



高速公路上，车子突然失去动力

专家：新能源车智能化不能以牺牲安全性为代价

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

在浙江杭州工作的李先生今年10月购买了一辆新能源车，智能化系统是其选择该车的主要原因，可没想到实际体验下来却让他“槽点”满满——几天前，李先生正在外地出差，手机里弹出车辆出现被盗风险的警报，显示后备箱未关。他赶紧联系朋友帮忙去停车场查看，发现后备箱是关闭状态；拨打车企客服询问此事，客服一直未给予明确回复。后来开车去检查才发现，是后备箱电控出现了失控问题，触发了系统的错误警报。

“前段时间，我开车开到半路上，临时停了一会儿，没想到启动时因为智能系统错误报警导致无法换挡，进退不得，处理了几十分钟才解除警报，上班都迟到了。”李先生说，类似的故障在自己的新能源车上发生了多起，不仅耽误事，还让自己感觉很不安全。他多次联系车企要求退换货，但至今未果，对方拒绝承认是车辆本身或系统问题。

在新能源汽车行业，智能化几乎成为标配，智能驾驶、自动泊车等功能已成为一些新车型的亮点。这些技术旨在提高驾驶安全性、提升效率并增强用户体验。然而，《法治日报》记者近日调查发现，不少新能源车主反映，在应用智能系统、功能的过程中，出现过技术故障、安全问题，不仅体验感差，而且带来了行车安全风险。

系统故障突然急刹 送检显示一切正常

上海市民杨先生在2023年国庆节购买了一辆新能源车。今年春节期间，他带着家人开车自驾去外地游玩。本来一切都很顺利，但假期结束返程时，车辆在高速公路上出现电力系统故障，仪表盘显示警告，动力输出受限，速度骤降至20码，最终车辆完全失去了动力。

在高速公路上车辆突然降速停了下来，杨先生和家人紧张极了，只能先将车停至高速出口附近，并联系拖车。到了安全的地方，杨先生开始联系4S店对车辆进行检测维修，可一连换了几家店都束手无策。无奈之下，杨先生只能在当地多住了一晚，承担了额外的住宿和交通费用。

第二天，车辆报警自行消失，4S店也未能诊断出具体问题，杨先生只能在随后的3个月里小心翼翼地使用车辆。

在车辆进行首次保养时，杨先生特别提醒4S店检查先前出现的问题，但被告知车辆没有问题。然而，不久后电力系统故障再次发生，车辆突然失去动力，他不得不再次联系拖车。

杨先生告诉记者：“系统没有任何征兆就发生故障，送检又查不出任何问题。一辆车价格也不便宜，不可能想换就换。现在每次开车上路都战战兢兢的，生怕系统又突然失灵，造成不可挽回的后果。”

无独有偶，江苏苏州的张先生在使用智能驾驶功能的时候，汽车在前方和两侧都没有车辆和其他障碍物的情况下急刹车，导致后方电动自行车避让不及追尾。随后，张先生找车企沟通，车企让张先生去门店检测。检测后反馈结果：后台分析车辆数据一切正常，是车主操作不当所致。

“车子在路上正常行驶，突然急刹，我碰都没碰刹车，结果说是我操作不当。车企不正面回应智能驾驶的问题，避重就轻。已经过去半个月了，我多次联系车企，没有任何合理解释。”张先生说。

北京的李先生也遭遇了类似的情况。前不久，他在使用智能驾驶正常行驶过程中，系统触发紧急制动，造成后方追尾。之后车辆交给4S店维修，4S店表示不对事故负责，需由用户自行走保险处理。

“在正常行驶中，车子智能化出现差错，发生急刹车，以后这车还敢开吗？！该车企所标榜的智能驾驶的安全性值得怀疑。”李先生气愤不已。

中央财经大学副教授王叶刚认为，现阶段，智能车辆在行驶过程中可能会存在一定的安全隐患。高度智能化的车辆必然安装较为复杂的软件系统或者应用程序来辅助用户驾车出行，一旦出现算法上的缺陷或故障导致系统崩溃，对正在道路上行驶的车辆而言是一种安全隐患。

北京中银律师事务所高级合伙人索维华指出，智能座舱为司机提供驾乘便利的同时，过多的信息交互过程也会分散司机的注意力，干扰司机驾驶。如开车时操作中控屏可能导致注意力分散，操作失误，因此增加了交通事故的风险。驾驶员过度依赖智能驾驶也会引发安全隐患。

