



欧洲经济委员会

内陆运输委员会

全球道路交通安全论坛

第八十一届会议

2020年9月21日至25日，日内瓦

全球道路交通安全论坛第八十一届会议报告

增编

关于第一条和新增第三十四条之二的修正案

1968年《道路交通公约》



一. 关于1968年《道路交通公约》第一条和新增第三十四条之二的修正案

第一条修正：

新增“ab”和“ac”两项定义，内容如下：

第一条

定义

(ab) “自动驾驶系统”，系指同时使用硬件和软件对车辆持续实施动态控制的车辆系统。

(ac) “动态控制”，系指施行移动车辆所需的一切实时的行动功能和战术功能。这包括控制车辆的横向和纵向运动、观察路况、对道路交通中的事件作出反应，以及规划行车动作和为此发出信号。

新增第三十四条之二：

新增一条“第三十四条之二”，内容如下：

第三十四条之二

自动驾驶

对于凡行驶的车辆或车辆组合必须有一名驾驶人的要求，若车辆使用遵守下列法规的自动驾驶系统，则视为满足该要求：

- (a) 关于轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件的国内技术法规和任何适用的国际法律文书，以及
- (b) 关于运行的国内法。

本条的效力仅限于相关国内技术法规和关于运行的国内法所适用的缔约国领土。

二. 比利时、法国、卢森堡、葡萄牙、俄罗斯联邦、瑞典和瑞士政府提供的解释性备忘录

1. 1968 年《道路交通公约》的本拟议修正案在第一条中新增了两项定义，并新增了第三十四条之二。
2. 全球道路交通安全论坛(WP.1)已认识到车辆使用自动驾驶系统提高道路安全的潜力。
3. 1968 年《公约》的本拟议修正案会实现一个共同目标：使 1968 年《公约》的缔约国能够采取一致的办法，在其可接受的条件下，推动负责任地使用自动驾驶系统。
4. 本拟议修正案实现这一共同目标的方法是，规定在下文所解释的条件下，“视为”满足驾驶人要求，即凡行驶的车辆必须有一名驾驶人的要求。这种方法尊重了《公约》的实质性要求。此“视为”条款不适用于第八条(第 5 款之二)提到的“影响车辆驾驶方式的车辆系统”。
5. 根据本拟议修正案，“视为”条款仅适用于实际使用自动驾驶系统的车辆。正如第一条新增的(ab)和(ac)两项定义所规定的，自动驾驶系统是“同时使用硬件和软件对车辆持续实施动态控制的车辆系统”，这意味着自动驾驶系统“施行移动车辆所需的一切实时的行动功能和战术功能”。
6. 本拟议修正案还限定“视为”条款要遵守额外的保障措施。特别是，自动驾驶系统必须遵守第 7 和第 8 段所述的与车辆设计和车辆运行有关的法律要求。
7. 此自动驾驶系统必须遵守与车辆设计有关的法律，这些法律是型式批准或自我认证的依据。其中有些法律从渊源上可能属于国内法，“国内法”是 1968 年《公约》中定义的一个术语。“国内技术法规”指本国境内使用自动驾驶系统的缔约国制定的要求。有些法律从渊源上可能属于国际法：“关于轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件的适用的国际法律文书”指该缔约国接受的国际协定之下规定的要求。这些协定可包括关于技术法规的 1958 年协定和 1998 年协定。
8. 此外，自动驾驶系统必须遵守“关于运行的国内法”。这种语句可以很容易地直接写入缔约国的国内法律框架。根据这一条款，缔约国还可对自动驾驶系统的运行提出额外要求。
9. 另外，本拟议修正案的最后一句将其效力局限于设计要求和运行要求所适用的缔约国领土。这确保任何缔约国皆不会仅仅因为另一缔约国允许使用自动驾驶系统而有义务接受或采取行动防止在其领土内使用自动驾驶系统。