自动驾驶交通事故责任或明晰 智能网联汽车上路试点征求意见

文/列维

等待了许久之后,一众在自动 驾驶领域投资经营的机构和企业, 终于看到了智能网联汽车"上路" 的曙光。

11月2日,工业和信息化部

(以下简称"工信部")、公安部就 《关于开展智能网联汽车准人和上 路通行试点工作的通知(征求意 见稿)》(以下简称《征求意见稿》) 征求意见。中央两部门提出,在试 点城市的限定公共道路区域内,对

试点准人的智能网联汽车产品开

展上路通行试点。

试点针对"有条件自动驾驶" 和"高度自动驾驶"展开,但须在车 内配备安全员。值得注意的是,中 央两部门尝试明晰自动驾驶状态 下交通事故的责任认定。如果在 自动驾驶系统开启状态下发生交

通事故,责任在车辆一方时,拟由 试点使用主体承担责任,有证据证 明安全员存在过错的除外。

业内人士认为,如果这一公共 治理层面的问题得以解决,智能网 联汽车在更大范围内上路行驶的 障碍将被进一步清除。

点的智能网联汽车产品,在试点

价值连城的"征求意见"

此次试点的起点很高,是针对"有条件自动驾驶"和"高度自动驾驶"开展。

"没想到动作这么快。"11月2 日上午,一位大型VC机构的合伙 人表示,在国家层面推进智能网联 汽车上路通行试点的消息一直都 有流传,但在2022年11月就公开 征求意见远远超出了业界的预 期。"作为投资机构,我们非常赞赏 监管部门支持创新、包容创新的态 度。"他说。

他所供职的VC机构多年来 押注自动驾驶,在一家自动驾驶初 创企业投入巨资。作为投资人,每 一次与这家被投企业进行重要业 务交流时,他和他的同事不时都要 问起一个老生常谈的问题:自动驾 驶汽车什么时候才能真正上路? 因为只有到那时,才能有真正的 "市场规模爆发式增长"。 "上路"取决于监管部门的 态度。11月2日,工信部、公安部 就《征求意见稿》征求意见,截止 日期为12月1日,这意味着在全

国范围内将陆续开展智能网联

汽车上路行驶的试点工作。在 此之前,此类工作通常由地方政 府推动,如北京亦庄等。 一位自动驾驶初创公司的技

术负责人谈及对《征求意见稿》的 看法时表示,此次试点的起点很 高,是针对"有条件自动驾驶"和 "高度自动驾驶"开展,对照国标, 分别是3级驾驶自动化和4级驾驶 自动化。"通俗理解,这两个级别更 接近无人驾驶。"他说。

回应焦点问题

安全管理措施的可行性和有效性问题备受关注。

智能网联汽车及其相关的汽 车自动驾驶技术能应用到何种程 度,一方面取决于技术研发的水 平,另一方面取决于公共治理的 态度。多位自动驾驶业内资深人 士均表示,自动驾驶技术研发已 经日臻成熟,下一步取决于监管 给予的应用空间。

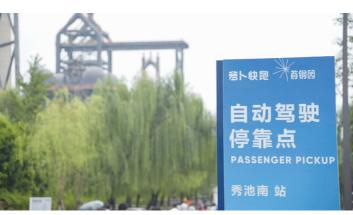
"广泛应用后,收集的数据量 会更大,对自动驾驶模型的训练也 会有更高的效率,自动驾驶技术的 水平会进一步提高,研发和应用是

相辅相成、相互促进的关系。中国 汽车市场容量大,基础数据量大, 这是中国的优势。"前述自动驾驶 初创企业的技术负责人表示。

除了产业发展趋势和竞争力构 建外,政府作为公共治理的主体,安 全管理措施的可行性和有效性问题 备受关注。一位地方交管部门官员 就曾反问一个十分朴素的问题:"大 面积应用的情况下,如果自动驾驶 的汽车发生了交通事故,责任又在 车辆一方的话,责任由谁承担? 总

按照《征求意见稿》的思路,试 点工作总计包含四部分:一是试 点城市,二是试点汽车生产企业, 三是试点产品,四是试点使用主 体。总体精神是工信部、公安部 遴选符合条件的道路机动车辆生 产企业和具备量产条件的搭载自 动驾驶功能的智能网联汽车产

城市的限定公共道路区域内开展 上路通行试点。 据了解,此项试点工作的申报 城市应为地级以上城市(含直辖市 下辖区),由拟申报试点城市主管 部门牵头,联合拟申报试点的汽车 生产企业、使用主体组成联合体进 品,开展准人试点;对通过准人试 行申报。



智能网联汽车准入和上路通行试点工作即将启动。

不能是处罚自动驾驶程序吧?"

