

ICS XXXX  
CCS A XX

IAC

中国保险行业协会标准

T/IAC XX—XXXX

智能网联汽车交通事故保险赔偿判定  
技术规范

Technical Specification of Rules for Compensation Judgment of Intelligent  
Connected Vehicles Traffic Accident Insurance  
(征求意见稿)

XXXX-XX-XX 发布

XXXX-XX-XX 实施

中国保险行业协会发布

## 目 次

前言 .....	II
引言 .....	III
1 范围 .....	1
2 规范性引用文件 .....	1
3 术语和定义 .....	1
4 具备驾驶自动化系统的智能网联汽车交通事故数据记录 .....	8
5 交通事故保险赔偿判定原则 .....	8
6 交通事故保险赔偿判定规则 .....	9
参 考 文 献 .....	14

## 前 言

本文件按照 GB/T 1.1-2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》的规定起草。

请注意本文件的某些内容可能涉及专利。本文件的发布机构不承担识别专利的责任。

本文件由中国保险行业协会提出并归口。

本文件起草单位：###。

本文件主要起草人：###。

## 引 言

智能网联汽车，即 **Intelligent Connected Vehicles (ICV)**，是融合传感、控制、通信、人工智能等先进技术的汽车产品，可辅助或替代人类驾驶员执行驾驶任务，是汽车产业转型升级的方向之一。

在智能网联汽车加速推广应用的同时，智能网联汽车交通事故量上升，尤其是驾驶自动化系统在激活期间因车辆质量问题引发的安全事故增加。智能网联汽车在驾驶自动化系统开启状态下，其交通事故多是由于传感器识别不足、智能驾驶算法设计缺陷或者硬件失效导致，如因驾驶自动化系统误识别、漏识别、算法错误等执行的紧急制动、急加速、误转向等非预期控制行为；智驾系统风险预警不及时导致驾驶员接管时间严重不足引发的碰撞事故；此外，针对搭载组合驾驶辅助系统的智能网联汽车，驾驶员双手脱离方向盘、注意力分散，甚至“人离开驾驶座位”“驾驶员擅自入睡”等危险驾驶行为也是引发交通事故的常见因素。

智能网联汽车实现了部分或全部驾驶权限的动态分配与转移，使得车辆事故赔偿主体具有车辆制造商、自动驾驶解决方案提供商、智能网联汽车运营企业、用户等多个关联方，重构了事故赔偿主体认定体系。本技术规范旨在通过标准化手段，在智能网联汽车发生交通事故且涉及智能网联汽车一方责任时，科学、准确、高效的判定驾驶员和智能网联汽车制造商之间的保险赔偿主体划分，以充分保障车企、消费者、保险公司各方权益，促进智能网联汽车产业高质量发展。如，对于车辆制造商而言，为其提供相对公平的智能网联汽车交通事故保险赔偿主体判定方法，有助于解决车辆制造商与用户之间因交通事故引发的纠纷与舆情，提升品牌信誉，同时促进车辆制造商加快自动驾驶技术研发升级；对于消费者而言，对于因智能网联汽车产品质量或缺陷造成的交通事故，理应由车辆制造商进行赔偿，有助于解决用户对于智能驾驶功能不敢用、不愿用的困境，切实保护消费者合法权益；对于保险公司而言，通过对不同汽车生产企业及产品交通事故情况进行分析，有助于开展智能网联汽车保险产品定价，为适应新形势下智能网联汽车保险业务发展具有十分重要的价值。

# 智能网联汽车交通事故保险赔偿判定技术规范

## 1 范围

本文件规定了驾驶自动化系统使用期间发生交通事故时的保险赔偿判定规则及方法。

本文件适用于搭载了 GB/T 40429-2021 定义的 2 级驾驶自动化（组合驾驶辅助）系统的乘用车、3 级驾驶自动化（有条件自动驾驶）和 4 级驾驶自动化（高度自动驾驶）系统的乘用车、商用车，且相关车型已通过产品公告。

