民生观察

车险如何跟上智驾



行驶在深圳市南山区的小马智行自动驾驶出租车。(2026年3月28日摄)图据新华社客户端 刘梦琪 摄

1 智驾规则加速补位

现行车险体系以道路交通安全法、保险法等为基石，围绕驾驶人责任搭建定责、赔付框架。随着智驾推进，车辆控制权可能在人与系统之间切换，责任主体也拓展至驾驶人、车企、软件供应商等多方。

针对这一情况，适配智驾时代的法律法规、标准规范等正加速补位，为智驾车险产品的设计开发、责任认定与理赔规则等提供依据。

法律层面，8月25日，《中华人民共和国道路交通安全法（修订草案）》（下称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并向社会公开征求意见。这是该法自2004年施行以来的首次系统性大修，其重要看点之一，就是新设“自动驾驶汽车的特别规定”专章，在法律层面明确自动驾驶汽车的法律地位、上道路行驶条件及违法责任归属等。

标准层面，7月、8月，《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》《智能网联汽车 自动驾驶系统安全要求》两套强制性国家标准先后发布。这两套强制性国标初步构建起从辅助驾驶到自动驾驶的强制监管体系，标志着国内智驾行业迈入合规化高质量发展新阶段。

司法解释方面，9月7日，最高人民法院发布《关于依法审理涉人工智能纠纷案件的意见》，对涉自动驾驶汽车和辅助驾驶功能汽车交通事故的赔偿责任等作出明确。

在法律规则和国家标准逐步完善的背景下，智驾相关的交通事故责任划分，也结合不同驾驶场景进行了差异化认定。

我国《汽车驾驶自动化分级》标准，基于驾驶自动化系统能够执行动态驾驶任务的程度，根据在执行动态驾驶任务中的角色分配以及有无设计运行范围限制，将驾驶自动化分成0级至5级。其中，0级为应急辅助，1级为部分驾驶辅助，2级为组合驾驶辅助，3级为有条件自动驾驶，4级为高度自动驾驶，5级为完全自动驾驶。

道路交通安全法修订草案明确，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。同时，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。自动驾驶汽车生产企业、进口企业认为道路交通安全违法行为与自动驾驶功能无关的，应当承担举证责任。

清华大学法学院教授余凌云告诉记者，这意味着，在L2级及以下驾驶场景下，开启辅助驾驶功能不等于移交驾驶权，其责任主体仍是驾驶员；L3级驾驶以自动驾驶功能是否激活划分责任；L4级及以上，车辆可自行安全驾驶，驾驶人通常无需承担主要驾驶责任。

目前，道路上的主流智驾车辆是L2级辅助驾驶乘用车；L3级有条件自动驾驶，仅有两款车型获得工业和信息化部附条件产品准入，且仅可在北京、重庆划定的特定路段开展上路通行试点，尚未全面开放；L4级高度自动驾驶汽车仍以道路测试和示范应用为主，主要应用于无人出租、城市物流等营运场景，暂未进入乘用车辆量产。

智能驾驶正加速“驶入”大众生活。数据显示，2026年以来，L2级辅助驾驶乘用车渗透率已达到70.5%。

智能驾驶是指车辆在无人工干预或仅有限干预的情况下，依靠人工智能、传感器融合、高精度地图与实时决策算法，完成环境感知、路径规划与运动控制的技术体系。

智驾疾进之时，适配人机共驾场景的保险规则、保险产品与保险体系等有待持续完善。这在处理相关交通事故时，车主与车企对责任各执一词、车主举证车辆系统故障屡屡碰壁等情况可见一斑。

智驾相关的交通事故责任如何划分认定，车险怎样进一步疏通落地堵点，公众又该如何正确认识智能驾驶的能力边界，守住驾驶安全底线……一系列问题有待各方深入思考并给出更好答案。

2 车险落地三难

顶层规则的完善，为智驾相关的责任认定确立了方向，但法律标准等规定，转化为事故理赔、民事追偿的实操流程，仍存在三方面障碍。

其一，车主个人主张智驾车辆系统缺陷追偿，面临数据获取难、举证难。

以L2级辅助驾驶乘用车发生事故为例，保险公司一般依据交管部门出具的事故责任认定书，以驾驶人责任为基础进行定损赔付。如果车主认为事故根源是智驾系统故障、传感器失效等产品缺陷，要求车企承担相应责任，则需要在保险赔付之外，另行通过民事诉讼等途径主张产品损害赔偿。

2026年7月发布的《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》强制性国家标准中，要求安装有组合驾驶辅助系统的车辆上需搭载组合驾驶辅助数据记录系统（DSSCDA）。车百会研究院供应链研究与合作中心主任高翔介绍，相比汽车事件数据记录系统（EDR），DSSCDA的数据覆盖维度更广，可以记录事故发生前后人机交互、系统决策、接管时机等信息，基于这些数据，绝大多数事故的前因后果都可还原，进而判断事故是否存在产品缺陷责任。

