



2024

聚焦全国两会

坚定不移推进中国式现代化

羊城晚报 A3

2024年3月11日/星期一/要闻编辑部主编/责编 吴大海 / 美编 温亮 / 校对 姚毅

全国人大宪法和法律委员会副主任委员周光权接受羊城晚报专访：

建议完善相关法律制度 促进自动驾驶产业发展

文/羊城晚报记者 董柳
图/受访者提供

腾出双手、自动跟车、解放人力，自动驾驶时代的大幕已然开启。目前，包括广州在内的多个国内城市的路上，已经出现了自动驾驶路测汽车。

自动驾驶时代的来临，让一些法律层面的问题逐渐浮现：事故责任怎么承担？保险怎么赔付？谁该对车辆的运行负责？

今年全国两会期间，全国人大宪法和法律委员会副主任委员、清华大学法学院院长周光权带来了一份建议。他建议推动修改《中华人民共和国道路交通安全法》（以下简称“道路交通安全法”）等上位法，推进高级别自动驾驶商业化落地，促进与自动驾驶相关的新质生产力发展壮大。

羊城晚报：哪些因素促使您在参会时提交了这条建议？

周光权：当前，我国自动驾驶技术发展迅速，已经居于世界前列。不过，技术发展需要法律的规范与引导，世界各国在抢占自动驾驶发展机遇的同时，都十分注意通过立法方式保障自动驾驶的安全。目前，德国、日本、新加坡等国都在国家层面完成了自动驾驶的立法或修法任务，旨在促进自动驾驶发展。近两年，我国深圳、上海、无锡、苏州等地相继出台了自动驾驶的相关立法，通过地方立法先行先试，积累自动驾驶立法经验。

然而，地方人大常委会在自动驾驶立法过程中反映最突出的问题，就是受上位法的限制，许多内容如自动驾驶车辆标准、保险、事故责任认定等无法在地方立法中规定。

国家市场监督管理总局、国家标准化管理委员会联合发

自动驾驶车辆是否被允许上路行驶？

布的国家标准《汽车驾驶自动化分级》将自动驾驶等级划分为L0-L5级，此国家标准与国际标准相互对应。其中，L0-L3级依旧存在驾驶人，对道路交通安全法的冲击有限，基本上可以继续适用道路交通安全法的原有规定；高度自动驾驶（L4级）和完全自动驾驶级别（L5级）的车辆，因为车内不再配有关驾驶人，属于“无人驾驶”，与道路交通安全法的部分规定产生明显冲突。

为此，我这次参会提交了《关于完善相关法律制度，促进自动驾驶产业发展的建议》，我建议公安部、工信部、国家市场监管总局等中央单位尽快对自动驾驶的法律规制问题展开研究、论证，及时推动修改道路交通安全法等上位法，增设“自动驾驶”章节条文，推进高级别自动驾驶商业化落地。

羊城晚报：目前的现状是，自动驾驶车辆是否被允许上路行驶？

周光权：我在建议中提出，要允许自动驾驶车辆上路行驶并授权地方先行制定准入标准。

道路交通安全法第8条规定：“国家对机动车实行登记制度。机动车经公安机关交通管理部门登记后，方可上道路行驶。”第10条规定：“准予登记的机动车应当符合机动车国家安全技术标准。”自动驾驶车辆一般是在合格机动车上加装自动驾驶软件与硬件，目前缺少整车的合格技术标准，也未列入机动车目录，无法登记上路行驶。

自动驾驶车辆的整车技术标准应当包括机动车和自动驾驶系统两方面。加装自动驾驶设备的机动车本身必须符合机动车国家安全技术标准，并列入机动车管理目录。自动驾驶内置和外挂的设备，其软件与硬件都必须符合技术标准。因



为二次改装可能存在设备一致性和性能不稳定的情况，所以加装之后的整车也必须符合技术标准。

自动驾驶车辆的产品质量安全、数据与网络安全等都需要制定国家强制性标准。自动驾驶的车辆标准只有符合国家强制性标准，才能进入工信部汽车公告目录。但是，自动驾驶车辆的国家强制性标准短期内无法全部出台，可以考虑通过道路交通安全法授权地方出台标准先行先试。