“智能驾驶目前尚在试验、试点阶段，从设计要



求和法律规定上均未达到完全摆脱人为干预的程度。但个别驾驶员过度相信智能驾驶的功能，在开启自动驾驶模式后，即完全放任不管甚至安心睡觉，一旦发生技术故障或驾驶环境的变化等情况，则可能因来不及控制车辆而酿成车祸。”索维华说。

上海诚康律师事务所主任张大成说，智能驾驶不等于自动驾驶。我国目前并没有民用智能驾驶的相关法律规定，这就意味着车的行为就代表着人的行为。因此即使是因为智驾系统而导致的车祸，如果车机不存在质量问题，车主也需要承担相应的法律责任。

自动泊车常出故障 存在信息泄露风险

今年10月，福建厦门的张先生去某商场吃饭，在地面停车场一键开启车辆自动泊车功能，车辆判断可靠，随即自动倒车入库。

“我以为车停好了刚准备下车，没想到车突然后撞向石柱，导致车辆保险杠脱落、变形，保险杠下护板凹陷刮擦。”赵先生说，突如其来的故障已经严重危及人身安全，但与品牌方沟通，对方完全不承认系统有问题。

同样的情形，广西的李先生不久前也遇到过。李先生向记者回忆，当时，自动泊车要停的车位划得很清晰，停车位也不小，可是车辆就是在系统控制下“毫不犹豫”地撞上了停车位。

“事后我立即与厂家联系，厂家回复我自动泊车为自动泊车辅助功能，需要自己驾驶，车来辅助我。但实际上，开启自动泊车后司机很难再手动控制车辆方向，而且我在购车过程中无人告知功能使用限制条款，无论线上线下宣传过程中都未提及此乃辅助功能。”李先生说。

据公开报道，11月14日晚间，某品牌新能源车的自动泊车功能出现大规模故障，影响车主使用并造成部分车辆损坏。陕西的陈先生是众多受影响的车主之一，他在使用自动泊车功能时车辆发生了碰撞。之后，他加入了该品牌汽车“自动泊车故障维权群”，群里聚集了超过70名有相同遭遇的车主。

陈先生告诉记者，该品牌官方将此次故障归因于“程序错误”，但未给出详细解释，表示愿意承担所有受损车辆的维修费用，并向车主提供1500积分作为赔偿。陈先生称，他车辆维修总费用超过1.2万

元，将由品牌公司全额承担。虽然这减轻了车主的经济负担，但自动泊车故障带来的安全问题仍然令车主们感到担忧。

张大成认为，关于自动泊车发生碰撞时的责任分配，主要可分为以下两种情况，如碰撞事故是由于智能驾驶系统质量问题导致，那么根据产品质量法的规定，因产品存在缺陷造成人身、缺陷产品以外的其他财产损害的，生产者应当承担赔偿责任。如果智能驾驶系统不存在质量问题，碰撞事故是由于驾驶人对智能系统操作失误而导致，那么根据民法典等相关法律规定，应当由驾驶人承担责任。

“该智能的时候又不够智能，连车主本人和被授权人都不作区分。”陕西西安的郑女士吐槽道。她今年6月购入了一辆品牌电车，该车具备定位功能，精准到车主在何时听了什么歌曲、什么时候打开了车门、几分钟到家、和朋友去了哪里等。

车辆不用钥匙就可以启动，车主也可以远程授权他人使用车辆。一次，郑女士把车授权给她朋友开，虽然只是被授权人，但她的朋友也能看到她所有的行程信息。郑女士说：“这个定位功能有点太‘强大’了，并且还能被除车主外的其他人看到，我想在系统设置里取消这个功能或进行隐私保护，却发现设置不了。”

王叶刚说，智能汽车可能存在多种安全隐患，如个人信息等数据非法收集、存储以及泄露等问题；在车辆使用过程中，车载智能程序可能非法收集、处理车主的各种个人信息，如车辆的行驶轨迹、驾驶习惯、家庭住址、谈话内容甚至车主的相关生物识别信息等敏感个人信息；在个人信息处理的过程中也可能存在个人信息泄露的风险，这可能侵害车主的个人信息、隐私权等。

建立完善法律体系 加强安全技术研发

今年2月，工信部等五部委联合发布《关于开展智能网联汽车“车路云一体化”应用试点工作的通知》。与此政策相配套，7月，五部委确定北京、武汉等20个智能网联汽车“车路云一体化”应用试点城市（联合体），试点期为2024年至2026年。据了解，“车路云一体化”是中国主导的自动驾驶方案，可以理解为“聪明的车+智慧的路+强大的云”。智能化、网联化成为汽车产业发展的重要方向。

