

开智驾出现剐蹭理赔遇阻，L2级责任界定成难题

车企“智驾兜底承诺”沦为空头支票？

果然财经

交通运输部数据显示，在刚刚过去的清明假期，公路人员流动量预计为77845万人次。仅假期首日，全国高速公路车流量就突破6267万辆次，其中新能源车超过1400万辆次。在高速公路上，不少开启了“小蓝灯”的智能驾驶车辆已成为寻常风景。

然而，当智驾带来的便利与事故风险相遇，一个现实问题摆在了车主面前：智驾过程中发生剐蹭或事故，到底谁来赔？车企兜底的“智驾险”真能兜住吗？

记者 尹睿 济南报道

“雷达没报警，刚了才知道”

“我开车经常会用智驾领航功能，到目前为止，开了9300多公里，差不多75%的时间都在使用智驾功能。”去年11月，济南市民张先生购入了一辆搭载高阶智驾功能的新能源汽车。此外，随车还附赠了智驾险，车企承诺，只要是智驾系统开启状态下发生的事故，车企兜底。

这个清明节，张先生不例外地在出行途中开启了智驾。一路高速跑下来，本想着能轻松不少，没想到却碰上了糟心事。“在智驾过程中，我的车和旁边车道的车出现了剐蹭。”张先生告诉记者，问题在于“车辆雷达未报警，导致我没能及时发现”。等他反应过来时，事故已经发生。事后，张先生第一时间向车企工作人员反映情况，对方的回复让他有些意外，“工作人员表示，责任较难界定，建议我先使用自己的车险。”

这让张先生犯了嘀咕：买车时承诺的“智驾开启状态下厂家兜底”，真出了事怎么就成了“责任难界定”？那份随车附赠的智驾险，到底能不能兜得住？

无独有偶，同样开启智驾的谢女士也遇到了类似问题。上个月，她在使用自动泊车功能时车胎被刮伤。谢女士告诉记者，车企工作人员说“上报厂家”，但此后便没了下文。

L2级辅助驾驶的“责任真空”

张先生和谢女士的遭遇并非个例。此前，因过度信赖智驾而酿成的事故屡见不鲜。今年1月1日，湖南衡邵高速，驾驶员邹某开启车辆辅助驾驶功能后竟熟睡长达20多公里，导致车辆偏驶撞上护栏，车体严重受损。

1月6日，杭州杭新景高速大门口隧道内，一辆黑色小车突然失控与隧道壁相撞，驾驶人称当时开着辅助驾驶功能，因自己未及时接管车辆以应对路况变化，导致车辆失控。

人保财险2025年理赔数据显示，涉及辅助驾驶的事故平均单车损失达4.7万元，较传统事故高出35%。

从事保险行业多年的高先生向记者表示，“目前上路的智驾都属于L2级辅助驾驶，也就是从法律上讲，驾驶员需要随时准备接管，一旦智驾出事了，还是得由人来担责。”他进一步解释，根据我国现行《道路交通安

全法》及其实施条例，驾驶员始终是车辆的实际操控主体。另外，2026年2月13日，最高人民法院发布的第48批指导性案例中，明确车载辅助驾驶系统不能替代驾驶人成为驾驶主体。驾驶人激活辅助驾驶功能后，仍是实际驾驶任务的执行者，负有确保行车安全的法律责任。

此外，高先生还告诉记者，现在很多车企都推出了智驾险，但保障范围其实相当有限。“有些智驾险其实只管自动泊车这一个环节，也有一些覆盖了上路场景的智驾险，但基本都要等到普通车险出险理赔完之后，才赔剩下的。”

车企与保险业已对“智驾险”探索多年

事实上，车企与保险业对智驾保障的探索已持续多年。早在2019年6月，长安汽车就推出了国内首个面向消费者的自动驾驶保险：自动泊车使用责任险“放心泊”，由中国太平洋保险公司承保。

根据保险内容，驾驶者严格按照说明书使用APA自动泊车系统前提下，因系统质量问题导致事故，保险公司将进行赔偿，综合最高赔付55万元。值得注意的是，这款保险本质上不是产品责任险，风险主体由车辆所有者变成了整车制造厂长安汽车。

此后，自2024年起，多家车企相继推出了名称各异的智驾保障计划。保障场景包括智能泊车、智能驾驶等多个场景。

值得注意的是，这些产品并非严格意义上的保险。上述高先生表示：“现阶段的智驾险更像是车企或智驾方案供应商提供的兜底方案，并非真正的保险险种，本质上更像是一份企业承诺。一旦发生重大事故或企业承压能力不足，消费者能否真正获得赔付仍存变数。”

更关键的是，赔付条件设限重重。记者发现，多数车企要求必须“车主有责”且“事故原因在于智驾系统”才可获赔。其中，突出的判断条件是事故时智驾系统是否处于开启状态。但问题在于，L2级辅助驾驶中的驾驶员需随时准备接管，若驾驶员未按《用户手册》要求保持警惕，如“脱眼脱手”、未及时接管等，将被拒绝赔付。