本文件适用于投保了《中国保险行业协会机动车商业保险示范条款（2020 版）》和《中国保险行业协会新能源汽车商业保险示范条款（试行）》的智能网联汽车。

本文件可为保险公司、司法部门等相关单位界定智能网联汽车交通事故保险赔偿责任提供参考依据。

## 2 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本文件；不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB 7258-2017 机动车运行安全技术条件

GB 16735-2019 道路车辆 车辆识别代码（VIN）

GB 39732-2020 汽车事件数据记录系统

GB 44497-2024 智能网联汽车 自动驾驶数据记录系统

GB/T 40429-2021 汽车驾驶自动化分级

GB/T 44373-2024 智能网联汽车 术语和定义

GB/T 44721-2024 智能网联汽车 自动驾驶系统通用技术要求

GB/T 45312-2025 智能网联汽车 自动驾驶系统设计运行条件

GB xxxxx-xxxx 智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求

## 3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

### 3.1

**智能网联汽车** intelligent and connected vehicle; ICV

具备环境感知、智能决策和自动控制, 或与外界信息交互, 乃至协同控制功能的汽车。

[来源: GB/T 44373—2024, 3.1]

### 3.2

**驾驶自动化** driving automation

车辆以自动的方式持续地执行部分或全部动态驾驶任务的行为。

[来源: GB/T 40429-2021, 2.1]

### 3.3

#### 驾驶自动化系统 driving automation system

由实现驾驶自动化的硬件和软件所共同组成的系统。

[来源: GB/T 40429-2021, 2.2]

### 3.4

#### 驾驶自动化功能 driving automation feature

驾驶自动化系统在特定的设计运行条件内执行部分或全部动态驾驶任务的能力。

注: 一个驾驶自动化系统可实现一个或多个驾驶自动化功能, 每个功能与具体的驾驶自动化等级和设计运行条件关联。为了准确描述驾驶自动化系统的能力, 需要同时明确其驾驶自动化等级和设计运行条件。

[来源: GB/T 40429-2021, 2.3]

### 3.5

#### 动态驾驶任务 dynamic driving task; DDT

除策略性功能外的车辆驾驶所需的感知、决策和执行等行为, 包括但不限于:

- 车辆横向运动控制;
- 车辆纵向运动控制;
- 目标和事件探测与响应;
- 驾驶决策;
- 车辆照明及信号装置控制。

注 1: 策略性功能如导航、行程规划、目的地和路径的选择等。

注 2: 动态驾驶任务一般由驾驶员、驾驶自动化系统或由两者共同完成。

[来源: GB/T 40429-2021, 2.4]

### 3.6

#### 风险减缓功能 risk mitigation function; RMF

在驾驶员持续不响应驾驶员脱离提示或警告信号的情况下, 根据车辆周边行驶环境, 对车辆持续进行横向和纵向运动控制, 辅助驾驶员将车辆停在目标停车区域内的功能。

[GB xxxxx-xxxx 智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求]

### 3.7

#### 最小风险策略 minimal risk maneuver; MRM

驾驶自动化系统无法继续执行动态驾驶任务时, 所采取的使车辆达到最小风险状态的措施。

[来源: GB/T 40429-2021, 2.9]

### 3.8

**设计运行范围 operational design domain; ODD**

驾驶自动化系统设计时确定的适用于其功能运行的外部环境条件。

注：典型的外部环境条件有道路、交通、天气、光照等。

[来源：GB/T 40429-2021, 2.11]

## 3.9

**设计运行条件 operational design condition; ODC**

驾驶自动化系统设计时确定的适用于其功能运行的各类条件的总称，包括设计运行范围、车辆状态、驾乘人员状态及其他必要条件。

[来源：GB/T 40429-2021, 2.12]

## 3.10

**用户 user**

与驾驶自动化相关的人类角色的统称。

注：用户的角色可以在特定的条件下进行转换。

[来源：GB/T 40429-2021, 2.17]

## 3.10.1

**驾驶员 driver**

对于某个具体的车辆，实时执行部分或全部动态驾驶任务和/或接管的用户。

[来源：GB/T 40429-2021, 2.17.1]

