

ICS 03.220.20

CCS R81

# 团 体 标 准

T/CTS 30—2025

## 智能网联汽车道路交通事故调查 处理指南

Guidelines for the investigation and handling of road traffic accidents of  
intelligent connected vehicles

2025-9-5 发布

2025-9-5 实施

中国道路交通安全协会 发布

## 目 次

前言 .....	11
1 范围 .....	1
2 规范性引用文件 .....	1
3 术语和定义 .....	1
4 一般规定 .....	2
5 报警与处置 .....	2
6 事故调查 .....	2
7 交通事故当事人及责任认定 .....	3
8 事故报送 .....	3
附录 A .....	4
附录 B .....	10
参考文献 .....	12

## 前　　言

本文件按照GB/T 1.1—2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》的规定起草。

请注意本文件的某些内容可能涉及专利。本文件的发布机构不承担识别专利的责任。

本文件由中国道路交通安全协会提出并归口。

本文件起草单位：公安部道路交通安全研究中心、江苏省公安厅交通警察总队、北京百度智行科技有限公司、北京三快在线科技有限公司。

本文件主要起草人：王长君、黄金晶、赵司聪、赵光明、马明月、黄婧、童钰翔、汪洋、顾志坚、杨洋、何亚琪、朱田鸽、周田昊然、雍凯雯、贾进雷、董亚威、吴琼、郎丹。

# 智能网联汽车道路交通事故调查处理指南

## 1 范围

本文件提出了智能网联汽车道路交通事故处理的一般要求、报警与处置、事故调查、事故当事人及责任认定、事故报送等建议。

本文件适用于L3及以上智能网联汽车道路交通事故调查与处理。其他智能网联汽车、功能型无人车辆以及上述车辆在道路外发生的事故可参照执行。

## 2 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本文件；不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB/T 40429—2021 汽车驾驶自动化分级

GB/T 44373—2024 智能网联汽车术语和定义

T/CTS 15—2023 智能网联汽车安全员能力要求与培训考核规范

## 3 术语和定义

GB/T 44373、GB/T 40429界定的以及下列术语和定义适用于本文件。

### 3.1

**智能网联汽车 intelligent connected vehicles**

具备环境感知、智能决策和自动控制，或与外界信息交互，乃至协同控制功能的汽车。

[来源：GB/T 44373—2024，3.1]

### 3.2

**驾驶自动化系统 driving automation system**

由实现驾驶自动化的硬件和软件所共同组成的系统。

[来源：GB/T 40429—2021，2.2]

### 3.3

**安全员 autonomous driving vehicle safety inspectors**

智能网联汽车发出接管请求或出现紧急情况时，负责对车辆采取应急措施的人员，包括车内安全员、远程安全员、网格安全员及运行安全监测平台安全监控人员。

[来源：T/CTS 15—2023，3.2，有修改]

### 3.4

**使用主体 user entity**

使用智能网联汽车的法人或者非法人组织。

### 3.5

**功能型无人车辆 function unmanned vehicle**

具备道路环境感知、智能决策或自动控制，或与外界信息交互，乃至协同控制功能，无人类驾驶操纵机构，在特定场景完成指定功能任务的工具。

## 4 一般规定

4.1 智能网联汽车道路交通事故处理按照《道路交通安全法》《道路交通安全法实施条例》《道路交通事故处理程序规定》的规定执行。

4.2 智能网联汽车生产企业、使用主体、政府指定监管机构以及其他相关主体配合公安机关交通管理部门调查取证，提供相应的数据分析工具和方法，并报告事故基本情况。

4.3 智能网联汽车生产企业、使用主体建立与公安机关交通管理部门实时沟通的渠道。

4.4 公安机关交通管理部门调查处理智能网联汽车事故过程中，涉及数据事项的，按照《网络安全法》《数据安全法》《个人信息保护法》和其他有关规范的要求，依法充分保障智能网联汽车、用户及其相关企业的数据信息安全，规范采集、处理、分析数据信息。交由第三方对数据进行分析、鉴定的，注意数据的使用范围并妥善保管，防止泄露。