同时，道路交通安全法修订草案明确，公安机关交通管理部门可以根据道路交通事故调查的需要，调取汽车相关数据。但这一权限并未向车主个人延伸——目前尚未明确车企有义务向车主个人提供、解密车辆行驶的原始数据。“‘谁主张谁举证’是民事诉讼的举证规则，可原始数据在车企手上，车主个人难以获取，形成举证悖论。”余凌云说。

即便车主个人能够拿到原始数据，鉴定智驾车辆的产品缺陷也是复杂、专业的技术过程，涉及传感器、决策算法、控制系统、芯片等多个技术领域，车主个人难以独立分析。

其二，激活自动驾驶功能状态下的事故责任划分判定难。

尽管L3级、L4级乘用车尚未大规模量产，但提前谋划解决相关车险可能出现的问题，比如L3级车辆在开启自动驾驶时可能存在的事故风险，有利于为后续落地做好准备。

余凌云解释说，在激活L3级自动驾驶功能的场景中，系统发出接管请求前，驾驶员无需持续执行动态驾驶任务，身份相当于“乘客”，选择接管是驾驶员的权利，而非义务。

针对系统发出接管请求后驾驶员可能不响应或来不及响应的情况，8月发布的《智能网联汽车 自动驾驶系统安全要求》规定了自动驾驶汽车的接管流程和技术兜底，但现行规则尚未明确人机交接窗口期的定责边界。

中国社会科学院大学教授王向楠表示，对系统发出接管请求后、驾驶员完成接管前的“窗口期”事故，目前还没有国家标准或司法解释作出统一量化规定，人机交接中存在需厘清的模糊地带。

例如车辆在高速公路遇前方施工改道，系统在距离较近时才发出接管请求，驾驶员数秒后接管但仍发生碰撞。此时就可能出现系统是否应在更早位置发出预警、驾驶员数秒响应是否及时、驾驶员接管动作是否有效等诸多争议，很难用驾驶员全责或系统全责简单定论。

这种接管带来的责任边界不清晰，使保险公司难以准确预判不同车主的实际反应和操作差异，也就难以精确量化风险，因此，保险产品往往选择在定价时预留风险溢价，最终推高车主保费。

其三，自动驾驶场景下的单一系统缺陷可能引发险企集中赔付风险。

对L4级及以上激活自动驾驶功能的车辆，系统在设计运行条件下承担主要驾驶任务，事故责任主体正从驾驶人向车企、系统运营方等转移。传统车险以“人的驾驶行为”为核心的承保、定价逻辑，将逐步向“系统可靠性”等倾斜，旧有框架难以完全适用。

未来，一旦发生事故很可能表明系统存在设计缺陷，对保险产品来说，这种系统性风险容易引发大面积集中索赔，给保险公司带来赔付压力。

有专家建议面向未来场景引入再保险机制和行业风险共保体，也就是由多家保险机构联合组成的风险共担机制，通过整合行业资源、分散高额风险，为自动驾驶车型提供稳定、充足的保险保障。

三大现实堵点，倒逼相关主体探索破局路径。今年3月，北京率先启动覆盖L2至L4级别的智驾车险产品开发应用。高翔告诉记者，此次试点的看点之一，即是探索车企、险企和监管方协同的数据互通机制，推动汽车行业可信数据空间建设，未来可能将车辆回传数据实时上链存证，由授权第三方检测机构进行事故分析，解决举证公信力不足、责任难界定问题。

3 认知不能掉队

规则和机制加速补位的同时，人的认知与行为同样不能掉队。现实中，误用智驾的情况并不少见。

“很多人买了L2级辅助驾驶汽车，却当作自动驾驶来开。”高翔观察，在道路上，车主开启领航辅助驾驶功能后，脱手看手机、注意力完全离开路面的情况屡见不鲜，甚至使用配重环等所谓“智驾神器”，不仅超出L2级辅助驾驶的产品设计功能，而且严重违反道路交通安全法。

这种认知偏差的背后，既有用户自身安全意识不足，也与部分车企夸大宣传有关。有车主反映，有车企通过“L2.999”等营销话术，刻意混淆辅助驾驶与自动驾驶边界，误导消费者，进一步加剧其认知偏差。

“辅助驾驶功能和刹车辅助、方向盘助力的设计初衷一致，都是让人开车更轻松，但绝不是让驾驶员将自身和他人的生命安全托付给机器。”余凌云说。

中国汽车流通协会汽车金融分会负责人周伟认为，车企、保险公司、行业协会需要在销售、投保、用车全环节清晰传递不同级别驾驶场景下的驾驶员义务，这既有利于保护消费者行车安全、降低投保成本，也有利于减少理赔纠纷；驾驶员更有义务厘清产品功能等级，充分知晓不当使用的风险，明确相关后果需由自身承担。

《瞭望》新闻周刊记者 于雪 石佳