



开启智能辅助驾驶模式后，驾驶员睡着了

专家：智能驾驶非无人驾驶须尽快完善道路交通运输规范



法治护航新能源汽车行业发展

□ 本报记者 韩丹东
□ 本报见习记者 张婉莹

回忆起两个月前乘坐一辆新能源网约车时驾驶员开启车辆智能辅助驾驶模式后睡着的遭遇，北京市民张静(化名)仍是一脸担忧。

今年9月底，她乘坐一辆网约车回老家。在行驶途中，驾驶员开启了智能辅助驾驶模式。不一会儿，她发现驾驶员竟然睡着了，但车辆仍以每小时四五十千米的速度行驶。道路上车来车往，这让她一直战战兢兢，直至前车减速，车载雷达发出警报，驾驶员才被惊醒。

近年来，随着新能源车普及及智能辅助驾驶技术，越来越多的驾驶员开始在车辆行驶中使用智能辅助驾驶模式，但部分驾驶员将其视为自动驾驶并过度依赖，忽视了作为驾驶员的基本职责，埋下了安全隐患。

智能技术不够成熟 只能辅助司机驾驶

张静回忆说，她因为起得早，上车就开始睡觉，醒来后发现驾驶员也睡着了——车座放倒，整个车歪向车身，头靠着车窗。

她的睡意一下子没有了，紧张地盯着车窗外面的车辆，生怕发生交通事故，一直等到驾驶员被车载雷达报警惊醒。

“我不知道他睡了多久，也不敢在路上和他起冲突。”张静说，就这样一路到达目的地。下车之后，她就向某平台投诉。

某平台审核后，认定责任在驾驶员，决定对驾驶员进行再培训，同时给她发放10元优惠券。她对某平台这样的处理并不满意：“驾驶员这样做，可能危及我的生命，平台这样处理，显得过于轻描淡写。”

遭遇新能源网约车驾驶员开启智能辅助驾驶模式并睡着的，并非张静一个人。今年8月底的一天傍晚，上海市民胡女士乘坐一辆网约车前往江苏省南京市，途中发现驾驶员仰头睡着了。当时天色已黑且下着小雨，她不敢大声吵醒驾驶员，只能轻轻将其摇晃，请他不要再睡觉了。但驾驶员却称，开启智能辅助驾驶模式后，这样开车没问题。

在社交平台和短视频平台上，有不少驾驶员开启智能辅助驾驶模式的视频，视频中，驾驶员因过于依赖智能辅助驾驶模式而呼呼大睡，在一则引起社会热议的短视频中，一名驾驶员在高速公路上行驶时甚至盖着被子睡觉。

但许多网友对此表示担忧：新能源汽车的智能辅助驾驶模式的安全性是否可靠？出现意外事件时智能辅助驾驶模式无法及时反应怎么办？

对此现象，受访专家认为，新能源汽车的驾驶员可以开启智能辅助驾驶模式，但不能放弃作为驾驶员的法定责任。

北京交通大学法学院副教授孙向齐认为，具备智能辅助驾驶模式(即自动驾驶)的新能源汽车，并不意味着这项功能可以随意使用，我国对自动驾驶汽车运输管理遵循的是安全第一、有序推进的原则。在自动驾驶技术还不够成熟时，自动驾驶功能的使用受到限制。

孙向齐解释说，自动驾驶新能源汽车和其他机动车一样，也要区分运营车辆和非运营车辆两大类而有不同的限制。非运营车辆自动驾驶功能的使用条件相对宽松，而运营车辆自动驾驶功能的监管要更加严格。同时，自动驾驶汽车的使用要符合国家规定，即自动驾驶汽车开展道路运输服务应当在指定区域内进行，并且要符合国家对自动驾驶汽车应用场景以及运输经营者、运输车辆、人员配备等方面的条件要求。

北京中银律师事务所高级合伙人索维华认为，在智能辅助驾驶技术尚不成熟的阶段，即使开启智能辅助驾驶模式，仍要求驾驶员坚守岗位，随时做好接管汽车的准备，并不是可以离开驾驶位置甚至睡觉。