## 3.10.1.1

**传统驾驶员 conventional driver**

坐在驾驶座位上，以人工方式直接操作车辆制动、加速、转向和换挡等操纵装置对车辆进行控制的驾驶员。

## 3.10.1.2

**远程驾驶员 remote driver**

不在可以手动直接操作车辆制动、加速、转向和换挡等操纵装置的驾驶座位上，仍可以实时操纵车辆的驾驶员。

注：远程驾驶员可以是车内的用户、车辆在其视野范围内的用户或车辆在其视野范围外的用户。

## 3.10.2

**动态驾驶任务后援用户 DDT fallback-ready user**

当3级驾驶自动化功能工作时，可以识别驾驶自动化系统发出的介入请求和明显的动态驾驶任务相关的车辆故障，并执行接管的用户。

注 1：该术语适用于 3 级驾驶自动化功能，4 级和 5 级没有这个角色，动态驾驶任务后援用户可以在车内或车外。

注 2：动态驾驶任务后援用户在执行部分或全部动态驾驶任务时成为驾驶员。

[来源：GB/T 40429-2021, 2.17.3]

### 3.10.3

#### 调度员 dispatcher

在车辆无驾驶员操作的条件下,通过激活驾驶自动化系统以实现车辆调度服务但不执行动态驾驶任务的用户。

注：具备 4 级和 5 级驾驶自动化功能，且其设计运行范围覆盖整个行程的车辆才可被调度。如果驾驶自动化系统未规划线路，调度员还需要指定目的地。

[来源：GB/T 40429-2021, 2.17.4]

### 3.11

#### 2 级驾驶自动化 Level2 driving automation

2 级驾驶自动化（组合驾驶辅助, combined driver assistance）系统在其设计运行条件下持续地执行动态驾驶任务中的车辆横向和纵向运动控制,且具备与所执行的车辆横向和纵向运动控制相适应的部分目标和事件探测与响应的能力。

注：对于 2 级驾驶自动化，驾驶员和驾驶自动化系统共同执行全部动态驾驶任务，并监管驾驶自动化系统的行为和执行适当的响应或操作。

[来源：GB/T 40429-2021, 3.3.3]

### 3.12

#### 3 级驾驶自动化 Level3 driving automation

3 级驾驶自动化（有条件自动驾驶, conditionally automated driving）系统在其设计运行条件下持续地执行全部动态驾驶任务。

注：对于 3 级驾驶自动化，动态驾驶任务后援用户以适当的方式执行接管。

[来源：GB/T 40429-2021, 3.3.4]

### 3.13

#### 4 级驾驶自动化 Level4 driving automation

4 级驾驶自动化（高度自动驾驶, highly automated driving）系统在其设计运行条件下持续地执行全部动态驾驶任务并自动执行最小风险策略。

注 1：对于 4 级驾驶自动化，系统发出介入请求时，用户可不作响应，系统具备自动达到最小风险状态的能力。

注 2：某些具备 4 级驾驶自动化功能的车辆无人工驾驶功能，如园区接驳车等。

[来源: GB/T 40429-2021, 3.3.5]

### 3.14

**自动驾驶系统, automated driving system; ADS**

由实现自动驾驶功能的硬件和软件所共同组成的系统。

注:“自动驾驶系统”为 GB/T40429—2021 规定的 3 级及以上驾驶自动化系统。

[来源:GB/T 44373-2024, 5.3]

### 3.15

**驾驶自动化系统严重失效, severe driving automation system failure**

驾驶自动化系统关键部件失效导致严重影响驾驶自动化系统安全运行的失效。

注: 本文件驾驶自动化系统失效分为组合驾驶辅助系统严重失效、自动驾驶系统严重失效两类。

示例: 核心计算单元失效。

[来源: GB/T 44721-2024, 3.6, 有修改]

### 3.16

**车辆严重失效, severe vehicle failure**

任何同时影响驾驶自动化系统执行动态驾驶任务 (DDT) 能力且影响人工驾驶的车辆失效。

注: 本文件车辆严重失效分为具备组合驾驶辅助系统、自动驾驶系统的车辆严重失效两类。

示例: 电源掉电、制动系统失效、胎压突然下降。

[来源: GB/T 44721-2024, 3.7, 有修改]

