

完善智能网联汽车监管法律体系

陶 杨

- 《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知（征求意见稿）》的发布，意味着 L3、L4 级智能网联汽车将正式从道路测试阶段转向正式上牌上路阶段，可在特定试点区域内正式行驶，向商业化应用迈进一大步。
- 明确了智能网联汽车交通事故责任的界定。当车辆处于自动驾驶系统未激活状态下的，由车内安全员承担；而处于自动驾驶系统激活状态下的，则由试点使用主体承担，但有证据证明车内安全员存在过错导致违法行为或者事故发生的除外。
- 要及时发现试点中智能网联汽车所涉及产品管理、交通管理、信息安全领域及基础设施领域中与现行法律法规相冲突或不协调之处，提出解决或完善方案，为下一步相关领域的管理政策、法律法规、技术标准的调整和障碍破除提供合理建议。

智能网联汽车是行业新兴方向，我国正培育智能网联汽车集群高质量发展，加快推进智能网联汽车产业项目的落地。工信部和公安部于 11 月 2 日发布《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知（征求意见稿）》（以下简称《征求意见稿》），以推动智能网联汽车产业健康有序发展。

智能网联汽车向商业化迈进

近年来，为支持智能网联汽车产业发展，相关部委和部分地方政府相继出台了一系列有关智能网联汽车道路测试和自动驾驶技术发展的规范性文件，如 2017 年 12 月，北京市发布了《北京市关于加快推进自动驾驶车辆道路测试有关工作的指导意见（试行）》和《北京市自动驾驶车辆道路测试管理实施细则（试行）》；2018 年 2 月，上海市发布《上海市智能网联汽车道路测试管理办法（试行）》；2018 年 4 月，工信部、公安部、交通运输部印发了《智能网联汽车道路测试管理规范（试行）》等等。《征求意见稿》是在总结相关经验的基础上，为使智能网联汽车道路通行试点工作顺利开展而制定。该征求意见稿具有一定的突破性，意味着 L3、L4 级智能网联汽车将正式从道路测试阶段转向正式上牌上路阶段，可在特定试点区域内正式行驶，向商业化应用迈进一大步。

明确交通事故中安全员责任

《征求意见稿》是国家部委首次对智能网联汽车准入和上路通行试点工作拟定的明确指导性文件，相较于之前各地针对智能网联汽车道路测试的试行规定，本次征求意见稿在试点目标中明确准入试点是面向将来量产的产品，同时通过试点积累对智能网联汽车的管理经验，支撑相关法律法规、技术标准制修订，推进健全完善智能网联汽车生产准入管理体系和道路交通安全管理体系。从内容而言，《征求意见稿》的要点包括五个方面：

- 1.明确了试点产品的范围，主要是国家标准《汽车驾驶自动化分级》中定义的有条件自动驾驶（L3 级别）和高度自动驾驶（L4 级别）。除了上述自动驾驶功能的级别要求之外，《征求意见稿》明确聚焦于服务“具备量产条件”的汽车产品参与准入试点，展示了高级别自动驾驶汽车将加速商业化落地的发展信号。
- 2.明确了试点内容和试点参与主体。从试点内容来看包括两个层面，其一是准入许可，主要面向道路机动车辆生产企业；其二是上路通行试点，主要针对通过准入试点的智能网联汽车产品，在试点城市的限定公共道路区域内开展。
- 3.明确了试点申报条件。需要由拟

申报试点城市主管部门牵头，由具备符合条件的城市、汽车整车生产企业、使用主体联合申报，形成“试点城市主管部门+汽车生产企业+使用主体”联合体的试点创新形式。同时列明了要求，并在附件中对试点城市、智能网联汽车生产企业及产品准入、使用主体、上路通行试点的进一步提出了更为具体要求。

- 4.明确了智能网联汽车交通事故责任的界定。要求车辆运营必须配置经过特定培训的安全员，且安全员需要坐在驾驶座位上。当车辆处于自动驾驶系统未激活状态下的，由车内安全员承担；车辆处于自动驾驶系统激活状态下的，由试点使用主体承担，但有证据证明车内安全员存在过错导致违法行为或者事故发生的除外。