4.5 公安机关交通管理部门定期开展道路交通事故研判分析，核查汽车生产企业和使用主体是否按规定报告道路交通事故相关信息。

## 5 报警与处置

5.1 智能网联汽车发生道路交通事故，立即停车，仅造成财产损失的，按照如下方式处置。

- a) 车内有安全员的，可以自行协商解决，也可以报警。
- b) 车内无安全员的，智能网联汽车的生产企业或使用主体视情况派员到达现场，可以自行协商解决，也可以报警。
- c) 发生单方事故以及具有依法报警情形的，立即报警。

5.2 智能网联汽车发生道路交通事故，造成人员伤亡的，立即停车报警，并采取有效警示措施，如开启危险报警闪光灯、设置警示标志等；车内无安全员的，智能网联汽车的生产企业或使用主体派员到达现场，在其工作人员到达现场前，确保交通警察、事故相对方及其他相关人员能够与运行平台保持实时联系，以便及时沟通事故情况并提供必要的信息支持。

5.3 交通事故涉及财产损失或者当事人伤势轻微，且各方当事人一致同意的，可适用简易程序；涉及人员伤亡、较大财产损失及复杂敏感事故，按照一般程序开展调查取证工作。

5.4 公安机关交通管理部门对于适用简易程序处理的交通事故，调取车载原始数据（见附录A中表A.3~表A.7），认为有必要的，可以按照一般程序开展事故调查工作。

## 6 事故调查

### 6.1 现场勘查

6.1.1 公安机关交通管理部门到达现场后，按照《道路交通事故处理程序规定》《道路交通事故处理工作规范》和《道路交通事故勘查要则》开展工作。

6.1.2 交通警察依法固定、提取或者保全现场电子数据证据的载体，重点检查自动驾驶状态外观显示装置、询问现场安全员，并记录交通事故数据采集项（见附录A中表A.1）。

6.1.3 交通警察直接或监督第三方专业机构的技术人员现场调取车载原始数据，包括车端、云端行车记录仪等数据（见附录A中表A.3~表A.7）。

6.1.4 汽车生产企业或者使用主体配合公安机关交通管理部门现场提取车载原始数据；无法现场提取的，汽车生产企业或者使用主体在道路交通事故发生后的24小时内提交。

6.2 公安机关交通管理部门可根据道路交通事故调查的需要，向汽车生产企业和使用主体核实汽车及安全员备案信息、道路通行规定符合性测试情况、驾驶自动化系统数据信息、事发时驾驶模式、汽车所屬企业提交的视频信息等。

6.3 公安机关交通管理部门认为需要检验鉴定的，委托具备能力和条件的鉴定机构进行技术鉴定。

6.4 汽车生产企业或使用主体在道路交通事故发生后的3个工作日内按要求提供《智能网联汽车道路交通事故自查报告》（见附录B）。

6.5 公安机关交通管理部门根据现场勘查、调查情况，结合电子数据分析及鉴定结果，参考企业事故自查报告，确定交通事故成因、判断驾驶自动化系统与事故发生是否有因果关系、确定交通事故当事人。

## 7 交通事故当事人及责任认定

7.1 智能网联汽车在驾驶自动化系统功能关闭状态下发生道路交通事故的，认定车内安全员作为道路交通事故当事人，依法确定其责任。

7.2 智能网联汽车在驾驶自动化系统功能开启状态下发生道路交通事故的，认定汽车生产企业或者使用主体作为道路交通事故当事人，依法确定其责任；但有证据证明道路交通事故因安全员导致的，认定安全员作为道路交通事故当事人，依法确定其责任。