### 3.17

**未激活状态 inactive state**

驾驶自动化系统未执行车辆运动控制的状态。

注: 组合驾驶辅助系统未激活状态, 是指组合驾驶辅助系统或功能未辅助驾驶员对车辆执行横向和纵向运动控制的状态。

[来源: GB/T 44721-2024, 3.3, 有修改]

### 3.18

**激活状态 active state**

驾驶自动化系统执行车辆运动控制的状态。

注: 组合驾驶辅助系统激活状态, 是指组合驾驶辅助系统或功能辅助驾驶员对车辆执行横向和纵向运动控制的状态。

[来源: GB/T 44721-2024, 3.5, 有修改]

### 3.19

**驾驶员运动控制干预 driver override**

驾驶员通过车辆制造商规定的方式影响系统执行车辆横向或纵向运动控制的行为。

示例：驾驶员对方向盘、制动踏板、加速踏板的有效操作。

[GB xxxxx-xxxx 智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求]

## 3.20

**驾驶员脱离 driver disengagement**

由系统确认的驾驶员当前无法安全地执行相应的动态驾驶任务的状态。

注：驾驶员脱离包括手部脱离和视线脱离。

[GB xxxxx-xxxx 智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求]

## 3.21

**手握转向盘提示 hands on request; HOR**

用来提示驾驶员手握转向盘的信号。

[GB xxxxx-xxxx 智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求]

## 3.22

**视线回归提示 eyes on request; EOR**

用来提示驾驶员将视觉注意力回归到驾驶任务相关区域的信号。

[GB xxxxx-xxxx 智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求]

## 3.23

**立即控制警告 direct control alert; DCA**

用来提示驾驶员立即至少恢复对车辆横向运动控制的警告信号。

[GB xxxxx-xxxx 智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求]

## 3.24

**介入请求 request to intervene**

驾驶自动化系统请求动态驾驶任务后援用户执行接管的通知。

[来源：GB/T 40429-2021, 2.13]

## 3.25

**接管 take over**

动态驾驶任务后援用户响应介入请求，从驾驶自动化系统获得车辆驾驶权的行为。

[来源：GB/T 40429-2021, 2.14]

## 3.26

**组合驾驶辅助数据记录系统 data storage system for combined driver assistance; DSSCDA**

装备在安装有组合驾驶辅助系统的车辆上，在组合驾驶辅助系统激活期间具备监测、采集和存储数据功能并支持数据读取的系统。

注1:激活期间涵盖从激活状态到非激活状态的过程。

注2:组合驾驶辅助数据记录系统包括 I 型系统和 II 型系统。

[GB xxxxx-xxxx 智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求]

## 3. 27

**自动驾驶数据记录系统 data storage system for automated driving; DSSAD**

装备在具备自动驾驶功能的车辆上，在自动驾驶系统激活期间具备监测、采集和存储数据功能并支持数据读取的系统。

注1:激活期间涵盖从激活状态到非激活状态的过程。

注2:自动驾驶数据记录系统包括 I 型系统和 II 型系统。

[来源: GB 44497-2024, 3. 1]

## 3. 28

**驾驶员违规行为 driver's behavior that does not comply with the requirements of the vehicle manufacturer**

驾驶员违反车辆制造商声明的智能网联汽车产品正确使用方式,对车辆执行影响车辆安全运行的危险行为。

示例: 在行车途中, 驾驶员脱离、解开安全带、打开四门两盖, 以及驾驶员错误地将照明、信号灯、雨刮器等固定在不合理位置的危险行为等。

## 3. 29

**驾驶自动化系统执行非预期车辆运动控制 the driving automation system execute unexpected vehicle motion control**

驾驶自动化系统执行影响道路交通安全的车辆运动控制。

示例: 由于驾驶自动化系统误识别、漏识别、算法错误等执行的紧急制动、急加速、误转向等。

## 3. 30

**超出驾驶自动化系统反应和处理能力的紧急突发事件 emergency incidents that exceed the response and processing capabilities of the driving automation system**

