

# JUNHE SPECIAL REPORT



August 2, 2018

## National Administrative Rules of Road Testing of Self-Driving Vehicles Promulgated—A Brief Comment on Administrative Rules on the Administration of Road Testing of Intelligent Connected Vehicles

### I. Background

Autonomous Vehicles, also referred to as “self-driving cars”, “driverless cars”, “smart cars” and “intelligent connected vehicles” (“**ICVs**”) are rapidly developing in China and the government has given serious consideration to the development of the ICV industry. The industry has been listed as one of the ten key areas for development as part of the Made in China 2025 strategy and the Medium and Long Term Development Plan of the Automobile Industry identifies the development of ICVs as providing breakthrough opportunities in the transformation and upgrade of the automobile industry.<sup>1</sup>

Road tests play an essential role in the development and application of technology for ICVs. Since December 2017, various guidances, implementation rules and other documents relating to the road testing of ICVs (“**Local Rules**”) have been successively issued in locations including Beijing, Shanghai, Chongqing. In addition, road testing facilities for ICVs have been built in Shanghai, Chongqing, Beijing, Zhejiang, Changchun (Jilin), Wuhan (Hubei), Wuxi (Jiangsu) and elsewhere. The legislative and practical insights acquired during the testing processes

addressed in these Local Rules have provided a solid foundation for the issuance of nationwide unified administrative rules relating to ICVs.

On April 12, 2018, the Ministry of Industry and Information Technology, the Ministry of Public Security and the Ministry of Transportation jointly issued the *Administrative Rules of Road Testing of Intelligent Connected Vehicles (for Trial Implementation)* (the “**Administrative Rules**”), which subsequently came into force on May 1, 2018. The Administrative Rules are the first national level regulatory document on road testing of ICVs. By standardizing and unifying the Local Rules, the Administrative Rules serve to accelerate the development of road testing processes for ICVs in China.

While there has undoubtedly been an enthusiastic response to the convenience – and the entertainment value – of ICVs, a recent pedestrian death caused by an Uber autonomous vehicle in Arizona, USA has highlighted the need for safety to always be uppermost in ICV development and road testing, and the Administrative Rules take the approach that safety should be the overriding concern in the road testing of ICVs. We provide the following commentary on the issue of ICV safety as it is addressed in the Administrative Rules.

<sup>1</sup> See the records of the joint press conference on *Administrative Rules of Road Testing of Intelligent Connected Vehicles (for Trial Implementation)* held by the Ministry of Industry and Information Technology, the Ministry of Public Security and the Ministry of Transportation on April 12, 2018: <http://www.miit.gov.cn/n1146290/n1146397/c6128823/content.html>.

# 君合专题研究报告



2018年8月2日

## 自动驾驶汽车道路测试国家管理规范出台

### ——简评《智能网联汽车道路测试管理规范》

#### 一、背景

自动驾驶汽车，通常也被称为“智能网联汽车”、“智能汽车”等，正势不可挡地在我国蓬勃发展。政府高度重视智能网联汽车产业发展，《中国制造2025》已将智能网联汽车列入十大重点发展领域之一，《汽车产业中长期发展规划》也明确智能网联汽车是汽车产业转型升级的突破口<sup>1</sup>。

道路测试是开展智能网联汽车技术研发和应用不可或缺的重要环节。自2017年12月至今，北京、上海、重庆等多地已相继出台与智能网联汽车路测相关的指导意见、实施细则等文件（以下简称“**地方规则**”），上海、重庆、北京、浙江、吉林长春、湖北武汉、江苏无锡等地已建设智能网联汽车测试示范区，这些地方规则以及相关的测试验证所积累的立法和实践经验为国家层面统一管理规范的出台奠定了坚实的基础。

工业和信息化部、公安部、交通运输部于2018年4月12日联合正式对外发布《智能网联汽车道路测试管理规范（试行）》（以下简称“**《管理规范》**”）。这是首个国家层面智能网联汽车道路测试的规范性文件。《管理规范》将于2018年5月1日生效。《管理规范》的出台对地方规则进行了规范和统一，有

利于加快推动我国智能网联汽车道路测试工作的进行。

当智能网联汽车以其便捷性、娱乐性受到全球热烈追捧的同时，在美国亚利桑那州Uber自动驾驶汽车导致的行人死亡交通事故提醒着我们，“安全”是智能网联汽车发展的第一要义，自然也是智能网联汽车道路测试中应予核心关注的问题。《管理规范》将安全问题作为智能网联汽车道路测试的重要主题，本文将主要就此对《管理规范》作简要评析。