乘联分会秘书长崔东树此前在接受采访时指出，在专属保险缺位的情况下，智驾相关交通事故发生后，常常出现“车主难追责、车企易推诿、保险公司无赔付依据”的扯皮局面，消费者对智驾功能的信任度难以提升。



高速公路上不少新能源车开启智驾功能。

相关新闻

北京先行先试，智驾专属商业险来了

2026年3月29日，在中关村论坛年会“重大成果专场发布会”上，北京金融监管局正式宣布，北京已在全国率先启动智能网联新能源汽车商业保险产品开发应用，新产品可实现L2至L4全级别智能网联新能源汽车的统一适配。这一举措被业内视为打开智能驾驶规模化应用的一把“钥匙”，标志着保险业服务新质生产力，支持智能网联汽车产业加快发展迈出关键一步。

据北京金融监管局介绍，新产品基本沿用现有的新能源商业车险体系，按照“总体稳定、部分优化”的原则，主要为消费者和汽车企业关心的特定智驾场景、软硬件损失等提供风险保障。

对于L2级别辅助驾驶车辆，专属产品初期主要适用于新能源车，车主在北京购买新车后可自行选择购买专属产品或现有车险产品。对于L3、L4级别自

动驾驶车辆，在北京地区依法依规开展测试或取得正式上路资质的车均可适用专属产品。

与车企兜底服务不同的是，这是由金融监管部门主导设计、保险行业协会组织行业力量开发的标准化保险产品，具备真正的牌照牌照与精算定价基础，是纳入保险监管体系的合规产品。中国汽车工业协会常务副秘书长许海东表示，这不仅是金融服务的一次优化升级，更是通过“兜底”技术应用的不确定性，为产业的规模化、商业化落地筑牢安全防线。

另有业内专家认为，将保险机制深度嵌入智能驾驶公共道路运行体系，有利于构建城市治理“缓冲阀”，从源头减少道路交通事故纠纷。此举还将提升我国在全球智能驾驶风险治理领域的话语权，争取在全球智能驾驶商业化应用中的主导权。

值得注意的是，专属智驾险的推出还恰逢L3级自动驾驶商业化的关键节点。2025年12月15日，工信部公布首批L3级有条件自动驾驶车型准入许可名单，两款车型获准在北京、重庆指定区域开展试点运行。随着L3到来，事故责任将在一定条件下发生转移，《智能网联汽车准入和上路通行试点实施指南（试行）》规定，在自动驾驶系统激活状态下发生违法或事故，如果车企未能在规定时间内提供证明材料，则需要承担事故责任。

从长远看，轻舟智航创始人于骞给出了乐观预期：未来自动驾驶车的保费有望比人工驾驶低50%以上，搭载高阶智驾功能的车型若能切实提升安全性，必然会降低事故发生率，对应车的出险率、理赔总额也应下降，这一变化最终会在车险保费上体现出来。

特别提醒

智驾车险不能误解为“万能保险”

此次智驾车险启动开发应用，是近年来国内持续推动智能网联汽车保险制度体系建设的最新成果，也与一系列政策节点形成呼应。

2023年底，工信部等四部委发布《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》，首次明确试点使用主体为自动驾驶事故主要责任承担方，并要求L3/L4级车必须投保不低于500万元的专项责任险，推动辅助驾驶保险从企业增值服务转向强制保障。

2025年12月15日，工信部公布首批L3级有条件自动驾驶车型准入许可名单，两款分别适用

于城市拥堵路段和高速路段的车型获准在北京、重庆指定区域开展试点运行，标志着我国L3级自动驾驶从封闭测试正式迈入商业化应用新阶段。

值得注意的是，北京金融监管局提示广大车主，“智能驾驶保险”不能误解为“万能保险”，必须在确保安全的情形下使用辅助驾驶功能。保险只能缓解驾驶人经济赔偿压力，不能替代承担法律责任。

值得关注的是，当前L3商业化落地仍面临多重现实挑战。同济大学汽车学院教授、汽车安全技术研究所所长朱西产指出，为保证L3级高安全性，其适用

范围被严格限定，系统在恶劣天气或需要变道等复杂情况下会主动降级，同时为满足安全冗余而增加的硬件与系统设计，将进一步推高车的成本，商业化落地仍需法律制度等方面的协同推进。

乘联分会秘书长崔东树也强调，L3级智驾合规上路的硬件成本有限，关键在于算法模型能否达到对应的技术水平，当前核心成本来自模型训练环节。他同时强调，行业必须持续规范智驾相关宣传，不能误导消费者，不能将未达标的产品按达标产品宣传，否则会造成消费者的认知误解。 本报综合