附件4：

中汽协会《组合驾驶辅助及有条件自动驾驶事故判定及数据协作技术规范》
团体标准编制说明

1. 工作简要过程
2. **任务来源**

*简要介绍项目立项背景、中汽协会批复及计划任务编号等。*

1、项目立项背景

针对智能网联汽车技术发展过程中衍生的组合驾驶辅助及有条件自动驾驶事故处理难题（如责任判定模糊、数据采集与验真困难）以及行业对智驾保险权益的迫切需求，本项目旨在建立一套标准化的事故判定规则和多方协同的数据技术规范，通过统一行业准则，打通主机厂、保险公司、测评机构间的数据协作壁垒，为组合驾驶辅助及有条件自动驾驶事故查勘、责任分析、定损理赔等环节提供可操作的技术框架，推动智驾保险相关服务的规范化发展，加速行业新业态落地。

破解行业痛点，提升事故处理效率。通过明确组合驾驶辅助及有条件自动驾驶事故事故的判定规则，简化传统查勘流程的繁琐性；借助数据协作技术规范，解决车端数据读取难、云端数据真实性验证难等问题，为责任划分提供可信依据，降低纠纷成本。

驱动智驾保险创新，强化用户权益保障。标准化规则为差异化智驾保险产品的开发和推广奠定基础，提升用户对组合驾驶辅助及有条件自动驾驶功能的使用信心与满意度，助力车企构建服务竞争力。

促进跨领域协作，优化行业生态。通过规范主机厂、测评机构与保险公司的数据共享机制，推动多方技术能力互补，形成以数据为核心的协作生态，避免重复投入，加速智能网联汽车与保险服务的深度融合。

支撑行业监管与长期发展。为政府监管提供技术参考，防范数据滥用风险，同时通过标准化引导行业有序竞争，避免因规则缺失导致的恶性内卷，为组合驾驶辅助及有条件自动驾驶技术规模化应用提供安全可信的环境保障。

2、计划任务编号

本标准任务来源于中国汽车工业协会 2025 年团体标准研制计划(中汽协函字(2025)157号)，计划号为2025-24。

1. **主要起草单位及任务分工**

 *介绍标准起草组构成，主要参与单位及标准起草工作组人员分工。*

上海机动车检测认证技术研究中心有限公司：全面负责标准项目的立项、标准文本以及编制说明的编写、标准编制工作的组织及协调等工作。

其他对于标准编制有重要贡献的单位包括（不分先后）：太平洋保险集团数智研究院、太平洋财产保险有限公司、众链科技（北京）有限公司、 上海零数科技有限公司、长城汽车股份有限公司、北京理想汽车有限公司。

1. **标准研讨情况**

*介绍标准立项、起草过程中召开的有关调研、讨论等会议情况，突出阶段性成果。*

2024年8月~2024年12月，上海机动车检测认证技术研究中心有限公司组织人员对国内组合驾驶辅助及有条件自动驾驶事故判定领域进行了调研。

2025年1月，上海机动车检测认证技术研究中心有限公司召集行业内重点参与单位，共同成立核心工作组，对标准的方向、框架进行了确定，并初步编制了框架性草案。

2025年2月，上海机动车检测认证技术研究中心有限公司组织召开线上专家立项评审会议。结合目前组合驾驶辅助及有条件自动驾驶事故判定领域发展的实际情况，启动标准的编制工作。

2025年5月，上海机动车检测认证技术研究中心有限公司组织召开第二次线上专家立项评审会议。会前通过发布草案、线上收集的方式，对于标准工作组内部的多方意见进行了收集汇总。会上，对于组内各参会与单位专家的反馈意见进行了处理。会后形成了修改草案。

二、标准编制原则和主要内容

*介绍标准编制依据的原则，并对标准的主要技术指标（参数）等重要条款进行分析阐述，突出本标准的技术先进性、创新性和经济适用性；修订标准时应列出与原标准的主要差异和理由。*

本标准规定智能网联汽车组合驾驶辅助及有条件自动驾驶事故的判定规范以及执行事故判定相关的数据协作的技术规范，适用于车辆制造商、组合驾驶辅助及有条件自动驾驶系统供应商、保险公司、第三方检测机构等开展智能网联汽车组合驾驶辅助系统或有条件自动驾驶系统运行时发生的交通事故的分析判定。保险公司可将交通事故的分析判定结果用作相关保险产品的定责和理赔依据。