智能网联汽车在驾驶自动化功能激活状态下, 行人或非机动车等障碍物在自车视野盲区且突然靠近自车, 导致驾驶自动化系统无法避免碰撞的事件。

示例: 驾驶自动化系统以大于  $5\text{m/s}^2$  的减速度执行车辆减速仍无法避免碰撞的突发事件, 如鬼探头事件。

注: 若车辆制造商已声明紧急突发事件定义或范围, 则以企业声明为依据; 若未声明, 则以本文件为依据。

## 4 具备驾驶自动化系统的智能网联汽车交通事故数据记录

当智能网联汽车在组合驾驶辅助系统使用期间发生交通事故时，智能网联汽车交通事故保险赔偿判定所需数据元素，依据（GB xxxxx-xxxx）《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》相关要求进行提取；当智能网联汽车在自动驾驶系统使用期间发生交通事故时，智能网联汽车交通事故保险赔偿判定所需数据元素，依据（GB 44497-2024）《智能网联汽车 自动驾驶数据记录系统》相关要求进行提取。

## 5 交通事故保险赔偿判定原则

### 5.1

#### 事实清楚原则

本文件以具备2级驾驶自动化功能、3级驾驶自动化功能、4级驾驶自动化功能的智能网联汽车为适用范围，针对驾驶自动化系统在使用期间发生交通事故且涉及智能网联汽车一方责任时，进一步判定驾驶员和智能网联汽车制造商之间的保险赔偿责任划分。若智能网联汽车制造商能举证事故发生原因并非车辆存在质量缺陷，则可与保险公司协商重新开展赔偿判定。

### 5.2

#### 证据充分原则

以满足判定驾驶员和智能网联汽车制造商之间的保险赔偿划分为目的，依托组合驾驶辅助数据记录系统、自动驾驶数据记录系统或车辆制造商智能网联汽车后台系统，全面记录车辆及数据记录系统基本信息、车辆状态及动态信息、驾驶自动化系统运行信息、行车环境信息、驾驶员操作及状态信息等相关数据，为事故车辆保险赔偿责任认定提供所需的车端数据。若因车端数据缺失而无法支持判定事故保险赔偿责任时，智能网联汽车制造商应承担事故保险赔偿责任。

### 5.3

#### 原因明确原则

在驾驶自动化系统使用期间，因驾驶自动化系统存在质量缺陷引发交通事故时，智能网联汽车制造商应承担相应的事故赔偿责任。本文件围绕驾驶自动化系统激活期间是否执行非预期控制行为、系统是否发出警报、系统警报是否及时、是否超出系统设计运行范围、系统功能边界是否充分告知用户，以及驾驶员是否干预、执行违规行为等方面，综合分析研判驾驶自动化功能是否存在产品质量问题。本文件作为赔偿判定的参考指导性文件，旨在通过标准化方法高效解决事故赔偿争议焦点，以最大限度的保护消费者权益。

### 5.4

#### 数据保密原则

保险公司、第三方平台等因保险赔偿责任认定需要调取事故车辆数据的，应依法合规取得车主授权，原始记录数据存储方应进行防篡改存证。在数据流转过程中需要全程记录审计轨迹，确保符合《中华人民共和国个人信息保护法》《汽车数据安全若干规定》等关于个人信息、数据出境、脱敏处理等强制性要求，切实防范数据泄露、滥用等安全风险。

## 6 交通事故保险赔偿判定规则

### 6.1 具备2级驾驶自动化功能的智能网联汽车交通事故保险赔偿判定规则

具备2级驾驶自动化功能的智能网联汽车发生交通事故（含单车事故），且本车辆负有交通事故的全责、主责、同责或次责，进一步判定驾驶员和智能网联汽车制造商之间的赔偿要求。

对于具备2级驾驶自动化功能的智能网联汽车交通事故保险赔偿判定规则，这里主要列举典型交通事故保险赔偿判定方法，超出本判定方法的交通事故保险赔偿判定需求，可参照本文件思路开展。

