

自动驾驶车辆出事故该由谁担责

道路交通安全法修订草案提请初次审议,可能会有哪些新变化



8月25日,道路交通安全法修订草案提请十四届全国人大常委会第二十四次会议初次审议。现行道路交通安全法自2004年施行,在2007年、2011年、2021年修正了个别条款。此次修订草案共9章170条,明确了自动驾驶汽车的上道路行驶条件、违章处理原则和保险制度等;聚焦“醉驾”“盲驾”“僵尸车”“超标车”治理和电动自行车、“暴走团”管理等突出问题,有针对性完善制度措施。

一字之差,责任天壤之别

此次修订草案设置了“自动驾驶汽车的特别规定”专章,明确了自动驾驶汽车和辅助驾驶功能的概念。草案规定,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。而未激活自动驾驶功能的自动驾驶汽车和驾驶仅具备辅助驾驶功能的汽车上道路行驶,按照非自动驾驶汽车的规定管理。

中国汽车流通协会乘联会负责人崔东树指出:“过去辅助驾驶、自动驾驶违法责任界定模糊,驾驶员、车企责任边界容易产生纠纷。草案明确区分自动驾驶与辅助驾驶,将自动驾驶模式激活状态下违法责任落到车企、进口企业,从法律层面厘清主体责任。”他也强调:“草案做了清晰的切割,即未开启自动驾驶、仅辅助驾驶的车辆,依旧由驾驶员承担全部责任。这一点非常关键,避免消费者混淆辅助驾驶和自动驾驶。”该“草案”审议落地后,会倒逼车企完善算法安全、数据回溯机制,推动行业规范发展,对智能网联汽车产业长期发展意义重大。

近年来,辅助驾驶系统引发的事故并不少见,而司法实践也一再明确:辅助驾驶不能成为免责理由。

今年2月13日,最高人民法院首次发布道路交通安全刑事专题指导性案例(第48批,指导性案例268-272号),其中指导性案例271号《王某群危险驾驶案》明确:车载辅助驾驶系统不能代替驾驶人成为驾驶主体,驾驶人激活辅助驾驶功能后,仍是实际执行驾驶任务的人,负有确保行车安全。2026年最高人民法院工作报告进一步明确:驾驶人醉酒后启用辅助驾驶功能仍应承担刑事责任,科技应用须守法律底线。

2025年10月2日凌晨,济广高速江西赣州段发生一起惨烈事故。一辆长安启源A07轿车追尾一辆因故障停于快车道内的重型半挂车,造成轿车内3人死亡。调查报告显示,驾驶员在3时59分34秒主动启用IACC智能驾驶辅助功能,随后在4时0分0秒至13秒期间双手脱离方向盘,且在事故发生前未踩加速或制动踏板。调查认定,事故原因为驾驶员过度依赖辅助驾驶、分心驾驶,与重型半挂车高速快车道违法停车、未按规定开启双闪等多重因素共同导致,双方驾驶人



除了打电话,开车看视频也将面临处罚。



“暴走团”不得占道。组图/AI制图



骑电动自行车必须戴安全头盔、不得超速。

共同承担事故直接责任。因轿车驾驶员已在事故中死亡,免于追究刑事责任。

“盲驾”处罚加重,处理“暴走团”有法可依

草案明确,对拨打或者接听手持电话、观看视频等妨碍安全驾驶行为并造成交通事故或者其他严重后果的,处200元以上500元以下罚款,可以并处暂扣三个月机动车驾驶证。

与现行规定相比,处罚力度显著提升。现行《道路交通安全法实施条例》第六十二条仅规定驾驶机动车不得有“拨打接听手持电话、观看电视等妨碍安全驾驶的行为”,处罚依据为《道路交通安全法》第九十条,处警告或者20元以上200元以下罚款,记3分。而修订草案将“观看视频”加入,将罚款上限提升至500元,并新增暂扣驾照的处罚。

关于“盲驾”是否应入刑的争议已持续多年。支持

者认为“盲驾”危害性堪比酒驾,数据显示在交通事故诱因中开车玩手机的比例已超过10%。反对者则指出,“盲驾”难以量化——看多久算“盲驾”?在取证上也面临高清探头不足等现实困难。此次修法加重行政处罚力度,回应了社会关切。

对于“暴走团”占道问题,草案规定,未经许可,任何单位或者个人不得占用道路从事非交通活动。公安机关交通管理部门、交通运输、住房城乡建设等主管部门应当加强道路交通安全监督管理,发现违法占用道路从事文化娱乐、体育健身等非交通活动的,应当及时劝阻、制止或者依法处理。道路养护管理单位应当加强日常巡查管理,发现违法占用道路从事非交通活动的,应当及时劝阻、制止。

2025年7月,辽宁朝阳大凌河景区发生一起引发广泛关注的案例:一支约120人的老年徒步团占据路中央列队行进,与两辆消防车和一辆救护车(当时为大型活动勤务,非紧急任务)相遇后僵持近2分钟。景区管理处负责人表示,该徒步团有几百人,其行为“不仅是对景区秩序的扰乱,已经构成妨碍公务”。当地居民曾多次反映暴走团占据观景道路、举广告旗、穿广告衣等扰民行为。

骑电动自行车仍需注意速度

草案拟将电动自行车在非机动车道内行驶时的最高时速限制从15公里调整为20公里。同时明确规定驾驶电动自行车在道路上行驶不得有逆向行驶、超速行驶、违反交通信号通行以及拨打或者接听手持电话、观看视频等行为。草案还规定电动自行车的驾驶人和乘车人应当按照规定戴安全头盔。

现行道路交通安全法自2004年施行以来,电动自行车在非机动车道内行驶时最高时速不得超过15公里的条款历经2007年、2011年、2021年三次修订均未改动。而产品端的强制性国标——2019年实施的GB17761-2018国标将电动自行车出厂设计最高时速定为25公里。两套标准之间存在10公里的“数值鸿沟”:合规电动车可以跑到25公里,但上路行驶不得超过15公里。这导致大量骑行者实际速度普遍高于15公里,造成“法不责众”的执法困境。

此次草案将限速从15公里上调至20公里,是22年来首次调整法律层面的电动自行车限速标准。我国电动自行车保有量超过3.8亿辆,是亿万群众日常通勤、外卖配送的基础出行工具。上调限速回应了社会长期以来的呼吁,压缩了法律规定与实际骑行之间的落差,为基层执法减轻了现实矛盾。但值得注意的是,20公里的通行限速仍低于25公里的出厂设计上限。市民在实际使用电动自行车时,仍需严格遵守法律限制。

(新华社、央视、财联社、红星新闻)