受访专家一致认为，新能源汽车智能化发展是大势所趋，这点毋庸置疑，但智能化发展不能以牺牲安全性为代价。

张大成说，我国目前仍未建立高自动程度智能驾驶汽车的法律规范体系。以道路交通安全法为主的现行交通法规难以满足高自动程度智能驾驶乃至无人驾驶技术的发展需求。因此，首先应当将自动驾驶的有关内容纳入交通法规中予以明确，确认智能驾驶汽车在法律上的独立地位，以应对将来会普遍出现的自动驾驶、无人驾驶现象。

其次，要建立起关于智能驾驶汽车的相关法律法规体系，包括智能驾驶数据安全法规体系、隐私权保障体系等。

再次，明确智能驾驶汽车造成损害、发生交通事故时的责任认定。明确什么情况下应当由驾驶人承担，什么情况下应当由车辆所有者承担，什么情况下应当由生产者、销售者承担。

最后，完善关于智能驾驶汽车的政策制度。统一智能汽车行业内的技术标准，逐步完善智能汽车的保险制度。

“智能化下的安全问题涉及的内容较为广泛，需要进行具体分析。”王叶刚介绍，个人信息保护法律的规定，车企应当严格按照民法典、个人信息保护法等法律的规定，依法处理个人信息。就智能汽车驾驶风险而言，车辆生产企业与动力电池生产企业等，应当严格遵循并落实产品质量主体责任，切实履行自身应承担的各项责任与义务，不应当为盲目追求汽车驾驶的智能化而忽略安全问题。

王叶刚说，政府可以制定相关激励措施，鼓励企业加强安全技术研发，强化车辆运行安全监管体系，定期开展安全隐患排查等工作，以保障新能源汽车产业的健康有序发展。

索维华建议，利用技术提升智能网联汽车的安全性：可以通过数据加密技术保护车辆和云端数据，防止黑客攻击；优化智能驾驶辅助系统，利用先进传感器和算法提升车辆的自主驾驶能力，并不断升级系统以抵御恶意攻击；必须确保车联网通信协议的安全，采用安全的通信协议和加密技术保护数据传输；加强构建安全态势感知与综合安全治理体系，实现对安全威胁的实时监测、预警和智能响应，提升车辆的整体安全性。

漫画/高岳

□ 本报记者 颜爱勇

阿拉善盟，地处内蒙古自治区最西端，因贺兰山而得名，蒙古语意为五彩斑斓的地方。这里山地与沙漠纵横，丘陵与戈壁交错，有31个苏木镇、200个嘎查村。地广人稀，环境恶劣，打官司路途远，成本高是这里的客观现实。

“路途远就到农牧民家门口，成本高就下力气降成本，要将因地制宜、因案制宜做到极致，真正让司法为民可感可触。”阿拉善盟中级人民法院院长郭全运对阿拉善巡回审判提出工作要求。为此，阿盟法院统筹各类审判资源，打造“七彩阿拉善”巡回审判品牌，用坚毅与执着守护公平正义，用法院人的执着丈量着苏木、乡镇间的距离，用专业化力量化解大漠深处的纠纷。

构建纵横交错“解纷网”

“在我理解，让人民群众在每一个司法案件中感受到公平正义，不单是让当事人把诉讼程序走完，更要拿出专业的态度，给当事人一个多年以后回想起来也不后悔的解纷方案。”

这是阿拉善盟一名基层法官在巡回审判一起草场补偿纠纷时的肺腑之言。这起草场补偿款引发的家族内部纠纷，涉祖孙三代，积怨颇深，明明是一家人却不愿相见。巡回法官跋涉百多公里实地走访，数次释法说理，调整解纷方案，最终让祖孙三代在庭外化干戈为玉帛。

阿拉善盟法院坚持与时俱进，一套机制既要“管当前”，又要“利长远”。阿拉善左旗人民法院派出吉兰泰、乌斯太、敖伦布拉格、额济纳旗4个人民法庭，设立10个巡回审判点，15个法官联系点；阿拉善右旗人民法院设立雅布赖、曼德拉2个巡回审判法庭，1个巡回审判点、5个法官联系点，4个诉讼服务站；额济纳旗人民法院派出策克口岸法庭，同时挂牌环境资源法庭、涉外巡回法庭，设立3个巡回审判点，3个法律服务站，2个法官联系点，构建起横向到边、纵向到底的“解纷网”。

与此同时，阿盟法院开展“看发展成果 感家乡变化 振干事信心”“守护绿水青山 践行司法为民”等有地域特色、工作特色的主题党日活，凝心铸魂聚力。针对阿拉善盟边境线长、守边成边任务重的实际，通过教育培训、观摩学习、军地互动等形式拓展军地融合新路径，设立涉军维权“绿色通道”，成立“涉军维权法律服务站”，上线运行“拥军维权”微信小程序，将服务效能释放到边境沿线。

