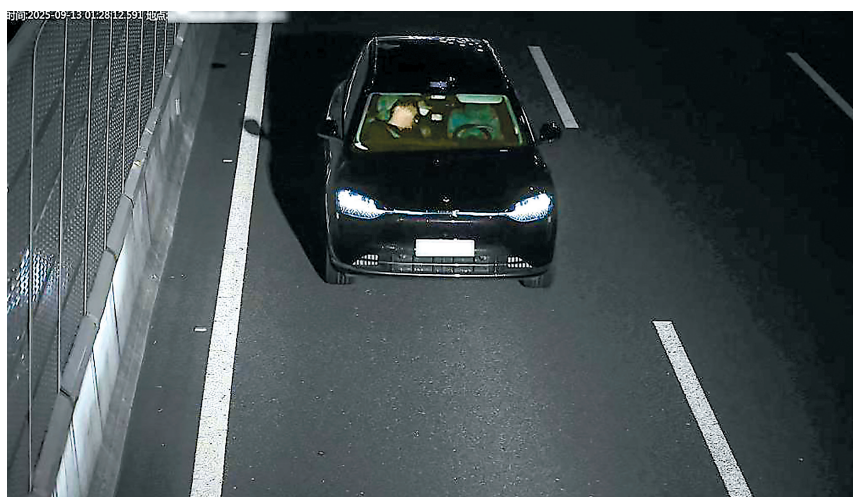


# 智驾不能当“代驾” 辅助驾驶不是“大撒把”

让汽车马路上自己“跑”，而醉酒司机在副驾座上酣睡——今年浙江杭州城市高架上发生的惊魂一幕，引发公众对智能辅助驾驶被滥用的担忧。近年来，与智驾相关的危险驾驶行为多次登上热搜，事故后果令人触目惊心。

今年12月2日是第十四个“全国交通安全日”。新华社记者近日梳理多地交通安全案例，聚焦辅助驾驶引发的事故，探究滥用智驾、开车“大撒把”背后的法律风险，警示公众合理使用技术，安全行车。



车主在副驾驶位睡觉，车辆自行行驶的监控画面。



王某某涉案的智驾“神器”。

杭州市临平区人民检察院供图

## 危险行为频出，他们为何敢“大撒把”？

因“睡副驾”“幽灵车”引发全网关注的杭州司机王某某，今年9月以危险驾驶罪被判处拘役一个月十五日，并处罚金4000元。案件细节公开后，许多网友直呼“离谱”“太吓人”。

警方监控显示，当天凌晨1点多，王某某在车辆行驶过程中，从主驾驶位挪到副驾驶位睡觉。随后，这辆车在主驾驶空无一人的情况下，行驶足足20分钟！

经检测，王某某血液中酒精含量达114.5mg/100ml，属醉酒驾驶，且之前就有因酒驾被处罚的记录。更惊人的是，王某某加装了一种被称为“智驾神器”的配件，欺骗系统认为司机双手未脱离方向盘，导致未能主动降速、及时退出。直到系统综合判断发现异常，才强制停车，被路人发现并报警。

不少受访交警表示，近年来，与智驾相关的危险驾驶行为有所增加——

今年4月，广东云浮高速有司机开着“智驾”睡了100多公里；有人在智驾系统“接管”后，刷起手机，结果发生严重事故；有人躺着“遥控”驾驶，未看见施工减速标识，车辆冲进工地；甚至有直播画面显示车辆在智驾控制中飞驰，司机却完全“大撒把”，忙着看电影、吃泡面、品茶……

相关数据显示，2025年1至7月，我国具备组合辅助驾驶系统的乘用车新车销量为775.99万辆，同比增长21.31%，渗透率为62.58%。这意味着，智驾日益成为多数驾驶者会选择工具。

## 责任推给智驾？司法机关：不予支持！

记者梳理各地案例发现，一些人对智驾功能和道路安全法律责任存在认知误区——

一方面，“高阶智驾”“零接管”等行业营销话术，让个别驾驶员将“辅助驾驶”等同于“自动驾驶”；另一方面，在法律责任归属问题上，不少司机错误地认为，智驾才是“交通参与者”，一旦出事，自己最多算消费者“错误使用”。

