆论指出，我国智驾产业实现了飞跃式发展，但存在过度宣传、标准缺失、责任不清等问题。



（来源：经济观察网）

一是 **夸张营销普遍**。中国新闻网文章指出，智能驾驶现阶段仍是辅助工具，国内车企虽然在智能驾驶技术上取得了一定突破，但不同品牌、不同车型的智能辅助驾驶能力参差不齐。许多车企在营销过程中夸大了系统的功能性，甚至弱化了“辅助”这一概念。《中国青年报》称，一些车企、经销商、自媒体一味使用“高大上”的词语来包装智能驾驶技术，甚至夸大宣传，却对具体功能、安全边界和事故责任划分含糊其辞。“智驾全程 0 接管”“在高速自动完成车辆避让”“丝滑出入匝道”成为宣传中智驾的常规操作，对消费者造成误导。

二是 **技术标准不完善**。中国科学院科技战略咨询研究院院长潘教峰等人认为，智能驾驶产业已进入场景测试、标准制定和场景应用新阶段，但各地技术和管理标准不一，不利于技术落地。

高工智能汽车研究院负责人郑利瑶认为，对于高频、高危的智驾使用场景，缺少合理的市场准入指标。以自动紧急制动为例，国家并未规定其必须识别什么样的物体，“这意味着对自动紧急制动是没有规范的”。如小米智驾就不能识别锥桶、水马、石头、动物等障碍物。

三是 **责任划分不明确**。不同等级的智能驾驶系统对应着驾驶员不同的角色和对系统的控制程度，这就导致在不同等级的智能驾驶情景下责任人承担不同。浙江大学数字法治研究院院长孙笑侠指出，现有法律对智能驾驶汽车事故责任的划分尚不明确，可能产生新的法律纠纷。在司法实践中，对于L2级（部分自动化）及以下的辅助驾驶，驾驶员仍是驾驶任务的执行者和责任人；而对于L3级（有条件自动化）及以上高级别的自动驾驶，仍需要法律进一步作出回应。《证券日报》指出，若系统误判导致事故，车企是否应承担技术缺陷责任？保险条款又如何界定人机责任比例？这些问题尚无明确答案。

舆论认为，需进一步规范营销推广、健全应用标准、明确责任划分等，推动智能驾驶更规范、长远地发展。



（来源：央视新闻）

一是 **规范营销推广**。《证券日报》文章建议，监管部门应强制要求广告明示技术边界，对虚假宣传企业处以罚款，并限制其参与智能驾驶示范项目，同时

通过信用信息公示系统强化社会监督。应引导车企借鉴金融产品“风险提示”模式，构建“风险提示+技术说明书”双轨披露制度，避免误导性营销，如在广告中明确标注系统适用场景、硬件限制及软件版本等。

二是 健全应用标准。潘教峰建议分三步走：加强城市间合作，统一现有不同区域的技术和管理标准，推动各地区测试数据互认、准入标准统一；引导新出台管理规范的地地区按照已有的标准制定管理条例，行业主管部门全程参与标准制定，新的标准立项需要进行前置论证工作；发挥部际联席会议制度的作用，加强国家标准化管理委员会与国家发展改革委、工业和信息化部等部门的沟通，加快出台全国统一的自动驾驶汽车管理标准与规范。此外，孙笑侠建议，积极参与国际标准制定工作，推动中国标准与国际标准的对接和融合，发挥中国在国际标准制定上的影响力。

三是 完善责任框架。孙笑侠指出，智能驾驶汽车引发的安全事故涉及多个责任主体，应逐步建立科学合理的责任分配机制，在事故发生后能够公平划分各方主体责任。应加强各方的责任和安全意识，通过保险等方式分散风险，保障各方合法权益。中国政法大学数据法治研究院教授张凌寒认为，在 L0-L2 级别的智能驾驶汽车中，发生交通事故应由驾驶员承担责任，只有在确定由于系统缺陷导致的事故时由生产者承担责任。而在 L3 及以上级别的智能驾驶汽车中，驾驶员或者远程安全员仅起到辅助作用，发生事故可归因于系统缺陷，此时发生交通事故应当由生产者承担责任。《证券日报》文章建议，探索技术过错推定原则，建立第三方数据存证平台，确保事故可追溯。

四是 加大安全教育力度。澎湃新闻称，消费者需要更高层面的引导和教育，使其切实了解应当如何对车辆负责，最终保障人身安全。可将智能驾驶相关的消费者教育纳入驾校培训体系内，让消费者了解智能驾驶技术的优势，更要深刻认识其局限性。中国科学院院士欧阳明高指出，要及时向公众普及科学知识，让大众真正理解什么是“智驾”。

参考资料：

1. 完善自动驾驶应用标准

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1792548920607945160&wfr=spider&for=pc>

2. 智能驾驶不是自动驾驶 市场宣传应保持谨慎

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1828362248652529534&wfr=spider&for=pc>

3. 小米 SU7 致命车祸发生后：重审智驾

<https://mp.weixin.qq.com/s/GZcw1GratM9mGIzg8CizyQ>

4. 高阶智驾拥堵，自动驾驶空旷

<https://mp.weixin.qq.com/s/FaFIWI8FrTJShVVOshZ3AQ>

5. 孙笑侠：法律如何对待智能网联汽车技术？

<https://mp.weixin.qq.com/s/uifRk1a32mBD3HWhuXeSpg>

6. 智能驾驶落地推广宜以安全为先

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1826948919422165795&wfr=spider&for=pc>

7. 智能驾驶如何守住“安全红线”

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1828301660132381681&wfr=spider&for=pc>

8. 智能驾驶的安全边界不应被模糊：夸张营销与过度信任都需警惕

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1828336262239204063&wfr=spider&for=pc>

9. 智能驾驶≠自动驾驶！“智驾”什么时候安全？

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1828479143997383323&wfr=spider&for=pc>

10. 电动汽车加速跑 | AI 推动汽车加速智能化 安全边界亟待明确

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1828542308113813992&wfr=spider&for=pc>

来源：法治网舆情中心（ID：fzwyqzx）