

过渡抑或终点：“智驾险”及其未来

康雷闪 李睿涵

摘要：在全民智驾的时代浪潮下，车企推出以“智驾险”为名的“智驾无忧服务”保障方案。该方案虽具备风险保障的实质，但在《保险法》框架下因主体不适格、缺乏精算基础、风险池的封闭与局限性等特点而难以被界定为保险，形成“以服务之名，行保险之实”的监管困境。该方案不应作为智驾保险的替代产品，而应通过构建数据共享机制、深化智驾系统升级技术的备案监管、保险行业联合探索商业模式的创新、制定统一的评价体系与判定标准等路径，引导其发展为名实相符的法定保险业务，以实现技术创新与消费者权益保障的协同发展。

关键词：“智驾险”；智驾无忧服务；法律定性；数据共享

中图分类号：F842.4；DF438.4

文献标识码：A

一、引言

近年来，在全民智驾的时代浪潮下，智能辅助驾驶功能在提升驾驶舒适性与安全上限的同时，其可靠性与安全性也引发了社会的广泛关注与担忧。使用智能辅助驾驶的过程中出现的交通事故暴露出 L2 级智能驾驶技术在人机交互、复杂场景感知与决策等方面仍存在局限性。这不仅造成了直接的人身与财产损失，更在深层次上触发了公众对于技术信任的危机。

面对此困局，头部车企纷纷主动推出名为“智驾无忧服务”的保障方案。这一市场自发行为，在客观上填补了因人机共驾责任主体模糊而形成的保障空白，成为连接技术创新与消费者权益保护的重要桥梁。

然而，这些在商业宣传中常被冠以“保险”之名的服务方案，尽管其在功能上实现了风险的转移与损失的补偿，但依据我国《保险法》对保险业务的严格界定使其难以被纳入法定保险的范畴，从而陷入了形似保险而实非保险的合规困境。同时，智驾发生事故时的责任判定也成为“智驾险”赔付的难题，我国目前对车辆事故数据的存储主体、调取权限及使用规则，无相关法律进行规定，推定车企拥有数据调取权、举证权以及解释权，也由此导致车主在维权过程中困难重重。

因此，在当前智能驾驶技术飞速迭代与法律法规相对滞后的结构性张力下，此种车企主导的“以服务之名，行保险之实”的方案作为市场自发的权宜之计，其法律属性不明、监管依据缺失的状态不应成为常态，应尽快通过科学的设计主动为其“正名”，探索一条既能激励技术创新又能有效防范金融风险的发展路径，引导其成为名正言顺的保险业务。

二、“智驾险”的运行机制

各大车企推出的具有风险保障功能的服务方案虽在具体设计上存在差异，但通过对其核心要素的分析，将其运行机制归纳如下：

在保障范围上，此类方案普遍聚焦于智能行车与智能泊车两大核心场景。在智能行车方面，通常覆盖导航辅助驾驶、车道巡航辅助等高级别辅助驾驶功能；在智能泊车方面，则普遍包含自动泊车、遥控泊车等典型应用场景。保障的财产范围涵盖车上人员人身伤亡、第三方人身伤亡 / 财产损失、车辆损失等方面。这种保障方式精准对应了当前智能驾驶技术的主要应用领域。

在补偿机制上，行业普遍采用补充保障的基本定位。具体表现为方案赔付严格遵循车险优先原则，即仅在交强险和商业车险完成赔付后，对剩余损失部分进行限额

作者简介：康雷闪，中国石油大学（华东）文法学院副教授；李睿涵，中国石油大学（华东）文法学院硕士研究生。
基金项目：国家社科基金项目——自动驾驶汽车保险法律制度创新研究（项目编号：25BFX052）

补偿。这种设计一方面确立了与传统车险的衔接关系，另一方面也通过设置补偿上限有效控制了自身的风险敞口。此外，仅有比亚迪一家车企承诺对所有“天神之眼”车辆用户在智能泊车场景下的安全及损失全面兜底。并且没有提出任何条件，对车险没有要求，也未给出额度上限，全盘接下泊车风险，开创了行业先例。

