

无人网约车载客、智能车自主避障、自动泊车入位……曾经的科幻场景，如今已是城市街头常见景象。随着智能网联汽车快速普及，自动驾驶“产业先行、立法滞后”的问题愈发突出，事故权责模糊、虚假宣传误导消费者等乱象频发。2026年《中华人民共和国道路交通安全法》“大修”，首次增设自动驾驶专属章节，为行业划清红线，约束野蛮生长乱象，为智慧出行筑牢法治底线。

为智能出行装上“安全红绿灯”



AI制图

智能驾驶游走在监管灰色地带

近年来，我国智能驾驶产业驶入发展快车道，北京、上海、深圳等多个城市开放自动驾驶道路测试和商业化试点，无人出租车、智能通勤车、自动配送车逐步融入城市交通体系，极大提升了出行效率，丰富了市民出行选择。

数据显示，目前国内L2级辅助驾驶乘用车渗透率已超70%，L3级有条件自动驾驶车型逐步实现商业化落地，智能网联汽车产业规模持续扩容，成为交通领域新的增长极。科技赋能让出行更便捷，但配套法治规则的缺失，让智能驾驶行业长期处于监管真空状态。

央视新闻长期追踪报道智能驾驶行业，

长期以来，我国没有国家级专项法律规范自动驾驶上路标准，各地仅依靠地方性试点规则开展管理，标准不一、权责混乱。多数普通车主无法区分辅助驾驶与全自动驾驶，常常开启辅助驾驶后彻底脱手、低头分心，误以为车辆可完全自主行驶，由此引发多起交通事故。

同时，部分车企存在营销乱象，刻意模糊概念，将L2级辅助驾驶包装为“全自动驾驶”，误导消费者盲目信赖智能功能，忽视人工值守责任，进一步加剧出行安全隐患。事故发生后，车主、车企、平台权责推诿扯皮，纠纷处置无明确依据，成为困扰行业发展和群众出行的突出难题。

清晰界定权责杜绝糊涂追责

本次道交法“大修”最受行业关注的核心亮点，就是新增自动驾驶独立专项章节，这是我国首次在国家法律层面，系统性规范自动驾驶车辆上路规则、运行标准、权责划分和监管体系，彻底填补国家级立法空白。

人民网权威解读修订草案核心条款，新法严格区分辅助驾驶与高阶自动驾驶，划清责任边界，彻底解决大众认知误区。明确L2级辅助驾驶仅为驾驶辅助工具，全程需要驾驶员手握方向盘、紧盯路况、全程值守，一旦出现交通违法、交通事故，全部责任由驾驶员承担，杜绝“科技代责”的错误认知。

针对合规场景下的高阶自动驾驶车辆，

新规明确权责倒置原则：在自动驾驶功能正常激活、车辆依规运行的前提下，发生交通违法或安全事故，由车辆生产企业承担主体责任；车企若主张免责，需自行举证证明系统无故障、操作无违规，有效破解以往“车主背锅、企业免责”的不合理现状。

此外，草案针对性整治行业营销乱象，明令禁止车企虚假宣传、夸大自动驾驶功能，严禁混淆辅助驾驶与全自动驾驶概念。同时，探索建立自动驾驶专项保险机制，通过市场化方式分摊事故风险，让智能驾驶事故处置有渠道、有依据、有保障，全方位补齐行业治理短板。

让智能出行既安全又长远

科技创新离不开法治护航，跑得飞快的新技术，必须跟上严谨规范的新规则。中国政法大学交通法专家接受人民日报采访时表示，自动驾驶入法绝非限制产业发展，而是通过规范监管、明确边界，为行业高质量、可持续发展保驾护航，杜绝野蛮生长、无序扩张。

新法明确划定自动驾驶车辆运行边界，要求智能驾驶车辆必须在设计合规场景内行驶，严禁超路况、超能力、超天气条件上路，从制度层面规避技术冒险带来的安全风险。针对雨雪、浓雾、复杂路口、突发行人横穿等极端路况，严格限定自动驾驶启用条件，守住公共安全底线。

对于普通市民而言，新规更是一份清晰的出行安全指南。央视新闻温馨提示，目前家用乘用车绝大多数仅具备辅助驾驶功能，无论科技如何升级，都无法替代人工观察和应急处置，驾驶员绝不能放松警惕、脱手分心，安全出行的核心永远是人。

从试点探索到规范发展，智能驾驶的普及是交通现代化的必然趋势。本次立法为智能出行装上“安全红绿灯”，既给技术创新留足发展空间，又为公众出行筑牢安全屏障，让科技赋能民生、法治守护出行，推动智能交通行业行稳致远。



智行入法