谁该对无人驾驶车辆的运行状态负责？

羊城晚报：高级别的自动驾驶是无人驾驶，也就是没有驾驶人，那么谁该对车辆的运行状态负责？

周光权：道路交通安全法第二章第二节“机动车驾驶人”是传统机动车的重要概念和规范。运行中的机动车要有驾驶人，驾驶人具有驾驶资格，且必须遵守道路交通有关法律规定，尽到注意义务。但是，这些规定并不适用于无人驾驶情形。

因此，在自动驾驶领域，道路交通安全法应当建立以车辆所有人、管理人义务为核心的

周光权：车辆所有人、管理人的义务包括但不限于：

制模式，以车辆所有人、管理人代替驾驶人。理由如下：第一，现行道路交通安全法第114条对于“非现场执法”的规定，已引入车辆所有人、管理人的概念，并做了有益探索；第二，该概念具有解释张力，可适应未来自动驾驶车辆的各类商业化形态；第三，便于确定道路交通事故和交通违法处理的第一责任人。

羊城晚报：那么，车辆所有人、管理人应当承担怎样的责任？

周光权：车辆所有人、管理人的义务包括但不限于：

驾驶人记分的有关规定。第三，配合有关部门开展交通事故现场处置。



无人驾驶的事故责任、赔付该怎么规定？

羊城晚报：您刚提到交通事故的处置，这是社会上比较关注的问题。在自动驾驶的高级阶段也就是无人驾驶阶段，发生交通事故，事故责任该由谁承担？

周光权：根据道路交通安全法第76条的规定，对于传统机动车之间发生的交通事故采用过错归责原则。无人驾驶车辆由于受系统控制，对于因自动驾驶系统缺陷造成的损害，难以迅速探查其根源，进行具体责任的分配。为了道路交通事故纠纷的迅速解决，最大程度保护受害人的权益，无人驾驶引发的交通事故宜引入无过错责任。

周光权：这就需要在无过错责任基础上构建新保险机制。鉴于驾驶机动车属于高度风险，为保护受害人，道路交通安全法需要规定无人驾驶车辆的无过错责任。但是无过错责任带来的赔付压力可能会降低自动驾驶系统生产商的积极性，为了分摊事故风险，需要引入新的保险机制。

现有的交强险规定不能全

适用于自动驾驶。一方面，

其保障的是被保险人以外的受

害人，而无人驾驶（L4/L5）情形下，车内人员与车外人员一样

都需要保障；另一方面，车辆所

有人、管理人承担额外的赔偿责任。

羊城晚报：引入无过错责任很可能带来一个问题：一旦发生交通事故，自动驾驶系统的赔付压力会比较大。

周光权：这就需要在无过错责任基础上构建新保险机制。鉴于驾驶机动车属于高度风险，为保护受害人，道路交通安全法需要规定无人驾驶车辆的无过错责任。但是无过错责任带来的赔付压力可能会降低自动驾驶系统生产商的积极性，为了分摊事故风险，需要引入新的保险机制。

现有的交强险规定不能全

适用于自动驾驶。一方面，

其保障的是被保险人以外的受

害人，而无人驾驶（L4/L5）情形下，车内人员与车外人员一样

都需要保障；另一方面，车辆所

在外地、海外，应诉、追偿较难，以及自动驾驶系统的不同功能模块由不同制造商提供，难以迅速确认责任主体等棘手问题。对保险公司而言，自动驾驶技术能够极大地降低事故发生率，无过错责任保险的成本也随之下降。

羊城晚报：自动驾驶的事

故责任认定也是备受社会关注

的问题。关于这方面的法律规

定是否也要相应做出修改？

周光权：自动驾驶的事故

数据是责任认定的关键，因此

要求自动驾驶车辆必须要存储

事故或故障发生前后一定时间

内的数据，用于判断事故责

任。实践中，已报道过多起特

斯拉等企业不提供数据，导致

事故责任无法认定的情况。

周光权：自动驾驶的数据

是责任认定的关键，因此

要求自动驾驶车辆必须要存储

事故或故障发生前后一定时间

内的数据，用于判断事故责

任。实践中，已报道过多起特

斯拉等企业不提供数据，导致

事故责任无法认定的情况。

周光权：自动驾驶的数据

<p