在商业模式上，主要呈现两种典型路径：其一是以年度服务费形式向用户直接销售，其二是作为营销策略在特定期限随车赠送。前者通过明确标价体现了服务的商业价值，后者的赠送模式，更侧重于通过承担风险来增强消费者对智驾功能的信任。同时在形式上进一步切断了与收取保费这一保险核心特征的联系，从而呈现出更强的形式合规性，进而促进整车销售。

在法律架构上，这些方案均规避了保险产品的核心特征。通过强调其服务而非保险的属性，明确自身不替代传统车险的定位，并设置严格的生效条件，如要求用户必须持续投保指定险种、限定维修服务渠道等。这些制度安排共同构成了规避保险监管的技术性设计，使其在形式上脱离了《保险法》的规制范围。

综合而言，当前市场上的智驾服务方案形成了一套相对成熟的运作模式，即采用“传统车险先行，车企补充”的框架，强调自身不替代传统保险，通过补充性补偿机制与车险形成协同，将传统车险的有效存在作为自身责任触发的前置条件。这种同构性并非个别企业的偶然选择，而是智能网联汽车产业应对智驾责任风险的行业性趋势，它标志着车企正从单纯的技术提供者向“技术+风险保障”综合服务商转型，同时也为理解智能网联时代的风险分配机制提供了重要观察窗口。

三、“智驾险”的法律解构

车企通过构建“智驾功能+保险+补充服务”的生态闭环，既缓解用户对智驾安全的担忧，又不触碰保险监管红线的前提下，实现对智驾生态的深度运营。但同时也需要关注到，车企既是“智驾险”的售卖方，又是“智驾险”的理赔界定方，这种角色混同结构，使得其在事故鉴定与理赔中享有单方信息优势与决定权，可能导致利益冲突，从而削弱了责任认定过程的公正性与

透明性，难以保障消费者的信赖利益。

依据《保险法》第二条及相关规定，一项法律关系被认定为保险，需同时具备风险转移性、射幸性、对价性、互助性等核心特征，且主体须为持牌保险公司。车企服务方案在多个关键要件上与之存在本质差异。

（一）主体维度：非持牌机构经营保险业务

《保险法》第六条明确规定：“保险业务由依照本法设立的保险公司以及法律、行政法规规定的其他保险组织经营，其他单位和个人不得经营保险业务。”车企的经营主体为汽车制造商，其营业执照的经营范围主要包括经营范围包含汽车整车及零部件研发、制造、销售等。如其未单独取得保险经营资质，未经金融监督管理机构批准，直接向用户提供具有经济补偿内容的服务，实质上是从事了专属于保险机构的经营性活动，涉嫌违反保险业特许经营原则。同时，我国刑法及相关司法解释虽未直接针对“车企提供类保险服务”作出规定，但对“未经批准从事保险代理、经纪业务”的非法经营行为已有规制，可类推说明此类行为的违法性本质。无论其内容如何设计，一个无权经营保险业务的主体所开展的活动，从根本上就无法被认定为合法的保险行为。

（二）法律关系维度：补偿的附属性与非独立性

传统保险关系中，保险人的赔付义务是首要的、独立的。保险合同一旦成立，保险人对约定风险造成的损失负有第一性的赔付责任，被保险人或受益人可以直接向保险人主张保险金，而无须以其他救济途径用完为前提。也即一旦发生保险事故，保险人即负有直接的、无条件的赔付责任（法定免责除外）。而车企的补偿机制设计，使其责任呈现出附属的、补充的特征，从根本上动摇了其作为保险的成立基础。

