



小鹏汽车在宁波高架路段
发生严重交通事故

辅助驾驶 千万别真当自动驾驶 来使用

业内人士

1 事故是否与辅助驾驶有关尚无法认定

8月11日,网上热传着一组视频:在一高架桥路段,一辆小车停在最左侧车道,车旁有一名白衣男子蹲在中央护栏边,还有一名黑衣男子向车尾后备箱位置走来,而车尾右后方位置摆放着一个锥形路障。黑衣男子拿起路障向左稍微移动了一下,差不多同一时间,后方一辆小车快速驶来,径直撞了上去,站在车尾的黑衣男子被撞后抛向空中,并重重摔落。

对于这起事故,相关媒体报道称,事情发生在8月10日下午,地点是在宁波机场路高架,是一车主驾驶小鹏汽车P7与前方检查车辆故障人员发生碰撞,发生人员伤亡。事发后,也有疑似车主的聊天记录被传播到网上,称其当时开着LCC(车道居中辅助)辅助驾驶,不过车主同时称自己当时“分神”了。

对于此事,小鹏汽车方面回应:经核实,8月10日下午,宁波一车主驾驶车辆与前方检查车辆故障人员发生碰撞,发生人员伤亡。我们为本次事故中

不幸离世的遇难者感到悲痛和惋惜。目前,交警部门已经立案处理,门店已第一时间前往现场协助处理。我们将全力配合相关部门进行事故调查,持续跟进后续结果,并协助客户处理后续相关事宜。

11日下午,在新浪微博上,“小鹏汽车回应宁波辅助驾驶事故”的话题阅读量超过6000万,登上了热搜榜,该话题同时拿下了微博宁波同城榜热搜第一。

记者就此事向宁波市交通警察局求证,交警部门表示,该起事故正在调查中。

目前,该起事故是否与辅助驾驶有关,尚无法认定。不过,记者搜索相关新闻时发现,今年3月,在湖南岳阳,有小鹏P7车主称在道路上开启自动辅助驾驶行驶后,突遇一辆侧翻在道路上的汽车,车子没有任何报警和减速,径直撞了上去,他发现异常后紧急踩刹车,但汽车没有反应。对此,小鹏汽车曾回应,该事故系驾驶人没有保持对车辆前方环境的观察并及时接管车辆所致。

2 自动驾驶、辅助驾驶的相关话题再度引发讨论

因为这起事件,原本就备受关注的智能汽车自动驾驶、辅助驾驶的相关话题也再度引发讨论。

按业界采用较多的分级方法,自动驾驶可分为6个等级:无自动化(L0)、驾驶支援(L1)、部分自动化(L2)、有条件自动化(L3)、高度自动化(L4)和完全自动化(L5)。大众普遍认为的自动驾驶,多指L5级的自动驾驶,即完全自动驾驶,或称之为无人驾驶。按自动驾驶的等级划分,辅助驾驶属于L2级以下的自动驾驶。

据公开信息和业内人士消息,小鹏汽车的自动驾驶处在L2级到L3级之间。其辅助驾驶XPiLOT包括LCC(车道居中辅助)、ACC(自适应巡航)和ALC(自动变道辅助)等功能。

另据小鹏P7用户手册,LCC(车道居中辅助),是在车辆已经激活ACC(自适应巡航)功能后,LCC才可使用。激活LCC后,系统可以辅助驾驶员控制方向盘,持续将车辆居在当前车道内。启用时,驾驶员需始终保持手握方向盘,并在必要时接管方向盘。

有小鹏汽车车主表示,在首次使用辅助驾驶系统时,小鹏汽车的操作界面有一个强制的考试答题环节,对

ACC+LCC系统的无法识别的使用场景进行标注。其中,对于低速或静止的工程车/清扫车;横停的事故车;拥堵或等红灯的车辆;大石块;三脚架;凸出的隔离带或者水泥墩等,小鹏汽车ACC+LCC系统均不能识别,需要车主立即接管车辆。