## 8 事故报送

智能网联汽车生产企业或使用主体的智能网联汽车运行安全监测平台如实记录车辆交通事故信息（见附录A中表A.2），每月将交通事故信息报告公安机关交通管理部门及城市智能网联汽车产品安全监测平台，发生道路交通事故造成人员重伤、死亡或者严重财产损失，以及产生重大社会影响的，使用主体在事故发生后24小时内将事故情况发送至城市智能网联汽车产品安全监测平台，由城市智能网联汽车产品安全监测平台对车辆及安全员基本信息、驾驶自动化系统运行信息等进行记录，并上报公安部智能网联汽车运行安全管理系统。

**附录 A**  
**(规范性)**  
**智能网联汽车道路交通事故数据采集项**

道路交通事故数据包括使用主体信息、使用主体安全员信息、使用主体车辆信息、道路交通事故信息以及车载装置记录信息，具体内容如下表所示（表2至表7以《智能网联汽车道路交通事故自查报告》附件形式提供）。其中车载装置记录信息（表A.4～表A.7）的记录时间为事故发生前至少15秒和事故发生后至少5秒。

**表A.1 基本信息表（交通警察采集）**

序号	数据名称		数据信息
1	车辆	号牌号码 自动驾驶状态外观显示装置的状态	<input type="checkbox"/> 自动驾驶状态 <input type="checkbox"/> 人工驾驶状态 <input type="checkbox"/> 发出接管请求状态 <input type="checkbox"/> 无法采集
2	安全员	姓名	
3		身份证件类型	
4		身份证件号码	
5		位置	<input type="checkbox"/> 主驾位置 <input type="checkbox"/> 副驾位置 <input type="checkbox"/> 后排位置 <input type="checkbox"/> 车外位置 <input type="checkbox"/> 云端 <input type="checkbox"/> 其他位置
6		现场询问情况	<input type="checkbox"/> 自动驾驶状态 <input type="checkbox"/> 人工驾驶状态 <input type="checkbox"/> 发出接管请求状态 <input type="checkbox"/> 不清楚 <input type="checkbox"/> 无法采集

**表A.2 道路交通事故基本信息上报表**

序号	数据名称		数据信息
1	车辆所有企业名称		
2	车辆所有企业社会统一信用代码		
3	车辆所有企业负责人	姓名	
4		职务	
5		联系方式	
6		驾驶证种类	
7		准驾车型	
8		驾驶证号码	
9		位置	<input type="checkbox"/> 主驾位置 <input type="checkbox"/> 副驾位置 <input type="checkbox"/> 后排位置 <input type="checkbox"/> 车外位置 <input type="checkbox"/> 云端 <input type="checkbox"/> 其他位置
10	车辆	车辆识别代号	
11		号牌号码	
12		车辆生产厂家	
13		车辆品牌型号	
14		车身尺寸(毫米)	长 宽 高
15		车辆燃料种类	<input type="checkbox"/> 汽油 <input type="checkbox"/> 柴油 <input type="checkbox"/> 电 <input type="checkbox"/> 天然气 <input type="checkbox"/> 液化石油气 <input type="checkbox"/> 甲醇 <input type="checkbox"/> 太阳能 <input type="checkbox"/> 混合动力 <input type="checkbox"/> 其他
16		驱动方式	<input type="checkbox"/> 前置前驱 <input type="checkbox"/> 前置后驱 <input type="checkbox"/> 前置四驱 <input type="checkbox"/> 中置后驱 <input type="checkbox"/> 中置四驱 <input type="checkbox"/> 后置后驱 <input type="checkbox"/> 后置四驱 <input type="checkbox"/> 轮边驱动
17		保险种类	<input type="checkbox"/> 交强险 <input type="checkbox"/> 商业三者险 <input type="checkbox"/> 承运人责任险 <input type="checkbox"/> 车上责任险 <input type="checkbox"/> 其他险种 <input type="checkbox"/> 未投保
18		驾驶自动化分级	<input type="checkbox"/> 0 级应急辅助 <input type="checkbox"/> 1 级部分驾驶辅助 <input type="checkbox"/> 2 级组合驾驶辅助 <input type="checkbox"/> 3 级有条件自动驾驶 <input type="checkbox"/> 4 级高度自动驾驶 <input type="checkbox"/> 5 级完全自动驾驶
19		自动驾驶系统供应商	
20		自动驾驶系统供应商号码 (供应商统一社会信用代码)	
21		自动驾驶系统名称	
22		自动驾驶系统软件版本号	