#### 6.1.1

当2级驾驶自动化功能处于未激活状态下发生交通事故，且在发生交通事故时刻之前，功能未激活状态至少持续保持**5秒**，驾驶员应全部赔偿。

#### 6.1.2

在2级驾驶自动化功能激活时刻至因超出系统设计运行范围导致系统发出立即控制警告时刻之前，发生交通事故，分以下情况分别判定：

##### 6.1.2.1

在2级驾驶自动化功能激活时刻至因超出系统设计运行范围导致系统发出立即控制警告时刻之前，在驾驶员运动控制干预且2级驾驶自动化功能不退出情况下，发生交通事故，分三种情况分别判定：

##### 6.1.2.1.1

在驾驶员运动控制干预且2级驾驶自动化功能不退出期间，即驾驶员和2级驾驶自动化系统共同执行车辆运动控制，发生交通事故，驾驶员应全部赔偿。

##### 6.1.2.1.2

在驾驶员停止运动控制干预时刻起**5秒内**（消除驾驶员运动控制干预对2级驾驶自动化功能运行的影响），发生交通事故，驾驶员应全部赔偿。

##### 6.1.2.1.3

在驾驶员停止运动控制干预时刻起**5秒后**，且2级驾驶自动化功能不在车辆制造商已经声明的不适用的设计运行范围下运行，且不存在驾驶员违规行为，期间发生交通事故，智能网联汽车制造商应全部赔偿。

#### 6.1.2.2

在2级驾驶自动化功能激活时刻至因超出系统设计运行范围导致系统发出立即控制警告时刻之前，在驾驶员违规行为期间发生交通事故，驾驶员应全部赔偿。

#### 6.1.2.3

在2级驾驶自动化功能激活时刻至因超出系统设计运行范围导致系统发出立即控制警告时刻之前，当系统遇到无法识别的障碍物等元素发生交通事故时，且车辆制造商提前将无法识别的障碍物等元素已充分告知驾驶员，驾驶员应全部赔偿。

#### 6.1.2.4

在2级驾驶自动化功能激活时刻至因超出系统设计运行范围导致系统发出立即控制警告时刻之前，当系统遇到无法识别的障碍物等元素发生交通事故时，且车辆制造商未提前将无法识别的障碍物等元素充分告知驾驶员，智能网联汽车制造商应全部赔偿。

#### 6.1.2.5

在2级驾驶自动化功能激活时刻至因超出系统设计运行范围导致系统发出立即控制警告时刻之前，出现2级驾驶自动化系统执行非预期车辆运动控制事件（如由于2级驾驶自动化系统误识别、漏识别、算法错误等执行的紧急制动、急加速、误转向等），发生交通事故，智能网联汽车制造商应全部赔偿。

#### 6.1.2.6

在2级驾驶自动化功能激活时刻至因超出系统设计运行范围导致系统发出立即控制警告时刻之前，出现超出2级驾驶自动化系统反应和处理能力的紧急突发事件（如鬼探头等），发生交通事故，驾驶员应全部赔偿。

### 6.1.3

在2级驾驶自动化功能处于激活状态下，当因超出系统设计运行范围导致系统发出立即控制警告后，发生交通事故，分以下情况分别判定。

#### 6.1.3.1

驾驶员在2级驾驶自动化系统开始发出立即控制警告时刻起**2秒内**（使驾驶员有充足的时间完成从识别提示到控制车辆的操作）控制车辆，之后发生交通事故。结合驾驶员采取紧急避险措施实际情况，驾驶员控制车辆后以平均减速度 $a^1=5.0m/s^2$ 执行紧急制动或车辆横纵向运动控制，为交通事故保险赔偿判定提供条件。

驾驶员开始控制车辆时刻为 $T_1$ ， $T_1$ 时刻下感知目标物相对位置（X向）为 $\Delta X_1$ 、感知目标物相对速度（X向）为 $\Delta V_1$ ，若 $\frac{\Delta V_1^2}{2a} < \Delta X_1$ ，驾驶员应全部赔偿；若 $\frac{\Delta V_1^2}{2a} \geq \Delta X_1$ ，智能网联汽车制造商应全部赔偿。

#### 6.1.3.2

驾驶员在2级驾驶自动化系统开始发出立即控制警告时刻起**2秒内**（使驾驶员有充足的时间完成从识别提示到控制车辆的操作）未控制车辆，且在系统开始发出立即控制警告时刻起2秒内发生交通事故，智能网联汽车制造商应全部赔偿。

