

美國建設250法案簡介 @無人載具讀書會

A Brief Introduction to the BUILD America 250 Act

陳俊棠 副研究員
科技法律研究所 數位創新中心
財團法人資訊工業策進會
2026.06.25

大綱

1. 法案背景總覽
2. 商用自駕車之安全監管機制
 - 2.1 商用自駕車之安全標準與驗證
 - 2.2 交通事故處置與責任歸屬
 - 2.3 商用自駕車隊營運限制
3. 國安與光達設備限制

1. 法案背景總覽

立法沿革與預算規模

◆ 建設美國250法案 (BUILD America 250 Act) 提案背景

- ▣ 接替即將於2026年9月到期的「基礎設施法案 (Infrastructure Investment and Jobs Act, IIJA) 」。
- ▣ 由眾議院交通與基礎設施委員會 (Transportation & Infrastructure Committee, T&I) 主席 Sam Graves 於2026年5月提出，並已獲壓倒性票數通過委員會表決，目前則等待提交至眾議院進行全院表決。



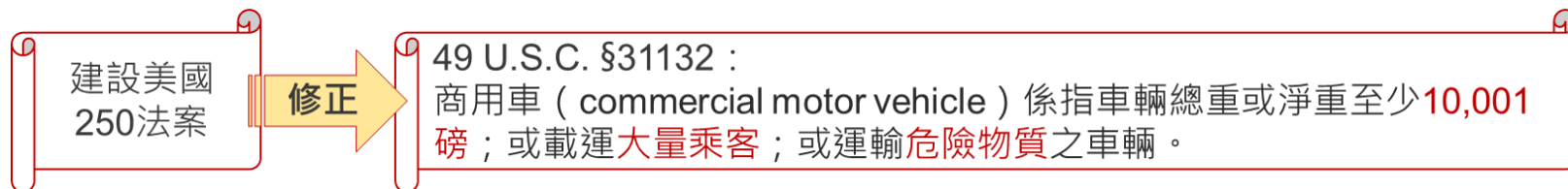
◆ 預算規模與時程

- ▣ 框定5,800億美元之預算，預計於2027年至2031年期間投入於交通基礎建設與創新研發。

◆ 本法案關於商用自駕車之規範

- ▣ 第五編「汽車運輸業 (Motor Carriers) 」：
建構跨州、商用自駕車的安全整合規範框架。
- ▣ 第六編「創新 (Innovation) 」：
規範智慧運輸系統、光達限制與自駕車近用性研究。

2.1 商用自駕車之安全標準與驗證



◆ 確立聯邦安全標準

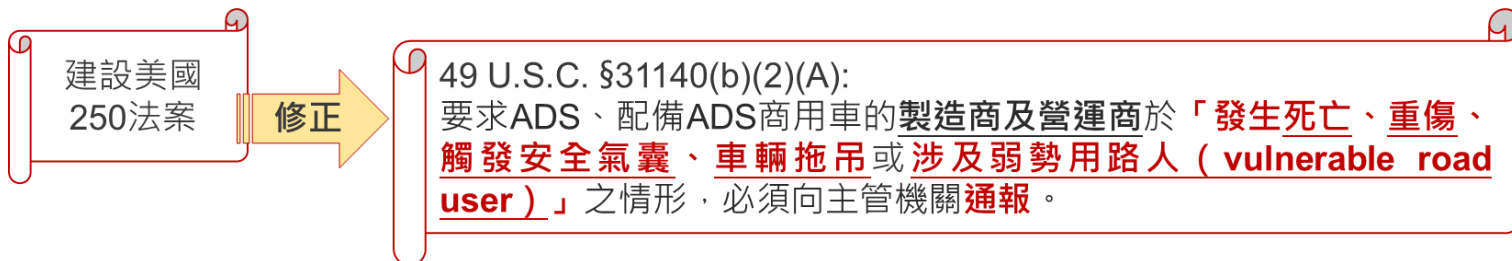
- 要求美國聯邦交通部 (United States Department of Transportation, USDOT) 必須在本法案生效後2年內，依自駕功能類型 (**performance-based**) 制定「**跨州營運、配備自駕車系統 (Autonomous Driving Systems, ADS) 商用車**」之安全標準

◆ 安全案例 (Safety Case) 提交義務

- ADS與配備ADS商用車的製造商，須向USDOT提交詳盡之安全案例 (Safety Case) 證明「**車輛的設計、構造與性能『等於或大於』傳統人類駕駛商用車的安全水準**」
- 審查項目包含軟硬體架構、運行設計範圍 (Operational Design Domain, ODD)、碰撞偵測回應與網路安全計畫等。