试点汽车生产企业、自动驾驶系统开发单位、设备提供方等相关主体对交通事故发生有过错的，承担责任一方可以依法追偿。此外，也明确规定了车内安全员的过错责任例外的情形，在责任分配上更为科学合理。

- 5.设置试点暂停和退出机制。相关机制安排为试点工作的管理提供灵活性，可以有效增强试点工作的监管力度。

总体来看，《征求意见稿》使用工信部与公安部联合发文的形式，一方面将加速我国高级别自动驾驶汽车商业化落地进程，促进智能网联汽车产业发展；另一方面《征求意见稿》的核心还是“安全”问题，立法思路总体上还是求稳，通过对试点参与主体、试点工作环节及数据网络安全等方面的安全风险给予了明确关注，冀望在安全监管与产业发展之间找到平衡之道。

准入、上路通行规则仍需完善

《征求意见稿》将大力促进智能网联汽车落地，为相关产业发展带来机遇的同时也提出新的挑战。《征求意见稿》总体来看，更多还是宏观的政策，由于自动驾驶技术涉及面广，所涉利益关系复杂，现有《征求意见稿》在部分规定中还欠缺一定的可操作性，需要在试点中进一步关注和完善。

- 1.《征求意见稿》和《道路机动车辆生产准入许可管理条例（征求意见稿）》的协调性问题。

在《征求意见稿》发布前 5 天，工信部发布了《道路机动车辆生产准入许可管理条例（征求意见稿）》（以下简称《管理条例征求意见稿》），较为系统地增加了针对智能网联汽车的准入管理规定，填补了智能网联汽车准入管理的空白，且特别针对具有自动驾驶功能的智能网联汽车产品。

两个征求意见稿，分别从不同的角度对智能网联汽车的准入许可作出了相关规定，但是在具体的准入标准等问题

上，《管理条例征求意见稿》相对原则一些，但考虑到条例已上升到法规层面，其法律效力层级将较《征求意见稿》更高，《征求意见稿》则通过附录 2 中《智能网联汽车生产企业及产品准入试点要求》将准入标准更加细化，对试点过程中的智能网联汽车的准入更具指导意义。

- 2.《征求意见稿》尚需相关法律法规领域的配套支持。

《征求意见稿》虽然迈出了智能网联汽车准入及上路的第一步，但就该通知而言，虽然是以工信部及公安部共同发布的形式，但其在法律规范体系中的层级较低，仅应属于部门一般性工作文件。

而《征求意见稿》明确的相关试点工作，会涉及到对部分现行法律法规的突破，特别是《道路交通安全法》，故应按照试点内容需要获得合法授权，依法依规进行试点。

此外，《征求意见稿》所涉及的智能网联汽车准入及上路的相关领域并不全面，个别内容也较为原则，甚至在试点目标中也明确要通过“试点实证积累管理经验，支撑相关法律法规、技术标准制修订”，因而在试点工作的开展中，可以预计还有许多的配套制度或实施细则会不断出台和完善，特别是涉及事故责任处理、突发事件应急处置、网络安全与数据安全等方面，以回应行业发展需要。

- 3.政务信息化及智能交通基础设施需加快协同推进。

《征求意见稿》主要针对准入及上路作出了规定，但也提到了鼓励城市智能网联汽车安全监测平台与其他政务信息化管理系统一体化、集约化、协同化建设，鼓励试点城市推进道路交通设施数字化、智能化、网联化建设。

这些配套的基础设施也是智能网联汽车的必备条件，但是在《征求意见稿》中仅作了口号性的宣示，尚欠缺具体的可操作举措，应进一步在试点地区出台相关的协同推进具体措施，“软硬”措施相结合，特别是应当实质性加大相关基础设施投资，以促进智能网联汽车上路安全健康发展。