#### 6.1.3.3

<sup>1</sup> 根据《轻型汽车自动紧急制动系统技术要求及试验方法》（征求意见稿）（修订号 20241853-Q-339），乘用车紧急制动后车辆的减速度绝对值的最大值不小于  $5.0m/s^2$

驾驶员在2级驾驶自动化系统开始发出立即控制警告时刻起**2秒内**（使驾驶员有充足的时间完成从识别提示到控制车辆的操作）未控制车辆，且在2级驾驶自动化系统开始发出立即控制警告时刻起2s后发生交通事故，驾驶员应全部赔偿。

#### 6.1.4

在自动泊车辅助功能使用期间，发生交通事故时，分以下情况分别判定：

##### 6.1.4.1

驾驶员在驾驶室外开启自动泊车辅助功能并使之处于激活状态下，且在2级驾驶自动化系统设计运行范围（ODD）内发生交通事故时，智能网联汽车制造商应全部赔偿。

##### 6.1.4.2

驾驶员在驾驶室外开启自动泊车辅助功能并使之处于激活状态下，当系统遇到无法识别的障碍物等元素发生交通事故时，且车辆制造商提前将无法识别的障碍物等元素已充分告知驾驶员，驾驶员应全部赔偿。

##### 6.1.4.3

驾驶员在驾驶室外开启自动泊车辅助功能并使之处于激活状态下，当系统遇到无法识别的障碍物等元素发生交通事故时，且车辆制造商未提前将无法识别的障碍物等元素充分告知驾驶员，智能网联汽车制造商应全部赔偿。

##### 6.1.4.4

驾驶员在驾驶室内开启自动泊车辅助功能并使之处于激活状态下，发生交通事故时，驾驶员和智能网联汽车制造商之间的保险赔偿责任可参照条款6.1.1、6.1.2、6.1.3进行判定。

##### 6.1.5

在2级驾驶自动化功能处于激活状态下发生交通事故，若智能网联汽车制造商能举证是因用户未在相关规定要求下及时通过软件升级消除2级驾驶自动化系统功能缺陷导致的本次交通事故，驾驶员应全部赔偿。

## 6.2 具备3级驾驶自动化功能的智能网联汽车交通事故保险赔偿判定规则

具备3级驾驶自动化功能的智能网联汽车发生交通事故，且本车辆负有交通事故的全责、主责、同责或次责，进一步判定驾驶员和智能网联汽车制造商的赔偿要求。

### 6.2.1

当3级驾驶自动化功能处于未激活状态下发生交通事故，驾驶员应全部赔偿。

### 6.2.2

在3级驾驶自动化功能处于激活状态且不在系统发出介入请求期间（包括驾驶员运动控制干预、驾驶员实施违规行为等但3级驾驶自动化功能不退出，以及出现超出3级驾驶自动化系统反应和处理能力的紧急突发事件、