在他看来，车辆运行中，驾驶员仍需对汽车的运行状态及周围环境尽到监控和注意义务，否则驾驶员在原因给乘客造成伤害或其他未尽责任的原因给乘客造成伤害或损失，需要承担相应的法律责任。

辅助驾驶出现故障 容易发生交通事故

多名新能源汽车驾驶员在接受记者采访时说，他们在开启智能辅助驾驶模式确实遇到过各种故障问题。

重庆市民邓文博(化名)由于经常出差，购买了一辆新能源汽车，自带智能辅助驾驶模式。今年5月底的一天凌晨，他从重庆驾车前往四川省成都市，行驶中开启了智能辅助驾驶模式。凌晨3时许，由于天色黑沉，他的视线也变得模糊。

突然，他的右前方出现了一辆红色大货车。他以智能辅助驾驶模式会选择正常超车，但在距离大货车三四十米时，车辆仍以每小时120千米的速度朝着卡车的方向开过去，此时，智能辅助驾驶模式才提示说“请立刻手打方向盘”。原本路带蒙眬睡意的他瞬间清醒，马上脚踩刹车同时向左转弯回到左侧道路。

“当时的情况，如果我反应迟钝两秒，车辆就会以每小时120千米的速度撞向大货车。”邓文博回忆说，他随后立即通过车载紧急呼叫系统联系厂家工作人员，工作人员记录下来并反馈说是系统本身的问题，但没有做进一步处理。

几天后，邓文博驾车返回重庆，走高速公路期间又使用了智能辅助驾驶模式，让他后怕的是，他在驾驶车辆时超过前方

一辆大货车时，车辆突然自行急刹并每小时120千米的速度在3秒内降至每小时60千米，导致后车差点追尾他的车辆。

“幸好后车驾驶员反应较快，瞬间踩刹车与我拉开距离，否则的话，我们都会经历一场交通事故。”邓文博说。

与邓文博相比，在北京工作的周文(化名)却没有这么幸运。今年5月，她在一条道路上行驶时开启了智能辅助驾驶模式，但在没有任何外界干扰的情况下，车辆突然失控，尽管她多次踩下刹车，但车辆并没有减速，最终撞上了道路中央护栏。

根据周文的描述，她在事发时保持着清醒，眼睛始终注视着路面，双手也放在方向盘上。然而，方向盘突然不听使唤，车辆自己出现了“蛇形”走位。

“我多次踩了刹车，智能辅助驾驶模式理应退出，但不知道为什么，持续的刹车仍然不起作用；我也转动方向盘，好像方向盘处于和我抢方向的状态，这违背了以人为主的驾驶模式。”周文说。

事故发生后，车辆受损严重，她联系车企要求提供相关数据，希望能够弄清楚事故原因。但车企工作人员拒绝提供数据，只是承认智能辅助驾驶模式需要进一步完善。

最终，保险公司对周文的车辆进行了全损赔偿。

还有新能源汽车驾驶员反映，他们遭遇的智能驾驶系统软件故障、紧急制动功能失效以及自动避障性能远未达到宣传效果等问题，给日常出行带来了不小的困扰。

给一位车主说：“我之前跑高速开启智能辅助驾驶模式，有一段在修路，地面的车道线消失了，系统检测就失灵了。”

修改交通运输法律 加强配套设施建设

面对复杂的路面状况，许多新能源汽车驾驶员担忧，如果智能辅助驾驶模式出现问题导致发生交通事故，责任应该如何分担？

索维华认为，新能源汽车自动驾驶软件故障导致事故的责任归属，需要根据具体情况来判断，现行法律会分配给汽车制造商、技术服务提供商更重的举证责任，即要求其对其自动驾驶软件产品无质量瑕疵举证证明，不能证明则需承担不利后果，因此其往往也会承担更重的实体责任。

在她看来，如果驾驶员未履行应尽的责任义务，在使用和操作自动驾驶软件上存在过错或失误，需结合其是否存在其他方面的过错和失误(如是否存在软件测试不合格、是否违反上路行驶等)，综合考量其在事故中的过错大小，综合确定驾驶员应承担的责任比例。