23		先进驾驶辅助系统（ADAS）配备情况	<input type="checkbox"/> 前方碰撞预警系统（FCW） <input type="checkbox"/> 车道偏离预警系统（LDW） <input type="checkbox"/> 变道辅助系统（LCA） <input type="checkbox"/> 自适应巡航系统（ACC） <input type="checkbox"/> 自动紧急制动系统（AEB） <input type="checkbox"/> 车道保持系统（LKA） <input type="checkbox"/> 其他					
24		同批次车辆数量						

表A.3 智能网联汽车自动驾驶数据记录系统基本信息

序号	数据名称	分级	最小记录频率	单位	最小记录数据能力范围	最低记录分辨率	最低记录准确度	数据说明
1	车辆识别代号（VIN）	A	不适用	不适用	不适用	不适用	无误差	车辆识别代号格式应符合 GB 16735 的要求
2	实现自动驾驶数据记录系统功能的硬件型号	A	不适用	不适用	不适用	不适用	无误差	—
3	实现自动驾驶数据记录系统功能的硬件序列号	A	不适用	不适用	不适用	不适用	无误差	—
4	自动驾驶系统软件版本号	A	不适用	不适用	不适用	不适用	无误差	—如果具备软件识别码，可记录自动驾驶系统软件识别码
5	自动驾驶数据记录系统软件版本号	A	不适用	不适用	不适用	不适用	无误差	—如果具备软件识别码，可记录自动驾驶数据记录系统软件识别码
6	事件类型编码	A	不适用	不适用	1: ADS 激活 2: ADS 退出 3: 发出介入请求 4: 启动最小风险策略 5: ADS 严重失效 6: 车辆严重失效 7: 非锁定碰撞 8: 有碰撞风险 9: 用户操纵 ADS 退出装置 10: 锁定碰撞	不适用	无误差	—
7	时间（年）	A	不适用	年	2023~2253	1	相对于协调世界时（UTC），不应存在秒级误差	应为 UTC0 时间
8	时间（月）	A	不适用	月	1~12	1		
9	时间（日）	A	不适用	日	1~31	1		
10	时间（时）	A	不适用	时	0~23	1		
11	时间（分）	A	不适用	分	0~59	1		
12	时间（秒）	A	不适用	秒	0~60	1		
13	经度	A	不适用	°	-180~180	0.0001	±0.002	—
14	纬度	A	不适用	°	-90~90	0.0001	±0.002	—
15	累计行驶里程	A	不适用	km	0~600000	1	±1	—
16	连续多次时间段事件的事件类型	A	不适用	不适用	7: 非锁定碰撞 8: 有碰撞风险 10: 锁定碰撞	不适用	无误差	仅针对连续时间段事件
17	连续多次时间段事件的事件起点时刻（年）	A	不适用	年	2023~2253	1	相对于协调世界时（UTC），无秒级误差	仅针对连续时间段事件且为 UTC0 时间
18	连续多次时间段事件的事件起点时刻（月）	A	不适用	月	1~12	1		
19	连续多次时间段事件的事件起点时刻（日）	A	不适用	日	1~31	1		

20	连续多次时间段事件的事件起点时刻(时)	A	不适用	时	0~23	1		
21	连续多次时间段事件的事件起点时刻(分)	A	不适用	分	0~59	1		
22	连续多次时间段事件的事件起点时刻(秒)	A	不适用	秒	0~60	1		
23	事件记录完整标志	A	不适用	不适用	1: 完整 0: 不完整	不适用	无误差	完整的事件数据集是否成功记录并存储在自动驾驶数据记录系统中的状态, 仅适用于时间段事件