当前市场上主流的智驾无忧服务在补偿机制上普遍呈现出“非首要赔付责任”的特征，其条款通常明确规定须优先启动传统车险的交强险与商业险理赔流程，且车险赔付须先于该服务执行。这意味着，车企所提供的补偿实质上是针对车险理赔后剩余损失部分的二次补偿，扮演着“填补空白”的角色，而非对损害的首次赔付。此类结构安排更接近于车企为其产品性能及潜在损

失所提供的额外背书或信用增强，而非以独立承担风险为核心的保险机制。其赔付责任的触发严格依赖于外部车险合同的完全履行，不仅顺位在后，其赔付责任的触发也严格依赖于一个外部、独立的车险合同的完全履行。若车险因免责条款、诉讼争议等原因未能赔付或未能足额赔付，车企的服务责任亦可能因此无法成立。

进一步从法律性质上看，保险人的赔付义务属于法定的、独立的合同责任，而车企所承诺的责任则更接近于一种附条件的单方允诺或具有担保性质的商业安排。其履行高度依赖于一系列前置条件的成就，例如“必须返回授权门店进行维修”、“本车在事故中承担责任且未被车险拒赔”等。这种以条件成就为前提的责任形态，与保险关系中保险人所承担的强制性赔付义务存在差别，在法律关系层面进一步动摇了其作为保险的认定基础。

（三）“对价”维度：缺乏精算基础的收费机制

保险在形式上是一种经济保障活动，而实质上是一种特殊商品的交换行为，构成保险必须坚持“对价平衡原则”，否则部分交易行为可能被不适当地纳入保险合同法的规范范畴，导致不合理的结果。例如，我国很多单位建立了大病互助制度，代表性的例如每位职工每月缴纳一定的费用，若每年医疗费用超过一定金额，由单位予以一定的金额给付。形式上这是符合《保险法》中保险合同的定义，但显然其并非保险合同法所规制的保险，因为职工所缴费用与其个体疾病风险水平之间缺乏精算关联。处于同一风险中的各个投保人之间的风险程度并不相同，所谓对不确定事件发生的数理预测，除了包含保险事故为偶然发生的事故这一含义外，更包含保险费的厘定，保险费需要基于历史数据、风险概率、预期损失等科学计算，并接受监管机构的审批或备案。

车企服务方案虽有偿提供，但其收费并未以“保险费”命名，更无公开、透明的精算基础和费率厘定过程。其价格很可能是基于市场策略、成本加成而非风险对价，这与保险的技术性、科学性要求不符。所以，缺乏精算基础的对价，使得该服务难以构成法律意义上的保险费。

（四）“互助性”维度：风险池的封闭与局限性

保险建立在“一人为大家，大家为一人”的互助共济原则之上。它以合同的形式，由大多数人来分担少数人的损失，实现保险购买者风险转移的目标。保险的核心功能在于将个别风险在所有投保人组成的风险池中进行分散。而车企服务方案的风险池仅限于购买本品牌保险并选择该服务的极小部分车主群体，其风险分散范围极其有限，更接近于车企与特定用户群体之间的个别化风险承担安排，而非社会化的风险分散机制。其资金来源于车企自身的营收或利润，而非由所有参与者共同形成的保险基金，这使其缺乏保险应有的互助共济属性。

综上所述，车企的智驾无忧服务因经营主体非法定、补偿责任非独立、对价机制非精算、风险分散非互助，其在法律形式上与实质上均难以被纳入《保险法》所定义的“保险”范畴。

四、“智驾险”的未来发展

面向未来，推动“智驾险”从模糊概念走向成熟的风险保障产品关键在于通过系统的制度构建，为其规划一条从“车企主导的补偿服务”演进为法定保险产品的清晰路径，使其权责得到法律的确认与保障。引导其从“服务”之名转向“保险”之实，实现名实相符。