- 4.试点工作应当及时总结和提升。

在试点工作中，应当及时进行实施效果评估，及时对试点经验进行总结。一方面要梳理提炼可复制和推广的经验，另一方面则要对试点中发现的问题及时研讨解决，特别是对试点中智能网联汽车所涉及产品管理、交通管理、信息安全领域及基础设施领域中与现行法律法规相冲突或不协调之处，及时发现解决或提出完善方案，为下一步相关领域的管理政策、法律法规、技术标准的调整和障碍破除提供合理建议，逐步形成完善的智能网联汽车的监管法律规范体系。

（作者系北京交通大学法学院教授、博导）

最新国际法律动态>>>

沙特修订《公司法》 增设“简化股份有限公司”

沙特修订后的《公司法》将于 2023 年 1 月 1 日生效，修订要点包括：

一是调整公司类型。新法取消“连带责任公司”类型，增设“简化股份有限公司”类型，后者可由 1 名以上股东发起设立，不设最低注册资本限制，也无需成立股东会。

二是促进金融活动。新法第 179 条规定，在遵循《资本市场法》及股东会决议时，有限责任公司有权发行可转换债券、伊斯兰债券和其他融资工具。新法第 11 条规定，公司股东间可以签署股东协议，家族企业的成员股东间还可以签署家族协议，均有法律拘束力，但不得违反法律及公司章程。

三是新增出售股份的强制规定。新法第 181 条规定，如果持有 90%以上公司股权的股东同意整体出售公司股份，少数股东应当接受善意的收购要约，善意收购方有权购买公司全部股份，但中小股东的股份转让条件应与大股东一致。

（阿拉伯语编译：项世杰）

西班牙修订法律 促进外国人生活与就业

西班牙修订后的《关于在西外国人权利、自由及社会融合的条例》已于 8 月 16 日生效，为外国人生活和就业提供了更全面的保障，以缓解该国劳动力短缺的情况。新法修改要点包括：

一是建立“培训扎根”制度。外国人在西班牙连续居留满 2 年，近 5 年内在西班牙及其母国无犯罪记录，且居留目的是为了接受职业培训的，有权申请为期 12 个月的临时居留证。在居留证有效期内完成培训的，该外国人有权提交培训证明、劳动合同等材料，继续申请为期 2 年的工作居留证。

二是减少留学生劳动限制。新法规定，在西班牙居住未满 3 年的留学生也有权申请工作许可，但在就读期间每周工作时长不得超过 30 小时。

三是简化行政管理程序。西班牙移民总局设立“外国人事务档案处理单位”，负责审核外国人居留和工作许可等事务。该机构设立统一行政窗口，实施无纸化办公，简化行政程序，方便外国人在西班牙生活与就业。

（西班牙语编译：周雪妮）

欧盟通过 “绿色减排一揽子计划”提案

欧盟于 2022 年 6 月投票通过了“绿色减排一揽子计划（Fit for 55）”提案，主要内容有：

一是禁售燃油车。从 2035 年开始，欧盟将全面禁止销售燃油车，仅销售电动车、氢燃料车等不排放二氧化碳的车辆。消费者已购买的燃油车可继续使用。

二是改革碳交易。根据现有规定，欧洲企业每年可以享受一定的免费碳排放额度，对于超出额头的碳排放量，企业应在碳市场购买额度。欧盟计划在 2032 年取消企业免费碳排放额度，企业应在碳市场购买全部排放额度。

三是设立碳边境机制。为避免限炭措施削弱欧盟企业竞争力，欧盟计划实施碳边境调整机制。欧盟计划于 2027 年起，分批对进口产品征收碳关税。首批征税的对象为钢铁、铝、水泥、化肥、电力等行业的进口产品。

四是建立气候基金。为减轻限炭政策对社会生活的影响，欧盟计划建立气候基金，用于补助受政策影响而处于困难状态的家庭或企业。欧盟拟将碳排放交易收入的 25%投入基金，欧盟成员国也应向基金拨款。

（英语编译：方乐）

上海法治报理论学部
上海外国语大学法学院

合作主办