值得注意的是,对于这一问题, 监管部门作出了回应。《征求意见 稿》提出,试点车辆发生道路交通安 全违法行为或者交通事故的,试点 城市公安机关交通管理部门应当按 照现行法律法规进行调查、处理。

在此基础上,属于试点车辆一 方责任,车辆处于自动驾驶系统未 激活状态下的,由车内安全员承担;

视觉中国/图 车辆处于自动驾驶系统激活状态下

的,由试点使用主体承担,但有证据 证明车内安全员存在过错导致违法 行为或者事故发生的除外。 同时,试点汽车生产企业、自

动驾驶系统开发单位、设备提供 方等相关主体对交通事故发生有 过错的,承担责任一方可以依法 追偿。构成犯罪的,依法追究相 关责任人刑事责任。

谁是试点使用主体?

试点使用主体承担三项职能。

《征求意见稿》尝试明晰的自动 驾驶状态下的交通事故责任,让 "试点使用主体"成为关注的焦点所 在。那么,谁是"试点使用主体"?

根据监管部门设定的试点框 架,试点使用主体应当在中华人民 共和国境内登记注册、具备独立法 人资格,设置试点车辆运行安全保 障机构,建立运行安全保障、风险与 突发事件管理制度,具备试点车辆 运行安全监测平台,配备与试点车 辆运行管理相匹配的管理人员及运 行安全保障人员,对试点车辆运行 安全、网络安全、数据安全具备全 流程保障能力,对试点车辆上路通 行可能造成的人身和财产损失具 备相应的责任承担能力。

"通俗的理解应该是经过政 府批准参与试点的类似运营商的 机构,它来配备安全员,根据试点 规定和要求负责试点智能网联企 业的运营管理,承担相应的责任, 这实际上是为智能网联汽车的自 动驾驶系统找到了一个现实的责 任主体,这样监管部门管理起来 更方便,治理行为也更明确。"前 述VC机构合伙人认为。

一位了解情况的人士表示,监 管部门要求试点使用主体承担三项 职能,一是应当对智能网联汽车上 路通行可能造成的人身和财产损失 具备相应的民事责任承担能力,并 按要求购买机动车交通事故责任强 制保险以及其他交通事故责任商业 保险。二是当智能网联汽车发生交 通违法或者事故时,能够向相关部 门提供足以证明违法事实或者事故 成因的证明材料。三是具备配合相 关部门开展应急救援、交通事故处 置及事故调解的能力。

工信部和公安部要求,试点实 施过程中,对于交通事故、网络安 全事件、数据安全事件,或者因车 辆自动驾驶功能失效等引发的突 发事件,试点使用主体、试点汽车 生产企业和试点城市主管部门应 按相关应急预案做好处置工作,并 将处置过程和结果及时报告省级 主管部门,由省级主管部门报工信 部、公安部等相关部门。

《黄河保护法》出台 流域内禁止取用深层地下水 用于农业灌溉

本报记者 郑丹 北京报道

如今水量本已不大的黄河,仍 存在着上下游城市取用水资源的 矛盾。近日出台的《黄河保护法》 正将解决这一矛盾的种种政策措 施提升到法律高度,以统筹解决黄 河水利用及其相关水资源保护和 环境保护等问题。

10月30日,《黄河保护法》经 由十三届全国人大常委会第三十 七次会议表决通过,从2023年4月 1日起施行。该部法律做出了"黄 河流域禁止取用深层地下水用于

农业灌溉""黄河流域县级以上地 方人民政府应当根据本行政区域 取用水总量控制指标制定本区域 内相关用水控制性指标"等规定。 随着法律的实施,黄河流域上下游 城市水资源的取用将有法可依。

"黄河流域"是指黄河干流、支 流和湖泊的集水区域所涉及的青 海省、四川省、甘肃省、宁夏回族自 治区、内蒙古自治区、山西省、陕西 省、河南省、山东省的相关县级行 政区域。《黄河保护法》将对这些地 区和城市的经济社会发展产生潜 移默化的影响。

缓解黄河水资源调配矛盾

"黄河是水资源分配矛盾最突 出的一条河流,它的水量其实不大, 尤其上游建立很多水库之后,水量 严重不足,上下游用水矛盾加剧。" 中国社会科学院数量经济与技术经 济研究所能源安全与新能源研究室 主任刘强告诉《中国经营报》记者。 此次,《黄河保护法》针对用水矛盾 也做出了较全面的规定。

《黄河流域生态保护和高质量 发展规划纲要》也指出,黄河流域 最大的矛盾是水资源短缺。上中 游大部分地区位于400毫米等降 水量线以西,气候干旱少雨,多年 平均降水量446毫米,仅为长江流 域的40%;多年平均水资源总量 647亿立方米,不到长江的7%;水 资源开发利用率高达80%,远超 40%的生态警戒线。

刘强向记者补充,黄河流域的 沿途省市的经济对黄河的依赖程 度较高,对水资源调配和对水环境 的破坏影响也随之较大,集中体现 在农业用水、工业用水以及化工排 污方面都显现出矛盾。

