

搜索框

首页 > 即时新闻

《智能网联汽车道路测试管理规范（试行）》发布

时间：2018-04-12 17:35:00 作者： 新闻来源：新华网

评论投稿 打印 转发 复制链接 小 | 中 | 大 字号 分享到：

“无人”驾驶迎来全国性道路测试管理规范。工信部、公安部、交通运输部12日发布《智能网联汽车道路测试管理规范(试行)》，明确上路测试的一系列要求以及交通违法行为依据。

随着道路测试放开,产业发展也“驶入”新的里程。“无人”驾驶离我们还有多远?还需“驶过”哪些“关口”?记者进行了调查。

“无人”驾驶“驶向”发展快车道

12日发布的《智能网联汽车道路测试管理规范(试行)》，对测试主体、测试车辆、测试路段等明确一系列要求。专家认为,管理规范的出台是行业发展的关键一步,必将推动“无人”驾驶加速“驶向”现实生活。

管理规范不仅对车,对人同样提出要求。“人们常说的‘无人’驾驶包含了不同程度的自动驾驶。在国际上,只有达到最高级别完全自动驾驶汽车方能实现无人。”工信部副部长辛国斌说,目前我国所测试的大部分汽车属于有条件自动驾驶,不仅不能离开人,还要对测试驾驶人进行严格要求。

管理规范明确测试驾驶人需满足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条件,并在测试期间始终处于驾驶位置上,随时准备接管车辆。

公安部交管局副局长李江平说,为确保安全可靠,在申请实际道路测试号牌前,测试车辆必须经历封闭场地充分测试。

做好标准认定和规范要求的同时,管理规范将测试路段、号牌申请等权限交给地方。这意味着更多企业、城市和地区的路段可进入测试。之前,上海、重庆等地已开放自动驾驶上路实测。

“只有在复杂环境中不停学习才能提升技术和性能,而我们要做的就是提供好的‘学习’环境。”辛国斌说,在真实交通环境中全面验证,实现与道路、设施及其他交通参与者的协调是研发应用的重要环节。不仅车企,政府部门也将从中发现问题完善管理。

“无人”驾驶前方“路况”如何?

据专家介绍,“无人”驾驶所依靠的自动驾驶技术可分为5级。从全球看,跨国车企已实现部分自动驾驶(L2级)汽车的批量生产,少数推出有条件自动驾驶(L3级)汽车,以谷歌为代表的新技术力量在开展全自动驾驶技术(L4、L5级)的研发测试。我国目前进入路测的汽车处在L2级和L3级。

新闻排行

- 1 张军:努力干事创业续检察事业新征程
- 2 人民日报评山西洪洞污染事件:多个环节...
- 3 调查:73.3%受访者希望从程序上给离...
- 4 “新型毒品”案引争议 列管精神药品是否...
- 5 两办印发地方党政领导干部安全生产责...
- 6 药似药酒非酒:统计称鸿茅药酒广告违法...
- 7 人民日报评山西洪洞污染事件:多个环节...
- 8 湖北十堰张湾:启动服务创新驱动发展...
- 9 网络强国的中国实践
- 10 “大数据懂你也伤你” 平台经营三条底线...

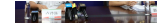
原创策划

- 新一轮巡视展开,这些“老虎”曾干扰中央巡视!
- 盲人歌手办银行卡遭拒,这是歧视吗?
- 玩“抖音”要量力而行 风险防控更要全力以赴
- 廉洁过年反“四风”无假期
- “扫黑+反腐”严打“保护伞” 遏制黑恶势力蔓延
- 反腐疾风吹过 15个省份副省长落马!



推荐阅读

- 省级政府网上政务服务评估:群众少跑腿
- 网络“磕炮”背后暗藏色情利益链
- 短视频遭监管风暴 有低俗视频制作者想“洗白”
- 广东巡查鸿茅药酒广告 一旦发现违法即取证移送



从实际道路测试情况看，“无人”驾驶也非“一路畅通”，需解决好数据、网络等多方问题。

“没有庞大的数据支撑，很难实现应用演进。”李江平说，谷歌“无人”驾驶汽车上路前经历近10年的封闭场地测试，积累大量数据。我国产业面临的核心问题之一仍是数据不足，包括实际路况、地图精度、道路参与方信息等。