孙向齐认为，使用智能辅助驾驶模式时，发生侵权或事故的责任分配要比传统道路交通事故复杂。由于自动驾驶系统智能化程度存在差别，在完全智能控制状态下，交通事故责任分配可能会变成自动驾驶汽车产品责任问题，事故责任与产品责任发生混同。自动驾驶汽车在运行过程中，除了驾

员之外，还有汽车制造商、信息传输、数据处理运营商等在发挥作用，上述主体在分配责任时，都有可能成为承担责任的主体。

“自动驾驶汽车是交通运输技术现代化的产物，需要在完善相关技术、制定相关标准的同时，加快道路交通运输法律法规修改的步伐，为自动驾驶汽车的应用和普及保驾护航。自动驾驶汽车发生交通事故进行责任分配时，要充分考虑各主体之间的强弱对比关系，实现责任分配的实质公平。承运人对运输过程中乘客的伤害承担过错责任，机动车与非机动车或行为相撞，机动车一方要依法承担一定的公平责任，这些规则不能改变。”孙向齐建议。

索维华认为，法律本身具有滞后性，在治理新兴领域问题上，更需要以良法善治规范和保障新技术健康发展，确保新技术在合理的制度框架内服务于人类对美好生活的追求和向往。

在她看来，责任分担上，驾驶员承担的责任应越来越小，否则自动驾驶将名不副实。要克服法律滞后性对新兴事物的阻碍效应，更要及时修订有关法律，为新质生产力的成长提供法治保障。

“还需加强自动驾驶的配套设施建设。自动驾驶的推广和交通事故的减少，不仅有赖于向善的道德理念和健全的法律制度，也有赖于公路、桥梁、电力设施和信号设备等交通基础设施的建设更新，最大限度降低事故发生的频次和损害程度。”索维华呼吁。

对于新能源汽车开启智能辅助驾驶模式发生交通事故涉及的保险理赔问题，索维华建议，面对智能驾驶所呈现的新特点，需要采取更为智能的手段措施制定更符合人性也更适应科技进步的保险费率 and 理赔政策。

“从风险评估和定价方面，保险公司需评估自动驾驶汽车发生事故的可能性，以及与人类驾驶员的差异。要收集自动驾驶汽车的运行数据，包括行驶距离、速度、路线等，以及任何已知的技术故障或事故记录，提高数据收集的精准度和密集度以更准确地评估风险。从理赔政策方面，保险公司要实现理赔过程的自动化，加快理赔速度并提高服务质量。要根据智能驾驶汽车的使用场景和用户的不同需求，特别针对商业用途或特定区域，提供定制化的保险产品。要提高保险条款的透明度，使车主清楚地了解保险覆盖范围和除外条款，减少理赔过程中的疑问和争议。”索维华说。

她还认为，从守法和建立标准方面，保险公司需要确保其保险产品和服务符合当地的法律法规要求，特别是关于自动驾驶汽车的相关法规。要积极参与或推动建立全国范围内自动驾驶汽车保险的行业标准，设定合理的费率和理赔标准，确保私人车主买得起、赔得起；确保经营车企风险低，活下去。从技术创新方面，要利用大数据和人工智能技术来分析驾驶员行为和车辆性能，为保险费率 and 理赔政策提供科学依据。

漫画/高岳

□ 本报记者 丁国峰

行政纠纷一头连着老百姓，一头连着行政机关，如何端稳“民告官”的天平，是行政审判肩负的重要使命。在曾经行政机关败诉率居高不下，诉讼矛盾紧张的江苏省淮安市，经过探索完善行政解纷“龙王山”模式，在保障司法公信、司法权威的基础上，补齐了跨区域案件协调的短板，探索形成“党委领导、诉前化解、府院衔接、属地联动、多方联调”的行政争议解纷五项机制，行政诉前调解、撤诉率大幅上升，大量苗头性、倾向性矛盾纠纷在源头化解，行政争议解纷机制不断完善，一批“硬骨头”案通过“一案结”实现了“多案解”。