一位业内人士告诉记者,LCC主要通过挡风玻璃上的摄像头对路上车道线进行检测,辅助控制方向盘,使车辆保持在两条车道线中间行驶,而ACC自适应巡航功能主要利用了雷达技术,通过毫米波雷达,发射毫米波段的电磁波,利用障碍物反射波的时间差确定障碍物距离,利用反射波的频率偏移确定相对速度。“目前‘摄像头+毫米波雷达’的组合,对于动态物体判断还好,对于非标准的静态物体几乎无能。视觉在这个层面的进展几乎停滞,哪怕是动态,车辆以外的识别率也低于80%,千万别真当自动驾驶来使用。”他提醒平时会用到辅助驾驶功能的驾驶人,在实际使用前,要对该功能进行完全透彻的了解,对车辆的相关车况进行实时检查,更重要的是,在使用时时刻保持对车辆周围环境观察,遇到情况及时作出应对、随时接管车辆,确保行驶安全。

3 律师: 驾驶者仍是交通事故的 责任推定主体

除了技术问题外,自动驾驶、辅助驾驶相关的政策法律问题也备受关注。智能车辆在行车过程中,涉及辅助驾驶造成事故的,责任该如何认定呢?

对此,记者采访了浙江素豪律师事务所吴志明律师和张彦军律师。两位律师表示,目前国内尚无已颁布实施的、针对此类智能汽车上路通行的全国性专项立法,对于涉及辅助驾驶造成事故的责任认定,现行的道路交通安全法及其实施条例并没有明确的法律规定,智能汽车发生交通事故的,实践中仍按照一般的交通事故定责。

换言之,对于携带辅助系统、仍需驾驶者的智能汽车,驾驶者仍是交通事故的责任推定主体。在交警部门对事故定责之后,驾驶者如能证明事故是因辅助系统的质量问题引发,才可对生产者追究责任。

两位律师都提到了今年8月1日起施行的《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》,这是国内针对自动驾驶汽车的首次区域性立法。该条例规定,有驾驶人的智能网联汽车发生交通事故造成损害,属于该智能网联汽车一方责任的,由驾驶人承担赔偿责任。智能网联汽车发生交通事故,因智能网联汽车存在缺陷造成损害的,车辆驾驶人或者所有人、管理人依照本条例第五十三条的规定赔偿后,可以依法向生产者、销售者请求赔偿。

吴志明律师表示,依据现行的侵权责任法规,驾驶者向智能汽车生产者追责时,二者责任分配将根据智能驾驶系统故障、驾驶者操作不当等过错大小及原因比例而定,而驾驶者就此承担举证责任。鉴于普通驾驶者缺乏专业技术知识,单纯依靠自身力量很难完成举证,寻求专业技术鉴定是较为可行的路径。

记者 王思勤

相关链接:

8月8日,交通运输部发布《自动驾驶汽车运输安全服务指南(试行)》(征求意见稿)(以下简称《指南》),提出要鼓励和规范自动驾驶汽车在运输服务领域应用,并针对车辆要求、经营方资质、道路适用、人员要求、安全保障以及监督管理提出了具体规定。

《指南》中提出,自动驾驶汽车,是指在其设计运行条件下具备执行全部动态驾驶任务能力的汽车,包括有条件自动驾驶汽车、高度自动驾驶汽车和完全自动驾驶汽车。

《指南》规定,要求运营方有比较齐全的资质,要求车辆有足额的保险,要求车辆全程受到监控和记录,数据被存储和管理,自动驾驶模式下能够随时被车内的驾驶员或者远程的驾驶员接管,驾驶员必须具备驾驶资格。遇到紧急情况或者突发事件及时得到处理。管理部门还会对运营活动严格进行监管。

8月10日下午,一驾驶员驾驶疑似开启辅助驾驶功能的小鹏汽车在宁波高架路段行驶时,与停在道路前方的一辆车发生碰撞,发生人员伤亡。8月11日,该事故的信息和相关视频在网上流传扩散,“小鹏汽车回应宁波辅助驾驶事故”的话题也登上了微博热搜。

一时间,原本就备受关注的智能汽车辅助驾驶、自动驾驶的相关话题再次引发热烈讨论,记者也就此展开调查采访。