

我国明确智能网联汽车道路测试范围和管理规范

“无人”驾驶不能无人驾驭

工信部、公安部、交通运输部联合制定的《智能网联汽车道路测试管理规范(试行)》12日对外发布,对测试主体、测试驾驶人、测试车辆等提出要求,明确省、市级政府相关主管部门可自主选择测试路段、受理申请和发放测试号牌。这意味着,“无人”驾驶汽车有望在更多实际道路测试。

智能网联汽车包含了不同程度的自动驾驶汽车,很多人将其通俗称之为“无人”驾驶汽车。严格意义上讲,只有达到最高级别完全自动驾驶汽车方能实现无人。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,也要对测试驾驶人进行严格要求。

为保障道路测试安全,管理规范要求测试驾驶人始终处于驾驶位置上,随时准备接管车辆。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。

此外,管理规范对测试主体、测试车辆等提出严格要求。比如,对测试主体提出单位性质、业务范畴、事故赔偿能力、测试评价能力等7个条件;对测试车辆提出强制性项目检验、人机控制模式转换等6项基本要求。

封闭测试是实际道路测试的前提。公安部交通管理局副局长李江平说,在申请实际道路测试车辆号牌前,测试车辆必须在封闭场地充分测试并取得资格。实际道路测试车辆发生的交通违法行为和交通事故按现行道路交通安全法律法规处理,由测试驾驶人及其所属测试主体分别承担相应的行政、民事、刑事责任。

工信部副部长辛国斌说,在真实交通环境中全面验证自动驾驶功能是研发和应用最重要的环节。政府部门也通过道路测试积累的数据和经验,深入分析其可能面临的新问题,及时完善管理方式。

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”?一起来了解!



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

焦点二

“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。

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,安排车联网测试无线电频率频段,并建设国家智能交通综合测试基地,加快自动驾驶辅助系统布局。

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。

焦点三

“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。

据新华社

焦点一

“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、

12日,天津市第一中级人民法院一审公开开庭审理了第十八届中央政治局原委员、重庆市委原书记孙政才受贿一案。

天津市人民检察院第一分院起诉指控:2002年至2017年,被告人孙政才利用担任北京市顺义区委书记、北京市委常委、市委秘书长、农业部部长、吉林省委书记、中央政治局委员、重庆市

委书记等职务上的便利,为有关单位和个人在工程承揽、企业经营、职务调整等事项上提供帮助,单独或者伙同特定关系人非法收受他人给予的财物,共计折合人民币1.7亿余元。

庭审中,公诉机关出示了相关证据,被告人孙政才及其辩护人进行了质证,控辩双方对出庭作证的两名证人进行了交叉询问,在法庭的主持下充分发

表了意见。孙政才进行了最后陈述,表示自己受到法律的庄严审判,是咎由自取、罪有应得,自己心服口服,真诚地认罪、悔罪,真诚地服从法院判决。

人大代表、政协委员,新闻记者及各界群众130余人旁听了庭审。

庭审结束后法庭宣布休庭,择期宣判。

据新华社

孙政才受贿案一审开庭

汽油、柴油价格迎年内第四次上调

每吨分别提高55元和50元

国内汽油、柴油价格将迎来年内第四次上调。国家发展改革委12日称,按照现行成品油价格形成机制,自2018年4月12日24时起,国内汽油、柴油价格每吨分别提高55元和50元。

国家发改委有关负责人说,中石油、中石化、中海油三大公司要组织好成品油生产和调运,确保市场稳定供应,严格执行国家价格政策。各级价格主管部门要加大市场监管检查力度,严厉查处不执行国家价格政策的行为,维

护正常市场秩序。消费者可通过12358价格监管平台举报价格违法行为。

这位负责人表示,正密切跟踪成品油价格形成机制运行情况,结合国内外石油市场形势变化,进一步予以研究完善。

本轮调价周期内,国际市场原油价格先降后升,呈“V”形走势,目前已升至2014年12月以来的高位。国家发改委价格监测中心的分析报告指出,石油输出国组织减产协议执行逾1年,全球原油供应过剩局面已逐步缓解,地缘

政治局势和中美贸易摩擦等不确定因素对国际油价的影响凸显。

报告称,近期应重点关注叙利亚局势和中美贸易摩擦两大因素。如果中东地区紧张局势得到缓解,美国贸易政策再度强硬,国际油价可能回落;如果中东地缘政治冲突加剧,中美贸易局势缓解,国际油价预计会继续上涨。

此次调价落实后,今年汽油、柴油价格已四次上调、两次下调、一次“搁浅”。

据新华社