（一）构建跨行业的数据流通与共享机制

当前，保险公司在开发真正意义上的“智驾险”时，面临的核心矛盾在于风险定价所依赖的精算模型以及智驾事故责任判定与新兴的“人机共驾”风险结构之间存在结构性错配。其根源在于数据垄断导致的关键风险数据、车辆运行数据与智驾系统行为数据被车企所垄断，保险公司也仅能获取车企脱敏后的有限数据并且高阶智驾事故数据稀缺，难以独立进行精准的风险评估。保险定价过度依赖模拟测试和车企有限的实际数据。这些困境导致消费者和保险公司在理赔中处于绝对弱势。

美国佛罗里达州法院判决的贝纳维德斯诉特斯拉公司一案中争议焦点之一是特斯拉公司将部分的行车数据删除。尽管法院最终未将此作为惩罚性赔偿的直接依据，但事件本身极大地损害了特斯拉的公信力，凸显了建立中立、可信数据存证机制的紧迫性。在美国司法体系中，

证据开示制度是破解“数据黑箱”的强大工具，迫使车企提供关键数据。原告律师可以强制要求车企提供包括源代码、内部测试报告在内的海量数据，并聘请技术专家进行深度分析。

目前我国实践中，车主、监管方和法院调取、解析和采信车企后台数据的能力则相对有限，车企往往以商业秘密为由拒绝公开关键数据。所以，为从根本上解决责任判定中数据真实性与车主取证难的问题，应当由国家主导建立的第三方数据存证平台负责对车辆数据的存储、鉴定等，由工信、交通等部门牵头建立中立、权威的智能网联汽车事故数据鉴定中心。在车辆发生涉及智驾功能的事故时，关键系统日志（事故前至少30秒的方向盘扭矩、驾驶模式、系统警报、驾驶员状态监测数据等关键信息）需通过技术手段实时、加密地上传至该平台。利用该数据存证平台，保险公司也无需获得车企的原始核心数据，而是向该平台申请基于大量脱敏数据训练的风险评估模型或风险评分，从而在保护数据主权的前提下，为保险精算提供定价依据。这样就能够实现数据所有权与数据鉴定权的分离，由平台负责数据的保全、解密与解读，并出具具有司法效力的技术分析报告。这不仅能终结车企对数据的单方解释权，也为保险理赔、责任判定、司法诉讼提供真实可信的电子证据。

（二）深化智驾系统升级技术的备案监管

阻碍真正智驾险出现的另一大难点在于难以界定软件迭代带来的风险变化。虽然工信部发布的《关于进一步加强智能网联汽车产品准入、召回及软件在线升级管理的通知》为智能网联汽车的系统升级构建了基本的管理框架，但这套保障产品安全与准入合规的监管体系，与一个成熟的“智驾保险”所必需的风险量化与责任厘清要求之间仍存在差距。保险的核心在于对不确定风险的定价。因此，车企在远程升级备案时，除了需要备案相关技术标准以外，应强制要求车企在备案时清晰地声明此次升级对智能驾驶系统责任边界、适用场景、性能局限及驾驶员接管义务产生的具体影响。例如，某次升级优化了雨雪天气下的感知能力，备案时就必须量化声明其识别准确率的提升幅度及剩余风险。这份具有法律

效力的声明，将成为保险合同界定保障范围、除外责任以及判断事故中“系统能力”与“用户合理依赖”之间关系的核心依据，在一定程度上解决当前因责任模糊导致的理赔纠纷。

当每一个软件版本的性能与风险都可被追溯、量化和定价时，“智驾险”才能构筑起坚实的数据基础与清晰的法律关系，演进为定价科学的法定保险产品。

（三）保险行业联合探索商业模式创新

在行业数据体系尚不完备的现阶段，保险公司与车企的合作具有现实必要性，但必须清醒认识到，当前主流的“智驾无忧服务”风险分担结构不应成为行业发展的长期依赖或最终形态。保险公司应积极主导商业模式的根本性创新。依托其专业精算与风控能力，联合行业力量，逐步摆脱对车企数据解释权与责任判定的单向依赖，通过合同条款明确界定系统功能边界与保险责任，形成行业统一的智驾事故定责逻辑与理赔标准。着手开发真正符合保险原理、可独立承保智能驾驶系统风险的创新型附加保险条款或专项保险产品。推动风险保障模式从车企主导的补偿服务转向由保险行业主导的法定保险。