例如，北京司机闫某某因为醉酒后用智驾当“代驾”，被以危险驾驶罪判处拘役和罚金。他上诉认为，现今智能驾驶技术已成熟，降低了道路危险性，请求从轻处罚并适用缓刑。

今年7月，公安部在国新办发布会上明确：当前我国市场销售的汽车所搭载的智驾系统，都还没实现“自动驾驶”目标，驾驶人才是最终责任主体。公安部交管局局长王强在发布会上说，如果驾驶人在驾驶车辆的时候“脱手脱眼”，不仅存在严重的交通安全风险，一旦出事，还可能面临着民事赔偿、行政处罚和刑事追责三重法律风险。

事实上，京、浙两地司法机关也用明确判决，将责任锁定在驾驶人身上。北京市第二中级人民法院并未支持闫某某的二审诉求，明确指出辅助驾驶系统“不能代替驾驶人成为驾驶主体”。

中国人民公安大学法学院教授陈志军认为，这一立场体现了“责任自负”的法律原则。无论技术如何发展，人作为行为决策主体，必然要承担行为的法律责任。

## 把好方向盘是能力，更是法律责任

有人问，为何不以量刑更重的“以危险方法危害公共安全罪”，对王某某这类行为定罪处罚？

北京市东城区人民法院刑事审判庭副庭长姬广胜解释说，危害公共安全罪需要实施者的主观故意，如果被告人并没有危害公共安全的故意，只是放任这种危险，那么以“危险驾驶罪”论处更加准确。判处刑罚的后果，已足以震慑违法者。

针对各类“智驾神器”违法使用问题，杭州市临平区人民检察院第二检察部员额检察官金洁芸说，这类新型驾驶作弊工具多在网络平台售卖，亟待从市场和技术两方面加强监管，如屏蔽相关引流广告和售卖链接。

不当使用能否成为免责“挡箭牌”？广东良马律师事务所律师何倩说，驾驶人的安全注意义务是法定且独立的，在行驶过程中发生事故，就是第一责任人，不能以“消费者不当使用”为由推卸对相对方的责任。

一位自动驾驶领域专家告诉记者，当前，有关企业应充分提示智驾的场景限制和使用风险，加强用户教育，并通过标准约束、技术迭代等努力，让智能出行更安全。

手不离方向盘，眼不离前方路。这条安全驾驶的基本要求，在汽车技术飞速变革的当下依然适用，也必须适用。交通参与者应保持对法律规则的敬畏，安全合规使用智能辅助驾驶。须知：把好方向盘是能力，更是法律责任。

## 【相关】

### 智能辅助驾驶≠自动驾驶

多名业内人士告诉记者，很多智能驾驶相关的事故都指向同一个原因：驾驶员盲目信任智驾技术，疏于行车安全。

根据汽车驾驶自动化等级的国家标准，驾驶自动化等级分为0—5级，其中——

0—2级为驾驶辅助，是当前商业化量产普遍使用的自动化系统；

3级为有条件自动驾驶，在特定场景下执行驾驶任务，但驾驶员需保持接管能力，系统失效或者超出场景时需及时接管；

4级为高度自动驾驶，5级为完全自动驾驶，目前均处于试点阶段。

公安部专家表示，智能辅助驾驶系统不等于“自动驾驶”系统，驾驶人才是最终的责任主体。

专家提醒公众——

长时间脱离方向盘、视线偏离道路的行为，构成妨碍安全驾驶，将处以罚款并记分。一旦发生事故，驾驶人要承担主要责任，承担民事赔偿。

如果事故造成人员伤亡或者重大财产损失，也有可能构成交通肇事罪，依法追究刑事责任。

此外，根据《中华人民共和国刑法》第一百三十三条之一的规定，如果在醉酒状态下使用辅助驾驶系统在道路上驾驶机动车，有可能构成危险驾驶罪。

综合新华社、央视报道