出现3级驾驶自动化系统执行非预期车辆运动控制等情况下），发生交通事故，智能网联汽车制造商应全部赔偿。

### 6.2.3

在3级驾驶自动化功能处于激活状态下，当因超出系统设计运行条件导致系统发出介入请求后，发生交通事故，分以下情况分别判定。

#### 6.2.3.1

介入请求从发出时刻至最小风险策略（MRM）执行结束时刻，驾驶员接管车辆后，发生交通事故，驾驶员应全部赔偿。

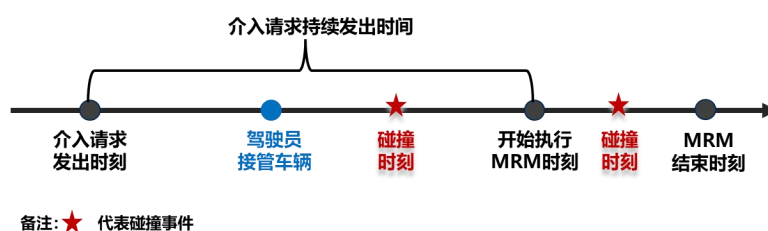


图 1 3级驾驶自动化系统在介入请求发出时刻至 MRM 结束时刻，驾驶员接管车辆后发生交通事故时序示意图

#### 6.2.3.2

介入请求从发出时刻至最小风险策略（MRM）执行结束时刻，驾驶员未接管车辆，发生交通事故，智能网联汽车制造商应全部赔偿。

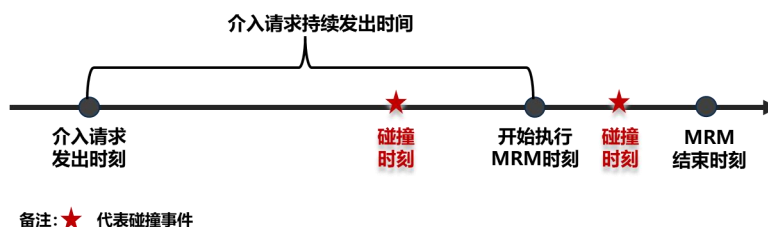


图 2 3级驾驶自动化系统在介入请求发出时刻至 MRM 结束时刻，驾驶员未接管车辆发生交通事故时序示意图

### 6.2.4

在3级驾驶自动化功能处于激活状态下发生交通事故，若智能网联汽车制造商能举证是因用户未在相关规定要求下及时通过软件升级消除3级驾驶自动化系统功能缺陷导致的本次交通事故，驾驶员应全部赔偿。

## 6.3 具备4级驾驶自动化功能的智能网联汽车交通事故保险赔偿判定规则

具备4级驾驶自动化功能的智能网联汽车发生交通事故，且本车辆负有交通事故的全责、主责、同责或次责，进一步判定驾驶员和智能网联汽车制造商的赔偿要求。

#### 6.3.1

当4级驾驶自动化功能处于未激活状态下发生交通事故，驾驶员应全部赔偿。

### 6.3.2

在4级驾驶自动化功能处于激活状态下（包括驾驶员运动控制干预、驾驶员实施违规行为等但4级驾驶自动化功能不退出，以及出现超出4级驾驶自动化系统反应和处理能力的紧急突发事件、出现4级驾驶自动化系统执行非预期车辆运动控制等情况下），发生交通事故，智能网联汽车制造商应全部赔偿。

### 6.3.3

在4级驾驶自动化功能处于激活状态下发生交通事故，若智能网联汽车制造商能举证是因用户未在相关规定要求下及时通过软件升级消除4级驾驶自动化系统功能缺陷导致的本次交通事故，驾驶员应全部赔偿。

## 参 考 文 献

- [1] 《中华人民共和国工业和信息化部公开征求对〈智能网联汽车制造商及产品准入管理指南（试行）〉（征求意见稿）的意见》（2021年4月7日下发）
  - [2] 《中华人民共和国民法典》
  - [3] 《中华人民共和国产品质量法》
  - [4] 《中华人民共和国道路交通安全法》
  - [5] 《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》
  - [6] 《中华人民共和国保险法》
  - [7] 《中华人民共和国网络安全法》
  - [8] 《中华人民共和国数据安全法》
  - [9] 《中华人民共和国个人信息保护法》
  - [10] 《工业和信息化部 国家市场监督管理总局关于进一步加强智能网联汽车产品准入、召回及软件在线升级管理的通知》（2025年02月25日下发）
  - [11] 《工业和信息化部 公安部 住房和城乡建设部 交通运输部关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》（2023年11月17日下发）
  - [12] 《国家互联网信息办公室 中华人民共和国国家发展和改革委员会 中华人民共和国工业和信息化部 中华人民共和国公安部 中华人民共和国交通运输部汽车数据安全若干规定（试行）》（2021年8月16日下发）
  - [13] 《国家互联网信息办公室〈数据出境安全评估办法〉》（2022年7月7日下发）
  - [14] 《工业和信息化部装备工业发展中心关于开展汽车软件在线升级备案的通知》（2022年4月15日下发）
  - [15] 《工业和信息化部关于加强智能网联汽车制造商及产品准入管理的意见》（2021年07月30日下发）
-