为实现顺利转型，传统保险巨头公司正在加速构建“智能风险数据库”来争夺智驾时代的风险定价权。该数据库基于真实道路数据，涵盖各类极端场景下的车辆行为特征，希望建立精准的技术缺陷预测模型。同时，保险公司也应积极配合行业协会，为事故定责提供统一的尺度和数据需求清单，使得不同来源的数据具有可比性，从而降低调查成本，避免赔偿处理的时间延长。中国保险行业协会正在牵头制定《智能网联汽车交通事故保险赔偿判定技术规范》，为全国统一的事故定责和保险赔付标准奠定基础。中国银行保险信息技术管理有限公司也在积极探索建立智能驾驶数据池，通过引入区块链技术确保数据真实性和安全性，推动跨行业的数据共享与合作，为最终将智能驾驶风险全面纳入标准化、法定化的保险保障体系扫清障碍。

（四）制定统一的评价体系与判定标准

“智驾险”目前需要一套更客观的判定标准和流程。智驾险的各项指标、参数等应该由交通管理部门、保险

公司、车企共同制定一套独立的、客观的、可量化的评价体系。例如，明确规定方向盘扭矩的介入阈值、驾驶员视线离开路面的允许时长、系统请求接管后驾驶员响应的合理时间窗口等。这些可量化的指标将为判定驾驶员是否“未按《用户手册》操作”提供客观依据，避免因条款模糊而引发的纠纷。但这一评价体系必须基于行业共识共同建立，而非由车企单方面定义。

同时为确保整个判定过程的公正，必须引入独立的“裁判”角色，打破车企在事故调查、责任认定中的闭环。因此我们要培育具备国家级资质的独立专业鉴定机构。这些机构应独立于车企和保险公司，依据国家制定的统一数据标准和鉴定流程，对智驾事故进行调查与责任划分，解析不同车企的异构数据，在确保专业性的同时还要保证出具的分析报告可作为法定证据。通过第三方机构的介入，建立一个“车企提供数据、第三方出具报告、监管方监督流程、保险方依据理赔”的良性循环，有效解决当前模式下车企“自查自纠”的公信力危机，重塑消费者与市场的信任。

“智驾险”的未来健康发展绝非车企一方的营销承诺所能解决，而是一项需要立法、监管、技术与行业协同的系统工程。它要求突破传统保险业的运营模式，通过与车企、保险行业等相关部门的深度合作，共同构建一个数据可信、监管严格、标准统一的新型保险生态。这一过程并非一蹴而就，唯有主动融入智能网联生态才能在未来的车险市场格局中占据主动，防止在与车企的合作中降级为仅提供牌照和资金的配套执行方，最终受制于车企主导的风险定价与产品设计体系。

五、结语

市场上多家车企推出的“智驾无忧服务”方案，虽以“服务”之名，但功能内核已实质承载了保险的核心职能。然而在当前难以被纳入现行保险监管体系。这种名实分离的困境，折射出智能驾驶技术快速迭代与传统法律监管框架之间存在的问题断层与制度空缺。

这些方案在短期内填补了人机共驾模式下的保障真空，但若长期以“服务”之名持续从事具有保险实质的活动，将可能导致多重风险：一是车企在事故鉴定与理

赔中难保公正透明；二是风险池规模有限且封闭，其财务稳健性与可持续性存疑；三是对保险业特许经营原则与金融秩序形成潜在冲击。因此，对于此类创新，相关部门不应简单粗暴地禁止，而应秉持“实质重于形式”的原则，以更为积极的姿态进行引导和规范。