首先,北方地区的农业用水在 黄河流域占比较大。新出台的《黄 河保护法》中,多次提及规范黄河 流域农业用水。例如,第五十五条 规定:黄河流域县级以上地方人民 政府应当组织发展高效节水农业, 加强农业节水设施和农业用水计 量设施建设,选育推广低耗水、高 耐旱农作物,降低农业耗水量。禁 止取用深层地下水用于农业灌溉。

其次,产业用水矛盾剧烈,时 常出现"上游用水多,下游缺水用" 的现象。《黄河保护法》规定,黄河 流域县级以上地方人民政府应当 根据本行政区域取用水总量控制 指标,统筹考虑经济社会发展用水 需求、节水标准和产业政策,制定 本行政区域农业、工业、生活及河 道外生态等用水量控制指标。

《黄河保护法》中一并指出, 黄河周边布局大量化工相关产 业,导致生态污染严重。该法明 确规定禁止在黄河干支流岸线管 控范围内新建、扩建化工园区和 化工项目;禁止在黄河干流岸线 和重要支流岸线的管控范围内新 建、改建、扩建尾矿库;但是以提 升安全水平、生态环境保护水平 为目的的改建除外。

全国人大法工委行政法室主任 袁杰表示,《黄河保护法》全方位贯 彻以水定城、以水定地、以水定人、 以水定产,把水资源作为最大的刚 性约束。同时,抓住水沙关系调节 这个"牛鼻子"针对黄河流域各种特 殊问题,对特定区域、特定问题规定 特别制度措施。"把握好保护和发展 关系,统筹发展和安全,处理好当前 和长远关系。"他说。

保护生态、加强防污

日前,生态环境部黄河流域生 态环境监督管理局局长连煜公开 表示,加大生态环境监督监管,推 动黄河流域协同共治,强化督政、 督企和行政执法,不断提升流域生 态环境质量和生态安全保障。

这与新近通过的《黄河保护 法》的立法精神和取向一致,保护 生态、加强防污也是《黄河保护法》 的重点所在。

袁杰表示,黄河流域最大的 问题是生态脆弱。黄河流域生态 脆弱区分布广、类型多,上游的高 原冰川、草原草甸和三江源、祁连 山,中游的黄土高原,下游的黄河 三角洲等,都极易发生退化,恢复 难度极大且过程缓慢。环境污染 积重较深,水质总体差于全国平 均水平。

《黄河保护法》主要从加强生 态保护与修复和加强污染防治两 个方面,对加强生态环境保护作了 规定:

在加强生态保护与修复方面, 一是明确国家加强黄河流域生态保 护与修复,坚持一体化保护与修复, 实行自然恢复为主、自然恢复与人 工修复相结合的系统治理;二是要 求编制黄河流域国土空间生态修复 规划,组织实施重大生态修复工程, 统筹推进黄河流域生态保护与修复 工作;三是根据黄河河源区、黄土高 原、河口及三角洲等不同区域生态 保护与修复要求,有针对性地规定 维持河道湖泊天然状态、生态修复 工程、防沙治沙、水土流失防治、小 流域综合治理、整沟治理、淤地坝建 设、生态补水等制度措施;四是对河 流生态流量和湖泊生态水位管控、 自然保护地体系建设管理、生物多 样性保护管理、重点水域禁渔期、地 下水超采综合治理、矿山生态修复 等作了规定。

在加强污染防治方面,《黄河

保护法》一是明确国家加强黄河流 域环境污染的综合治理、系统治 理、源头治理,推进重点河湖环境 综合整治。二是要求在黄河流域 开展有毒有害化学物质调查监测 环境风险评估与管控,加强对新污 染物的管控、治理。三是对黄河流 域水环境质量标准、水污染物排放 标准、重点水污染物排放总量控 制、排污口监管、土壤和地下水污 染防治、固体废物污染环境防治、 农业面源污染防治等作了规定。

监督监管方面,《黄河保护法》 规定,单位和个人有权依法获取黄 河保护工作相关信息,举报和控告 违法行为;国务院应当定期向全国 人民代表大会常务委员会报告黄 河流域生态保护和高质量发展工 作情况;黄河流域县级以上地方人 民政府应当定期向本级人民代表 大会或者其常务委员会报告本级 人民政府黄河流域生态保护和高 质量发展工作情况。

《黄河保护法》第一百零八条 明确规定:国务院有关部门、黄河 流域县级以上地方人民政府及其 有关部门、黄河流域管理机构及其 所属管理机构、黄河流域生态环境 监督管理机构违反《黄河保护法》 规定,将对直接负责的主管人员和 其他直接责任人员依法给予警告、 记过、记大过或者降级处分;造成 严重后果的,给予撤职或者开除处 分,其主要负责人应当引咎辞职。

黄河保护一直"在路上",在 《黄河保护法》正式出台之前,《黄 河生态保护治理攻坚战行动方案》 就提出,通过攻坚,黄河流域生态 系统质量和稳定性稳步提升,干流 及主要支流生态流量得到有效保 障,水环境质量持续改善,污染治 理水平得到明显提升,生态环境风 险有效控制,共同抓好大保护、协 同推进大治理的格局基本形成。