#### 二、安全保障之一：测试方的准入和管理

《管理规范》对测试车辆、测试主体以及测试驾驶人分别规定了要求和条件，并在测试管理等方面提出了多项要求，保障智能网联汽车道路测试的安全进行。

##### 1. 测试车辆：六点要求

《管理规范》对测试车辆提出注册登记、强制性项目检验、人机控制模式转换、数据记录与实时回传、特定区域测试以及第三方机构检测验证等6项基本要求，具体包括：

- (1) 未办理过机动车注册登记；
- (2) 满足对应车辆类型除耐久性以外的强制性检验项目要求；对因实现自动驾驶功能而无法满足要求的个别项目，需证明其未降低车辆安全性能；

<sup>1</sup>参见工业和信息化部、交通运输部、公安部于2018年4月12日召开的《智能网联汽车道路测试管理规范（试行）》联合新闻发布会实录：<http://www.miit.gov.cn/n1146290/n1146397/c6128823/content.html>

- (3) 具备人工操作和自动驾驶两种模式，且能够以安全、快速、简单的方式实现人机控制模式转换；
- (4) 具备车辆状态记录、存储及在线监控功能，能实时回传车辆控制模式等指定信息，并自动记录和存储规定的各项信息在车辆事故或失效状况发生前至少 90 秒的数据，数据存储时间不少于 3 年；
- (5) 测试车辆应在封闭道路、场地等特定区域进行充分的实车测试，符合相关标准、要求以及规程，具备进行道路测试的条件；
- (6) 测试车辆自动驾驶功能应由具有相应资质的第三方检测机构对《管理规范》规定的检测验证项目进行检测验证。

此外，为了确保测试安全，《管理规范》明确规定：测试过程中，测试车辆不得搭载与测试无关的人员或货物。并且进一步规定：测试过程中，除测试通知书载明的测试路段外，不得使用自动驾驶模式行驶；测试车辆从停放点到测试路段的转场，应使用人工操作模式行驶。

在对测试车辆的要求方面，《管理规范》分别借鉴了北京以及上海等地方发布的道路测试规则的规定条件，特别是大量地借鉴和吸收了上海规则中的内容。

## 2. 测试主体：七个条件

《管理规范》从单位性质、业务范畴、事故赔偿能力、测试评价能力、远程监控能力、事件记录分析及符合法律法规等七个方面提出测试主体应当具备的条件：

- (1) 应为中华人民共和国境内登记注册的独立法人单位；
- (2) 具备汽车及零部件制造、技术研发或试验检测等智能网联汽车相关业务能力；

- (3) 对智能网联汽车测试时可能造成的人身和财产损失，具备足够的民事赔偿能力<sup>2</sup>；
- (4) 具有智能网联汽车自动驾驶功能测试评价规程；
- (5) 具备对测试车辆进行实时远程监控的能力；
- (6) 具备对测试车辆事件进行记录、分析和重现的能力；
- (7) 法律、法规规章规定的其他条件。

对比《管理规范》与之前北京、上海等地发布的道路测试规则，我们不难发现《管理规范》在测试主体条件方面主要借鉴和吸收了上海规则的规定内容。

此外，《管理规范》对外商投资企业申请道路测试的条件并没有特殊要求，上述规定平等适用于在中国境内登记注册的外资企业和中外合资经营企业。

## 3. 测试驾驶人：八项规定

《管理规范》同样借鉴了北京以及上海等地发布的道路测试规则的规定内容，对测试驾驶人提出了签订劳动合同或劳务合同、经过自动驾驶培训、无重大交通违章记录等8个方面的要求，具体包括：

- (1) 应与测试主体签订有劳动合同或劳务合同<sup>3</sup>；
- (2) 取得相应准驾车型驾驶证并具有 3 年以上驾驶经历；
- (3) 最近连续 3 个记分周期内无满分记录；
- (4) 最近 1 年内无超速 50%以上、违反交通信号灯通行等严重交通违法行为等记录，

<sup>2</sup> 《管理规范》要求测试主体为每一测试车辆投保交通事故责任强制险，以及每车投保不低于五百万元的交通事故责任险或不少于五百万元的自动驾驶道路测试事故赔偿保函。