构建高速可靠网络和城市智能体系也是挑战。交通运输部科技司司长庞松说，当前城市“智慧”程度尚不足以支撑“无人”驾驶汽车大范围应用，仍需构建与之相配套的智能交通系统和道路管理体系，包括对车速、位置等感知和路径规划等智能控制。

工信部总工程师陈因说，我国正在加速突破先进传感器、车载操作系统等关键技术，安排车联网试测无线电频率频段，并建设国家智能交通综合测试基地，加快驾驶辅助系统布局。

此外，立体安全防护体系正在建立。“以百度为例，在仿真环节制造很多复杂场景，构建网络安全体系，以防‘无人’驾驶汽车被黑客攻击。”百度自动驾驶技术总监陶吉说。

“产业还需探索多领域联动的创新发展模式，加快走向成熟。”陈因说，工信部预计，2025年高度和完全自动驾驶汽车开始进入市场。

“无人”驾驶不能无人驾驭

对于未来的探索不会一帆风顺。随着“无人”驾驶汽车“驶向”发展快车道，在安全、法律、伦理上的热议也将其推到了“风口浪尖”，这是其“上路”前必须跨越的。

完善的法律政策体系是前提。对“无人”驾驶我国尚无明确法规，也出现过车企“打擦边球”甚至违规进行测试的情况。

“产业的发展愿景之一就是提高安全水平。在发展过程中更要通过构筑法律政策体系筑牢安全底线。”辛国斌说，要建立包涵产业发展、交通安全等一系列政策法律体系，避免出现真空地带，也要对现在测试以及未来实践严格管理。“工信部正联合相关部门抓紧研究制定测试评价规范以及一系列有针对性的实施细则。”他说。

李江平说，公安部正配合立法部门修改《道路交通安全法》，将根据其技术发展、测试、商业化应用的进程适时向立法机关提出相应的修订建议。

正确的价值观是任何商业的基础，“无人”驾驶也是如此。比如，在设置系统时如何更加公平保护行人和司乘等，都将充分探讨，划出道德伦理边界，让产业充满“善意”和“责任”地发展。这既有政府的努力，也是企业的责任。

“‘无人’驾驶最终会以一种更加成熟的形式‘上路’。这要经过多年努力，希望政府、社会能给予空间，一起来完善这个新领域。”中国智能网联汽车产业创新联盟研究员李娜说。

[责任编辑：刘帆]



下一篇文章：我国明确智能网联汽车道路测试范围和管理规范

博客 新媒体

矿石盗采猖獗，有关部门在哪里
解决基层司改“员额制”难题之我见
鸿茅药酒案中的一系列法律问题

 网站地图

新闻中心 专题|直播访谈|图解新闻|法律百科|案件档案馆|每周法治热点|每月法治热点|要闻|国内|社会

图片频道 网上影展|黑镜头|视觉高清|高清图集|每日推荐|视觉法治|视觉检察|摄影器材

视频频道 检察新闻|今日关注|平安上海|权威发布|高端访谈|法治影视

评论频道 双日集|专栏|正义网语|法眼观察|博客聚焦|微观察

反腐频道 反腐今日谈|贪官忏悔录|反腐周刊|反腐要闻|案件速递

检察频道 检察网站集群|检察要闻|检察长论坛|基层快讯|学术视点|业务探讨

法治频道 法治资讯|立法动向|社会万象|执法纪实|新锐视角

舆情频道 舆情聚焦|热点播报|舆情追踪|舆情研究|地方舆情|舆情案例库

文化频道 专栏·名家|文化江湖|法世界|文化时评
装备技术 装备动态|产品测试|新品超市|行业速递

检察日报社简介 关于我们 联系我们 采编人员 广告服务

Copyright © 2016 JCRB.com Inc. All Rights Reserved. 正义网版权所有 未经授权 严禁转载

京ICP备13018232号-3 国家广电总局信息网络传播视听节目许可证:0110425号

网络文化经营许可证 京网文[2011]0064-023号 京公网安备 11010702000076号

企业法人营业执照 广播电视节目制作经营许可证 互联网出版许可证 信息网络传播视听节目许可证


违法和不良信息举报电话：010-68637932-8116



 网络违法犯罪
举报网站

 经营性网站
备案信息

 违法和不良
信息举报中心

 12321网络不良与
垃圾信息举报受理中心

 12318全国
文化市场举报电话

 电信用户
申诉受理中心