据统计，2023年，集中管辖淮安安全市基层一审行政诉案件的淮安市清江浦区人民法院，审结一审行政案件1175件，其中，法定审限内结案率99.26%，位于全省前列。

打造行政解纷“龙王山”模式

淮安法院推崇的行政解纷“龙王山”模式，究竟从何而来呢？这要从2022年春节前夕，清江浦区人民法院收到盱眙县穆店镇龙王山村村民152份行政起诉状说起。

原来，早在2008年穆店镇政府实施拆迁时，龙王山村村民委员会与村民签订土地征用协议，将村民的承包地收回并支付土地补偿费及青苗补偿费，此后该村部分土地被分批征收收为国有，但征地安置补助费却迟迟未能支付。

面对涉及面广、对抗性强、影响力大的基层群体纠纷，清江浦区人民法院充分运用行政争议解纷机制，院领导和承办人第一时间到龙王山村村委会与村民面对面沟通，争取了1个月的诉前协调时间。

很快，该案件通过淮安市司法局行政解纷中心流转到纠纷所在地盱眙县司法局，并由盱眙县司法局携手清江浦区人民法院、盱眙县自然资源规划局、穆店镇政府建立“府院联动”协商化解机制，推进实质性化解纠纷。

在此期间，清江浦区人民法院与盱眙县人民法院开展协作，在送达、开庭、保全等方面积极配合，盱眙县法院也将案件协调情况通报当地政府，共同参与研判和化解。“针对行政争议极易引起对立情绪，通过引入检察机关加强检察监督，同时发挥公证、法律援助等机构作用加强答疑解惑工作，最终经过六轮谈判，纠纷获得解决。”清江浦区人民法院行政审判庭庭长刘斐然介绍，3天后，全部安置补偿费用一次性拨付到村委会账户，由村民按照民主议定程序进行自主分配，百余件行政诉案件得以案结事了。

该案受理后，清江浦区人民法院总结提炼出“党委领导、诉前化解、府院衔接、属地联动、多方联调”的解纷模式，并将其称为行政解纷“龙王山”模式。

据了解，清江浦区人民法院作为淮安集中管辖行政案件的法院，在案多人少、司法资源极其紧张的情况下，通过全市争议解纷“一张网”，借力司法行政部门枢纽作用，精简高效助力争议化解。

“仅去年便邀请检察机关、行业协会等参与协调化解纠纷30余件，其中12件已经化解。”清江浦区人民法院院长张强介绍。

除了“抓末端、治已病”的争议协调化解，更重要的是“抓前端、治未病”规范争议预防。2023年9月，淮安市建立行政败诉案件评价机制，进一步明确评价标准、评价程序，依法依规追究主责失职单位和个人责任。

值得关注的是，江苏省高级人民法院将龙王山土地补偿系列案评选为全省实质化解行政争议典型案例，推动该模式在司法实践中不断应用和拓展。

搭建统一行政争议解纷平台

《法治日报》记者近日在淮安市公共法律服务中心四楼的市行政争议解纷中心看到，工作人员正在办公室埋头处理着案卷材料，时不时接听来电。“这里作为总调度室，负责研判分流、调度指导和和解实战。”该中心负责人介绍，目前在淮安市中院、清江浦区人民法院都设置了分中心，还在16个涉诉较多的市直部门设置解纷工作站，负责本单位、本条线纠纷的前端解纷，在8个县市区局设置联系点，根据市中心调度，解纷涉及本地的行政争议。

2021年初，淮安中院与淮安市司法局、清江浦区人民法院共同实施行政解纷工程，通过搭建平台、完善制度、创新机制，综合运用调解、和解、协调等“解纷”手段化解行政争议。“2020年淮安市一审行政诉案件行政机关败诉率13.56%，必须抓紧应对，推动行政争议的源头化解。”淮安中院行政审判庭庭长丁然介绍。

“行政案件败诉率高位运行，客观上反映了县区和镇街一线的执法能力水平还有一定差距。通过推进行政解纷，可以发现并解决一些苗头性、倾向性、普遍性的问题，从而推动行政法治更加规范。”淮安市司法局局长李尚武认为，在法院行政审判专业力量的指导下，既要聚焦“治已病”，又要能“防未病”，推动基层行政执法规范化，进而为淮安发展营造良好的法治环境。