“智驾险”的未来不应是车企营销策略下的最终产品，而应当成为智能网联汽车产业生态中一个名正言顺、监管完备的正式保险。推动其“正名”与“入规”，不仅是防范金融风险、保护消费者权益的必然要求，更是为技术创新构建可持续保障体系的战略抉择。应对“智驾险”的挑战，需要前瞻性的立法、包容性的监管和协同性的生态共建。唯有通过科学的协同共建，才能最终催生出一个既能护航技术发展、又能坚实保障权益的自动驾驶保险新图景。□

参考文献

- [1] 安然然. 守住智能驾驶安全红线法律如何划分事故责任 [N]. 第一财经日报, 2025-04-15(A06).
- [2] 康雷闪, 龚晓敏. 因应自动驾驶的交强险: 制度审视与优化 [J]. 南方金融, 2023, (06):61-71.
- [3] 梁鹏. “保险”的概念——重新定义《保险法》中的“保险” [J]. 保险研究, 2024, (08):3-14.
- [4] 刘景琪. 论自动驾驶视域下汽车责任保险制度的适应性变革 [J]. 保险研究, 2025, (08):115-127.
- [5] 潘喆. 自动驾驶汽车视野下保险责任的构建 [J]. 中国保险, 2024, (02): 60-64.
- [6] 王春梅. 人机协同视域下中国自动驾驶汽车责任保险立法构想 [J]. 上海师范大学学报 (哲学社会科学版), 2022, 51(03):47-57.
- [7] 王笑. 从兜底承诺到法律现实: 智驾责任划分待解 [N]. 金融时报, 2025-07-30(011).
- [8] 岳卫. 保险概念的内涵及其法律适用分析 [J]. 保险研究, 2024, (11):15-23.
- [9] 郑飞. 中国自动驾驶汽车法律规制的基本构想 [J]. 社会科学辑刊, 2025, (04):186-200.
- [10] 朱倩倩. 车险业如何拥抱无人驾驶时代? [J]. 中国保险, 2017, (11):21-23.

Transition or Terminus: "Intelligent Driving Insurance" and Its Future

Kang Leishan and Li Ruihan
(China University of Petroleum (East China))

Abstract: Amid the national wave of intelligent driving, automakers have launched "worry-free intelligent driving service" protection plans labeled as "intelligent driving insurance". While these plans provide substantive risk protection, they fail to qualify as insurance under the Insurance Law due to unqualified subjects, insufficient actuarial basis, and the closed and limited nature of risk pools, resulting in a regulatory dilemma of "engaging in insurance business under the guise of services". They shall not serve as substitutes for formal intelligent driving insurance. Instead, measures including establishing a data sharing mechanism, strengthening filing supervision for the upgrading of intelligent driving systems, encouraging the insurance industry to jointly explore innovative business models, and formulating unified evaluation and judgment standards should be adopted to guide their development into statutory insurance businesses with consistent name and reality, so as to realize the coordinated development of technological innovation and consumer rights protection.

Keywords: "intelligent driving insurance"; worry-free intelligent driving service; legal characterization; data sharing

(接 52 页英文摘要)

Writing a New Chapter of Green Finance: The Path to Breaking the Dilemma for the High-Quality Development of Forest Insurance in Chongqing

Lei Dengqi
(AnCheng Property & Casualty Insurance CO.,Ltd)

Abstract: As an important ecological barrier in the upper reaches of the Yangtze River, Chongqing places great significance on forest insurance for ecological protection and increasing the income of forest farmers. Through field research and policy analysis, this study identifies prominent issues in the current development of forest insurance in Chongqing, including the low participation rate of commercial forests and the imperfect compensation mechanism. The root causes mainly lie in the single type of insurance products, unscientific product design, unreasonable underwriting models, and the single compensation trigger mechanism. In response, this paper proposes to enrich insurance products, optimize product design, establish a collective unified insurance mechanism and a mechanism combining prevention and compensation, so as to advance the reform of the collective forest tenure system and promote the high-quality development of forests in Chongqing.

Keywords: forest insurance; policy dilemma; Chongqing; optimization strategies