表3中的序号1至序号5数据元素保证在数据读取时能够被正确读取。表3中序号6至序号15数据元素至少在事件起点或实时记录起点时刻记录。表3中序号16至序号23数据元素至少在事件记录终点时刻记录。当能够单独记录连续多次时间段事件时, 表3序号16至序号22数据元素可不记录。

表A.4 车辆状态及动态信息

序号	数据名称	分级	最小记录频率	单位	最小记录数据能力范围	最低记录分辨率	最低准确度	数据说明
1	车辆速度	A	10 Hz	km/h	0~240	1	±10%	非仪表显示车速, 与车辆运行实际速度保持一致
2	车辆横向加速度	A	10 Hz	m/s <sup>2</sup>	-20~20	1	传感器探测范围的±10%	当驾驶员坐在车内面向车辆行驶方向, 从驾驶员角度看从左向右为正方向
3	车辆纵向加速度	A	10 Hz	m/s <sup>2</sup>	-20~20	1	传感器探测范围的±10%	车辆向前行驶方向为正方向
4	车辆横摆角速度 a	A	2 Hz	° /s	-75~75	0.1	传感器探测范围的±10%	车辆相对 Z 轴的角度变化, 顺时针为正方向
5	车辆侧倾角速度 a	B	2 Hz	° /s	-75~75	1	传感器探测范围的±10%	车辆相对 X 轴的角度变化, 逆时针为正方向
6	航向角	B	2 Hz	°	-180~180	1	±5	正北方向为 0° , 顺时针方向为正方向

用于标识车辆横摆角速度和车辆侧倾角速度方向的车辆坐标系符合 GB 39732 中对于车辆坐标系的定义。

表A.5 驾驶自动化系统运行信息

序号	数据名称	分级	最小记录频率	单位	最小记录数据能力范围	最低记录分辨率	最低准确度	数据说明
1	ADS 请求的横向加速度	B	4 Hz	m/s <sup>2</sup>	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	0.5	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	—
2	ADS 请求的转向盘转向角	B	4 Hz	°	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	1	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	—
3	ADS 请求的转向曲率	B	4 Hz	1/m	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	0.001	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	—
4	ADS 请求的前轮转角	B	4 Hz	°	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	0.1	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	—
5	ADS 请求的转向小齿轮转向角	B	4 Hz	°	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	0.005	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	—
6	ADS 请求的转向盘转向力矩	B	4 Hz	Nm	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	0.1	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	—
7	ADS 请求的转向盘转向角速率	B	4 Hz	° /s	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	10	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	—
8	ADS 请求的车速	B	4 Hz	km/h	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	1	由企业自定义, 与 ADS 实际能力相符	—

9	ADS 请求的纵向加速度	B	4 Hz	m/s <sup>2</sup>	由企业自定义,与ADS实际能力相符	0.5	由企业自定义,与ADS实际能力相符	—
10	ADS 请求的加速踏板开度比例	B	4 Hz	%	由企业自定义,与ADS实际能力相符	1	由企业自定义,与ADS实际能力相符	—
11	ADS 请求的刹车踏板开度比例	B	4 Hz	%	由企业自定义,与ADS实际能力相符	1	由企业自定义,与ADS实际能力相符	—
12	ADS 请求的驱动转矩	B	4 Hz	Nm	由企业自定义,与ADS实际能力相符	1	由企业自定义,与ADS实际能力相符	—
13	ADS 请求的驱动转速	B	4 Hz	rpm	由企业自定义,与ADS实际能力相符	100	由企业自定义,与ADS实际能力相符	—
14	ADS 请求的轮端扭矩	B	4 Hz	Nm	由企业自定义,与ADS实际能力相符	1	由企业自定义,与ADS实际能力相符	—
15	ADS 请求的挡位	B	4 Hz	不适用	1: P 挡 2: R 挡 3: N 挡 4: D 挡	不适用	无误差	—
16	ADS 请求的自适应前照明系统状态	B	4 Hz	不适用	1: 开启自适应照明系统 0: 关闭自适应照明系统	不适用	无误差	—
17	ADS 请求的近灯光状态	B	4 Hz	不适用	1: 开启 0: 关闭	不适用	无误差	—
18	ADS 请求的远光灯状态	B	4 Hz	不适用	1: 开启 0: 关闭	不适用	无误差	—
19	ADS 请求的危险警告信号状态	B	4 Hz	不适用	1: 开启 0: 关闭	不适用	无误差	—
20	ADS 请求的刹车灯状态	B	4 Hz	不适用	1: 开启 0: 关闭	不适用	无误差	—
21	ADS 请求的左转向信号灯状态	B	4 Hz	不适用	1: 开启 0: 关闭	不适用	无误差	—
22	ADS 请求的右转向灯状态	B	4 Hz	不适用	1: 开启 0: 关闭	不适用	无误差	—
23	ADS 请求的车辆雨刮状态	B	4 Hz	不适用	1: 开启 0: 关闭	不适用	无误差	设计运行条件 若包含雨天时, 记录该数据

