

## 5G助攻產業發展 德國通過自動駕駛法案為ADS車輛上路作準備

(中央社訊息服務20211001 18:14:22)

隨著5G在全球的落地與布建逐步完善，資通訊技術在5G高速率、大容量、低延遲的特性加持下，進入一個全新且飛快的發展階段，高度依賴車載感應器與路側基礎設施間資料傳輸的自駕車聯網技術，也在此背景下得到進一步的實現。國際間普遍盼望自駕車技術盡速落地，也透過法制整備來加快上路腳步。財團法人資訊工業策進會科技法律研究所（資策會科法所）副法律研究員羅文妘指出，德國在今（2021）年修正自動駕駛法並於7月生效，預計在2022年使搭載自動駕駛系統（ADS）的車輛，於國內之公共道路交通指定區域內行駛。

自駕車為透過遠端控制或自動操作而運行，並具備感知、定位、監控與決策技術之車輛。國際汽車工程師學會（SAE）將自動駕駛等級區分為0至5級。等級0無自動化、等級1駕駛輔助、等級2部分自動、等級3有條件自動、等級4高度自動、等級5完全自動。其中等級0~2需要人類監控駕駛環境；而等級3~5則交由系統監控。

羅文妘說明，德國自動駕駛法不僅修正強制汽車責任保險法，將自駕車納入該法的適用範圍，並於德國道路交通法中，針對自駕車布建與落地應用相關程序、自駕技術之要求、相關人員義務、行駛過程中產生資料之處理程序，以及例外之法規排除與影響評估等事項進行規定，以作為未來自駕車上路的法源依據。根據國際汽車工程師學會（SAE）對自駕系統的分類與定義，自動駕駛技術依自駕系統啟動時，駕駛人是否需要執行動態駕駛任務，區分為先進輔助駕駛系統（ADAS）和自動駕駛系統（ADS），目前全球多數國家僅允許搭載有ADAS系統之車輛進行商業販售與上路使用。

隨著自駕技術的成熟發展，越來越多國家希望能於公開場域（如一般公共道路）上進行搭載有ADS系統車輛之實驗，甚至允許於路上行駛，如日本已於2019年通過道路交通法和道路運輸車輛法修正案，允許符合特定要求之自駕車於路上使用，並於隔年正式施行；英國自2018年開始為期三年的法規盤點，預計於2021年底公布結論報告，並預計於相關法規調修後，開放自駕車上路。

德國自動駕駛法修正自駕車之保險、上路程序、技術要求、人員義務、資料處理，以及例外與影響評估等項目，為2022年搭載自動駕駛系統（ADS）的車輛上路做預備！

德國是將自駕車自研究帶入日常生活發展進程最快速的國家之一，對自駕車相關程序、技術與義務要求，以及法規通過後續之實踐經驗，皆可做為我國自駕車產業在發展國內技術時重要的參考目標。除追蹤各國自駕車之法制政策發展外，資策會科法所也關注國際間對自駕車技術之安全性標準與要求，期望透過對國際自駕車法制政策及標準的研析，協助國內產業於推動自駕車落地應用的同時，也能平衡國際間對相關技術的安全性要求，使自駕車能夠作為減少交通事故之解決方案，成為我國未來智慧交通系統不可或缺的一部分。



上稿時間：2021年10月01日

新聞來源：<https://www.cna.com.tw/Postwrite/Chi/300719>

文章標籤