为了解决一些行政机关中“关键少数”运用法治思维、法治方式处理改革发展稳定中问题的意识不强、能力不足等问题，淮安市努力打造了行政审判“同心圆”工程品牌，推动行政审判与行政相对人依法维权“同心”，与行政机关依法行政“同心”，与社会治理现代化“同心”，并推动了党委引领、司法协作、行政解纷、源头治理、普法宣传工程。

淮安还坚持行政复议、行政诉前、行政解纷多渠道联动，畅通信息传递，掌握行政争议信息，为具体解纷工作提供“可炊之米”。“市解纷中心接待群众来访咨询过程中，及时受理行政争议解纷申请，县市区司法局办理行政复议案件时，实行行政争议解纷前置，发现适合解纷的行政争议转入行政解纷程序，打造信息归集的“一条链”体系。”李尚武介绍。

“凡是经法院审查、征求当事人同意且适合进行解纷的案件，由主审法官团队负责全程对接、跟踪，提出专业审查意见，为行政争议解纷指明方向。”张强介绍。

据了解，自2021年3月淮安市行政争议解纷平台上线运行以来，累计分流审查1000余件，受理解纷案件76件，解纷成功351件，形成有人员、有机制、有平台、有考核的实质运转平台，较好地实现了将争议吸附在当地，化解在萌芽的解纷目标。

补齐弱项短板推动实质化解

记者采访了解到，随着淮安实质性化解行政争议的各项举措落地落实，府院携手、上下齐心，有效改善了行政争议化解的土壤。如清江浦区人民法院一起外企征收补偿纠纷中，经过历时5个月攻坚，最终促成当事人以149套不动产作价2.28亿元进行产权调换的方式，“一揽子”解决了案涉征收纠纷。

张强介绍，该起纠纷实质性化解，有效地维护了外资企业合法权益，维护了政府公信力，优化了区域核心商圈业态，实现了“双赢多赢共赢”的良好效果。

据介绍，清江浦区人民法院还探索建立了“三三制”工作模式，包括深化三项机制，即深化党委领导统筹协调机制，诉前、诉中、诉后对接，解纷机制，行政败诉案件评价机制；畅通三个渠道，即畅通“源头治理”渠道、“多方联调”渠道、“自我纠正”渠道；做实三项工作，即做实府院良性“互动工作”，做实行政审判“年报工作”，做实行政庭审“季季看工作”。实现了坚持监督与支持并重、保护与规制并行、裁判与解纷并举。

近年来，清江浦区人民法院坚持把非诉讼纠纷解决机制挺在前面，以行政争议实质性化解为抓手，加大诉前调解及诉中化解的力度，先后有5000余件行政纠纷案件得到了妥善化解。淮安市中级人民法院通过实施“如在诉促和谐、维护民生化争议”工程，整合了多元化解行政争议的资源，有效提升了行政机关依法行政的意识、能力和水平，切实提高了淮安基层治理能力与治理水平。

“纵观淮安法院‘一案结、多案解’的成功实践，不仅从源头上减少了矛盾纠纷产生，减少了衍生诉讼案件发生，还成为了多元化解行政争议的重要创新，具有鲜明的理论价值以及回应现实需求的实践意义。”淮阴师范学院法学院教授林华东评价说，面对复杂多样的行政争议，法院在化解中需要得到更多外部支持，有利于补齐弱项短板，提升行政争议化解效果。

林华东认为，淮安两级法院在行政审判中始终坚持“实质化解”理念，挖掘原告提起诉讼的实质目的，厘清行政争议的根源，推动行政机关自行纠错，防止“程序空转”，让权力落地，让权力安定，实现一案结、多案解，既是在司法实践中践行“如在诉”理念的缩影，也是法官在诉讼中换位思考与当事人同心同向的生动实践，更以最朴素的表达方式切实做到了让司法公平正义与老百姓心中那杆“秤”同频共振。

淮安中院院长郁奇介绍，今后淮安法院将重点围绕进一步加强行政非诉案件集中管辖的研究，优化行政案件集中管辖模式，不断完善行政机关主动纠错保障机制以及积极推进行政争议调处平台向属地法院延伸等五个方面积极探索和实践。

推动行政机关自行纠错，防止「程序空转」

淮安法院多元推进行政争议实质化解