1. 自动驾驶数据记录系统记录序号 1 到序号 7 任一数据元素、序号 8 至序号 14 任一数据元素即视为满足本文件要求。  
 2. 自动驾驶数据记录系统按表 5 中的要求记录序号 15 至序号 23 数据元素。  
 3. 有条件的提供 ADS 故障信息代码或类型记录项和 AEB 启动状态。

表A.6 行车环境信息

序号	数据名称	分级	最小记录频率	单位	最小记录数据能力范围	最低记录分辨率	最低记录准确度	数据说明
1	感知目标物 ID	A	10 Hz	不适用	由企业自定义	不适用	无误差	编号方式由企业自定义
2	感知目标物类型	A	10 Hz	不适用	由企业自定义,与车辆实际感知能力相符	不适用	与车辆实际感知能力相符	记录的目标物类型是自动驾驶系统识别的最大概率目标物类型
3	感知目标物相对位置(X向)	A	10 Hz	m	由企业自定义,与车辆实际感知能力相符	0.5	与车辆实际感知能力相符	—
4	感知目标物相对位置(Y向)	A	10 Hz	m	由企业自定义,与车辆实际感知能力相符	0.5	与车辆实际感知能力相符	—

5	感知目标物相对速度(X向)	A	10 Hz	km/h	由企业自定义,与车辆实际感知能力相符	1	与车辆实际感知能力相符	—
6	感知目标物相对速度(Y向)	A	10 Hz	km/h	由企业自定义,与车辆实际感知能力相符	1	与车辆实际感知能力相符	—
7	感知目标物长度	A	10 Hz	m	由企业自定义,与车辆实际感知能力相符	0.1	与车辆实际感知能力相符	—
8	感知目标物宽度	A	10 Hz	m	由企业自定义,与车辆实际感知能力相符	0.1	与车辆实际感知能力相符	—
9	感知目标物高度	A	10 Hz	m	由企业自定义,与车辆实际感知能力相符	0.1	与车辆实际感知能力相符	—
10	外部图像 a	A	4 Hz	不适用	自动驾驶数据记录系统记录的外部图像或视频数据至少满足以下任一要求: ——若仅记录车辆前向图像或视频,水平视场角不低于100°,垂直视场角不低于35°,有效像素不低于90万; ——若同时记录车辆前向、左侧、右侧和后向四路图像或视频,水平视场角能覆盖360°,单路有效像素不低于28万	不适用	不适用	具有百毫秒级时间戳信息,且能被正确解析
11	外部视频 a	A	4 fps	不适用	自动驾驶数据记录系统记录的外部图像或视频数据至少满足以下任一要求: ——若仅记录车辆前向图像或视频,水平视场角不低于100°,垂直视场角不低于35°,有效像素不低于90万; ——若同时记录车辆前向、左侧、右侧和后向四路图像或视频,水平视场角能覆盖360°,单路有效像素不低于28万	不适用	不适用	具有百毫秒级时间戳信息,且能被正确解析
1. 自动驾驶数据记录系统至少具备能记录8个目标物的能力,若实际目标物小于8,自动驾驶数据系统记录实际目标物的数量即可。每个目标物的记录信息均包含符合表6要求的序号1至序号6数据元素。 2. 对于配备自动泊车系统的车辆,如果感知功能均由场端实现,可不记录表6中的数据元素。 3. 表6中相对位置和相对速度的测量均基于同一坐标系:将车辆后轴中点作为坐标系原点,X轴平行于车辆的纵向对称平面并指向车辆前方,Y轴垂直于车辆的纵向对称平面并指向车辆左侧。								
a 外部图像或外部视频至少记录一种。								