现对标准中的关键条款做出阐述。

4.2.1 存在事故前组合驾驶辅助系统激活情形

此条款规定了判定车辆事故为组合驾驶辅助事故的基本条件。车辆发生首次碰撞前X1秒内，若存在组合驾驶辅助系统执行车辆运动控制的操作，可视作该次事故满足组合驾驶辅助事故的基本条件，但4.3.1所列明的例外场景除外。车辆制造商、保险公司等相关方应将X1设为3秒或更长。以辅助驾驶保障权益相关场景为例，若用户在使用组合驾驶辅助功能的过程中遭遇事故，保险公司可基于此条款判断该次事故用户能否获得辅助驾驶保障权益。

5.2.1 存在事故前有条件自动驾驶系统激活情形

此条款规定了判定车辆事故为有条件自动驾驶事故的基本条件。车辆发生首次碰撞前X2秒内，若存在有条件自动驾驶系统执行车辆运动控制的操作，可视作该次事故满足有条件自动驾驶事故的基本条件，但5.3.1所列明的例外场景除外。车辆制造商、保险公司等相关方应将X2设为5秒或更长。以智驾保险场景为例，若用户在使用有条件自动驾驶功能的过程中遭遇事故，保险公司可基于此条款判断该次事故用户能否获得智驾保险赔偿。

6.2 数据协作可信要求

此条款明确了组合驾驶辅助及有条件自动驾驶事故判定数据的可信保障机制。要求车辆制造商通过数据指纹技术（哈希算法生成唯一标识）与区块链分布式存储，确保数据在采集、传输及存储全流程的完整性和防篡改性。例如，在事故判定场景中，若车辆运行数据在传输至云端平台后生成数据指纹并同步至区块链，可通过验证数据指纹的一致性，确认事故数据的真实性。相关方需确保数据指纹至少保存6个月，并结合加密技术实现多方验证，以提升事故判定的公信力。

6.4 数据调取要求

此条款规定了组合驾驶辅助及有条件自动驾驶事故数据的调取方式及时效性要求。车端需支持本地物理接口调取DVR、EDR等数据，云端则需满足持续传输（间隔≤30秒）、事件触发传输（风险事件前后≥10秒数据）及手动触发传输三种方式。以事故调查场景为例，当车辆因碰撞断电时，事件触发传输可能无法完整上传数据，但车端仍能持久存储碰撞前后关键时段（如首次碰撞后10秒内）的数据，确保事故回溯的完整性。同时，云端数据调取需在3分钟内完成数据指纹同步，为快速定责提供技术支撑，显著缩短理赔周期。

三、采用国际标准和国外先进标准情况

*介绍标准是否采标，与国际、国外同类标准水平的对比情况。*

本标准不涉及。

四、主要关键指标及试验验证情况

*介绍关键指标的确立及试验验证情况（试验方法、实验过程、试验结果分析等情况）。*

本标准设计的组合驾驶辅助及有条件自动驾驶事故判定规范，标准起草过程中与多家车企沟通对接，明确了组合驾驶辅助事故和有条件自动驾驶事故判定流程和激活情形，并明确了数据协作过程的技术要求。

同时，牵头单位上海机动车检测认证技术研究中心有限公司与多家车企围绕组合驾驶辅助及有条件自动驾驶事故判定的数据协作开展了多轮实车测试验证，就事故判定所需的车辆运行数据的数据字段、采集频率等与实车进行匹配。基于实际调研和测试结果，形成了标准附录当中组合驾驶辅助及有条件自动驾驶事故判定数据字段使用规范。

五、与现行法律、法规和政策及相关标准的协调性

*介绍标准是否符合现行法律、法规、政策及相关强制性标准要求。若产生冲突，是怎么处理的。*

本标准与现行国家法律、法规、现行标准、制定中标准均无任何相悖之处。

六、贯彻标准的要求和措施建议

*说明本标准的性质，介绍后期开展宣贯实施的措施、保障等。*

本标准发布后，由数据分会协调组织宣贯会议进行行业宣贯。

1. 其他需要说明的事项

标准名称变更说明：2025年4月16日，工业和信息化部装备工业一司组织召开智能网联汽车产品准入及软件在线升级管理工作推进会。会议强调，汽车生产企业要明确系统功能边界和安全响应措施，不得进行夸大和虚假宣传，严格履行告知义务，切实担负起生产一致性和质量安全主体责任，切实提升智能网联汽车产品安全水平。

为了与国家智能网联标准体系术语对齐，本标准标题用语从立项阶段的“辅助驾驶”更新为“组合驾驶辅助”。进一步的，本标准在编制过程中，发现了行业在组合驾驶辅助和有条件自动驾驶事故判定领域均存在标准化需求，且组合驾驶辅助事故和有条件自动驾驶事故存在不同的特征和判定需求。因此，标准题目由立项申报时的《辅助驾驶事故判定及数据协作技术规范》更新为《组合驾驶辅助及有条件自动驾驶事故判定及数据协作技术规范》，补充了有条件自动驾驶事故判定部分的内容。