<sup>3</sup> 该项规定借鉴了北京测试规则的内容，同时在北京规则规定的“签订劳动合同”基础上，增加了“或者签订劳务合同”。

- (5) 无饮酒后驾驶或者醉酒驾驶机动车记录，无服用国家管制的精神药品或者麻醉药品记录；
- (6) 无致人死亡或者重伤的交通事故责任记录；
- (7) 经测试主体自动驾驶培训，熟悉自动驾驶测试规程，掌握自动驾驶测试操作方法，具备紧急状态下应急处置能力；
- (8) 法律、法规规章规定的其他条件。

此外，借鉴Uber自动驾驶车辆发生事故的经验教训基础上，为确保安全，《管理规范》明确规定：在测试过程中，测试驾驶人应始终处于测试车辆的驾驶座位上、始终监控车辆运行状态及周围环境，随时准备接管车辆。

### 三、安全保障之二：测试通知书的撤销

《管理规范》从准入条件对测试车辆、测试主体以及测试驾驶人分别规定了多项要求，设置了较高的准入门槛，以确保测试的安全。同时，为防止事态的恶化以及风险的扩大化，《管理规范》借鉴北京以及上海发布的道路测试规则的规定内容，特别是上海规则的内容，赋予主管部门在一定条件下撤销测试通知书的权限。测试车辆在测试期间发生下列安全问题之一的，《管理规范》要求相关主管部门应当撤销测试通知书，叫停测试：

- (1) 省、市级政府相关主管部门认为测试活动具有重大安全风险的；
- (2) 测试车辆有违反交通信号灯通行、逆行或者依照道路交通安全法法律法规可以处暂扣、吊销机动车驾驶证或拘留处罚等的严重交通违法行为的；
- (3) 发生交通事故造成人员重伤、死亡或车辆毁损等严重情形，测试车辆方负主要以上责任的。

关于撤销测试通知书将对测试主体产生怎样的后续影响，例如测试主体是否可以重新申请测试，时隔多久可重新申请，《管理规范》中未做具体规定，有待各地在地方规则中加以明确。

### 四、安全保障之三：事故责任承担

为保证测试期间发生交通违法和交通事故时，追究违法违规方的责任，《管理规范》单独设置了“交通违法和事故处理”章节，明确了交通违法处理和事故责任认定的依据，以及相应的处理和处罚部门，并规定在发生事故后当事人义务及测试主体和省、市级主管部门的情况报送要求。具体而言：

- (1) 在测试期间发生交通违法行为的，由公安机关交通管理部门按照现行道路交通安全法法律法规对测试驾驶人进行处理；
- (2) 在测试期间发生交通事故，应当按照道路交通安全法法律法规认定当事人的责任，并依照有关法律法规及司法解释确定损害赔偿赔偿责任。构成犯罪的，依法追究刑事责任。

可见，在交通违法行为情形下，责任主体为测试驾驶人；而在交通事故情形下，则需依法认定事故责任主体及损害赔偿赔偿责任主体。《管理规范》并未就测试主体责任进行详细阐释，测试主体基于雇主责任承担赔偿责任或与雇员承担连带赔偿责任，抑或由测试车辆的生产者和/或销售者承担产品责任，可能有待于后续立法的规范和司法实践中个案的认定。

### 五、结语

《管理规范》的出台顺应了智能网联汽车产业发展的迫切的需求，统一了智能网联汽车道路测试的规范，保证了智能网联汽车路测阶段国家层面上有规可守、有据可依。如何满足《管理规范》提出的安全要求，以及事故责任发生后各主体如何承担责任，是智能网联汽车产业参与者的关注要点。

随着各地汽车路测实践的深入，对于已出台的各地方规则是否会依照《管理规范》的要求进行进一步调整和完善、今后其他地方出台的规则将如何细

化《管理规范》提出的安全要求和规定的责任承担，我们也将持续关注。

张红斌 合伙人 电话：86 10 8553 7625 邮箱地址：zhanghb@junhe.com  
杨 和 律 师 电话：86 10 8553 7731 邮箱地址：yanghe@junhe.com  
赵 旻 律 师 电话：86 10 8553 7807 邮箱地址：zhaoYang\_Chris@junhe.com

本文仅为分享信息之目的提供。本文的任何内容均不构成君合律师事务所的任何法律意见或建议。如您想获得更多讯息，敬请关注君合官方网站“[www.junhe.com](http://www.junhe.com)”或君合微信公众号“君合法律评论”/微信号“JUNHE\_LegalUpdates”。