表A.7 安全员操作及状态信息

序号	数据名称	分级	最小记录频率	单位	最小记录数据能力范围	最低记录分辨率	最低记录准确度	数据说明
1	安全员接管能力	A	2 Hz	不适用	0: 不具备接管能力 1: 具备接管能力	不适用	无误差	—
2	安全员是否系安全带	A	2 Hz	不适用	0: 未系安全带 1: 系安全带	不适用	无误差	—
3	安全员是否在驾驶位置	A	2 Hz	不适用	0: 否 1: 是	不适用	无误差	—
4	加速踏板开度	A	2 Hz	%	0~100	1	全部范围的±10%	—
5	刹车踏板开度 a, b	A	2 Hz	%	0~100	1	全部范围的±10%	如不具备记录踏板开度的条件,记录刹车踏板状态,记录的状态至少包含: 0: 否或 1: 是
6	刹车扭矩	B	2 Hz	Nm	0~8191	1	全部范围的±10%	—
7	方向盘角度(如有方向盘) c	A	2 Hz	°	-200~200	5	全部范围的±5%	如不具备记录输入转向扭矩的条件,记录转向盘角度。 如已记录转向输入扭矩,则可不记录转向盘角度
8	输入转向扭矩 d	A	2 Hz	Nm	-10~10	0.1	±1	如已记录转向输入扭矩,则可不记录转向盘角度

对于具备需要安全员执行接管的自动驾驶系统的车辆，自动驾驶数据记录系统记录表 7 中的所有数据元素。否则，可不记录表 7 中序号 1 至序号 3 的数据元素。

- a 如果已经记录了刹车踏板开度，可不记录刹车踏板状态。
- b 刹车踏板有效开度上限若小于 100，可将刹车踏板有效开度上限作为最小记录数据能力范围的上限值。
- c 转向盘逆时针方向转动为正方向。
- d 输入转向扭矩逆时针方向为正方向。
- e “加速踏板、刹车踏板” 数据来源加速、刹车踏板传感器的记录数据，传感器与数据记录系统之间为硬线连接。