2.2 交通事故處置與責任歸屬

◆ 事故通報要求

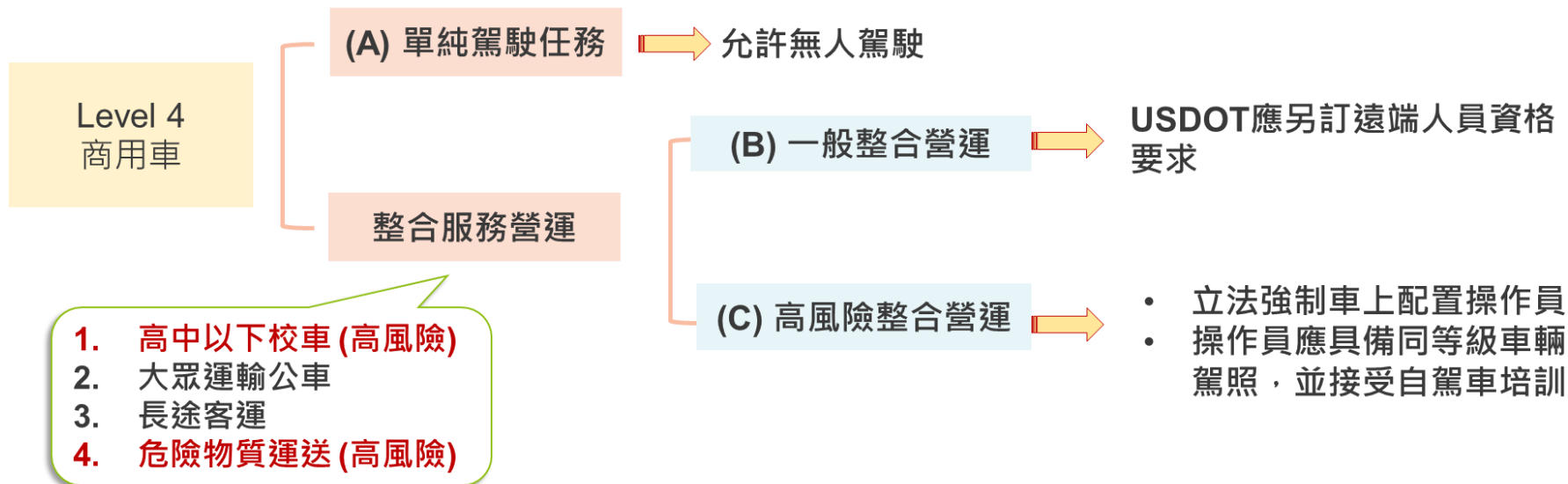


◆ Level 4 以上自動駕駛之責任歸屬

□ L4以上自駕車製造商，於以下情形，必須承擔原先適用於人類駕駛之責任 (assume and observe duties otherwise applicable to a human driver)

1. 啟動ADS並於ODD運作時
2. 違反ODD之範圍條件
3. 經系統偵測應進入最小風險狀態 (Minimal Risk Condition, MRC) 但未能進入MRC，於該當下所進行之即時操作 (real-time operation) 與動態駕駛任務 (Dynamic Driving Task, DDT) 。

2.3 交通事故處置與責任歸屬



◆ 另法案要求遠端人員必須**位於美國境內**，其監測或遠端操控車輛期間視為**駕駛時間**（工時認定）

*遠端人員包含：遠端助手remote assistants、遠端駕駛 remote drivers、遠端操作員 remote operators等

特定國家/公司光達採購、使用限制

- ◆ 因國安考量，限制受交通部直接或間接補助之專案使用特定光達
 - 受有交通部直接或間接補助之專案，原則皆不得將資金用於採購或使用來自「特定國家」(covered foreign country) 或特定公司所生產的光達 (Light Detection And Ranging, LiDAR) 技術與設備。
 - 交通部得以書面送國會T&I委員會個案豁免前項禁令。
 - 完全不受禁令限制之情況：由聯邦機構親自或委託執行之非商業營運計畫，且經交通部認定為純粹用於「交通安全目的」(包含與交通安全相關的測試、研究、評估、分析、調查或培訓) 之活動。



經濟部

Ministry of Economic Affairs

感謝聆聽



經濟部產業技術司
Department of Industrial Technology, MOEA