**附录 B**  
**(资料性)**  
**智能网联汽车道路交通事故自查报告模板**

**表B. 1 智能网联汽车道路交通事故自查报告模板**

智能网联汽车道路交通事故自查报告	
<b>企业声明</b>	
<p>1. 本企业自愿遵守《中华人民共和国道路交通安全法》及其实施条例，《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》及其实施细则等相关法律法规、规范性文件的规定。</p> <p>2. 本企业承诺本报告内容真实、完整、准确，并未隐瞒或遗漏任何重大事实。</p> <p>3. 本企业承诺提交的加盖企业公章的《智能网联汽车道路交通事故自查报告》和电子版内容一致。</p> <p>4. 本企业自愿接受公安机关交通管理部门组织的运行安全等情况相关检查，如实提供所需的信息和资料，并为检查工作提供支持。</p>	
<b>填写说明：</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 对各项自查内容进行必要的说明，尤其是已注明需要补充说明的内容。</li> <li>2. 需要以证据证明的事实，将解析数据等相关材料以附件形式列后。</li> <li>3. 道路交通事故处理不涉及本报告第三节、第四节有关内容的，可以不予填写。</li> <li>4. 适用简易程序处理的道路交通事故，在填写本报告时可以根据实际情况对内容予以简化。</li> </ol>	
<b>一、汽车及自动驾驶系统基本信息</b>	
汽车生产企业	
使用主体	
模式	<input type="checkbox"/> 是否为营运车辆
安全员身份信息	姓名： 身份证号： 准驾车型：
车型	
车牌号/识别代号	
自动驾驶系统信息（型号及版本）	
<b>二、道路交通事故基本信息</b>	
事故发生时车辆状态	<input type="checkbox"/> 自动驾驶状态 <input type="checkbox"/> 人工驾驶状态 <input type="checkbox"/> 发出接管请求状态 <input type="checkbox"/> 停止状态
事故基本情况	包括： 1. 事故发生的时间、地点、行车环境信息、道路状况 2. 事故发生时车辆状态、驾驶行为及动态信息，自动驾驶系统运行信息，车辆故障信息（如有） 3. 事故发生时安全员操作及状态信息 4. 事故发生时车内乘客状态 5. 事故发生时其他事故相对方的行为、状态 6. 事故发生后的应急处置情况 7. 事故发生后的伤亡情况，财产损失情况

### 三、道路交通事故原因分析

分析事故发生的各方责任及造成己方责任的原因。

因系统原因造成的，详细说明系统驾驶行为及其决策机制，并分析其是否存在缺陷或安全隐患，可能影响的范围及处罚条件；因安全员原因造成的，说明安全员是否存在失职情况及相应原因；因使用主体管理机制、运行安全保障机制等其他原因造成的，说明相关机制存在的问题及相应原因。

### 四、事故处理及隐患消除

事故处理情况	包括： 1. 伤亡处理，急救送医情况 2. 财产损失赔偿处理情况 3. 车辆及安全员处理情况（如车辆继续上路、已停驶、已被公安机关交管部门扣留；安全员继续上路、已停职、已被公安机关交管部门采取强制措施） 4. 舆情应对及处理情况（如有）
隐患排查情况	
隐患消除及初步整改方案	
安全员签名：	年 月 日
企业名称（盖章）：	年 月 日

### 参考文献

- [1] 中华人民共和国主席令第 29 号《中华人民共和国行政许可法》
  - [2] 中华人民共和国主席令第 34 号《中华人民共和国人民调解法》
  - [3] 中华人民共和国主席令第 49 号《中华人民共和国行政强制法》
  - [4] 中华人民共和国主席令第 70 号《中华人民共和国行政处罚法》
  - [5] 中华人民共和国主席令第 81 号《中华人民共和国道路交通安全法》
  - [6] 国务院令第 687 号《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》
  - [7] 公安部令第 146 号《道路交通事故处理程序规定》
  - [8] 公安部令第 157 号《道路交通事故违法行为处理程序规定》
  - [9] 公安部令第 160 号《公安机关办理行政案件程序规定》
  - [10] 公通字〔2018〕41 号《公安机关办理刑事案件电子数据取证规则》
  - [11] 公交管〔2018〕149 号《道路交通事故处理工作规范》
  - [12] 工信部联通装〔2021〕97 号《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）》
  - [13] 工信部联通装〔2023〕217 号《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》
  - [14] GB/T 40429-2021 汽车驾驶自动化分级
  - [15] GB/T 41871-2022 信息安全技术 汽车数据处理安全要求
  - [16] GB/T 44373-2024 智能网联汽车术语和定义
  - [17] GB/T 44464-2024 汽车数据通用要求
  - [18] GA/T 41-2019 道路交通事故现场痕迹物证勘查
  - [19] GA/T 1044-2022 道路交通事故现场安全防护规范
  - [20] GA/T 1082-2021 道路交通事故信息调查
  - [21] T/CTS 15-2023 智能网联汽车安全员能力要求与培训考核规范
-