把庭开到百姓“家门口”

“我听说打官司不是很费时间吗？咋这么快！”额济纳旗一名务工人员拿到判决书后激动地说。

近几年，额济纳旗法院探索督促程序、要素式审判、表格式审判为群众维权按下“快捷键”。2023年阿左旗全院80%的支付令由额济纳旗法院发出。

阿左旗法院派出的4个人民法庭，分别在工业园区、农业、牧业聚集区，承担着为企业、老百姓排忧解难的“排头兵”角色，所办案件平均派法院诉讼案件的24.25%。2023年以来，年人均结案262.14件，平均审理天数29.08，同比降低55.45%。

今年年初，一牧民通过塔木素布拉克苏木诉讼服务站联系阿右旗法院，焦急又气愤地向法官陈述借钱给朋友却无法要回的情况。

当时正值母羊下羔的牧忙时节，巡回法官当即驱车往返900多公里前往当事人所在地开展调解工作。法官耐心、反复做双方工作，原被告最终达成协议，被告愿意当场顶抵7只山羊给原告，并约定剩余欠款还款时间，案件得以圆满解决。

把庭开到老百姓“家门口”，是阿拉善巡回审判的温情之举。一批因身体、交通原因无法诉讼的维权需求得到满足，一批家庭、邻里等不宜到簿公堂的矛盾纠纷得到有效化解，一批因诉讼原因迟迟得不到公正解决的小额案件化于“家门口”，老百姓亲切地称他们为“瓜田法官”“村头法官”“背包法官”。

由“审理”向“治理”延伸

阿拉善生态脆弱，植被稀疏，植树护植、防沙治沙工作任务重道远。

在对一起刑事附带民事公益诉讼案依法作出判决后，额济纳旗法院延伸司法功能，督促违法行为人在3年内完成150亩、3375株梭梭树异地补植和抚育管护工作，并与检察院、林草局及当地苏木组成验收小组，到达苏木镇南20多公里区域，对该异地补植林木生态修复效果进行评估验收。经抽查，各指标均符合林草局出具的《植被恢复设计建设》理念，补植林木成活率达到90.5%，成为全区贯彻“修复性司法”理念的典型案例。

阿拉善有着得天独厚的旅游资源，为保障游客的司法需求，额济纳旗法院在景区建立胡杨林景区法律服务站等3个景区法律服务站，阿右旗建立巴丹吉林沙漠景区审判点，将立案、开庭、送达、调解和普法宣传等功能融于一体，实现辖区内所有4A级及以上重点景区“全覆盖”。

每年沙漠旅游节、国庆旅游黄金周，额济纳旗法院、阿右旗法院都坚守在驻点景区开展普法、走访调解工作，对涉游客纠纷做到“快立、快审、快结和即时履行”，成为游客纠纷的解决者、普法教育的推动者、旅游环境的守护者、安全出行的保障者。

随着盟域社会治理的深入推进，人民法院的职能作用由“审理”向“治理”延伸。敖伦布拉格法院针对审判实践中发现的涉及劳动争议、土地租赁等重点问题，及时向嘎查、相关行业主管部门及企事业单位发出司法建议，回复率100%。目前未受理同类纠纷诉至法院。针对物业服务合同纠纷案件逐年增多问题，阿右旗法院派出“移动小法庭”到小区现场开庭，让“家门口”法庭成为普法“公开课”，力争“审理一案，教育一片，治理一方”，成为无讼社区创建的有力抓手。截至目前，阿拉善盟共有无讼社区3个、无讼苏木9个、无讼嘎查4个。

“七彩阿拉善”的新征程上，阿拉善盟法院将牢牢把握“公正与效率”主题，用活用好人民法庭，巡回审判资源，做深做实为民司法，推动创新发展，为推进社会治理体系和治理能力现代化作出新的贡献。

「村头法官」驱车九百多公里化解纠纷

阿盟法院打造「七彩阿拉善」巡回审判品牌

□ 本报记者 徐伟伦
□ 本报实习生 高硕

去博物馆参观，在院内被流浪猫抓伤，可以找谁索赔？近日，北京市西城区人民法院审结了一起涉及流浪猫伤人的案件。李先生在博物馆内休息时，因身边小朋友逗弄流浪猫致其不慎被猫抓伤，事后要求博物馆予以赔偿。

李先生诉称，他在某博物馆参观结束后，在院内的露天长椅处休息期间，旁边的小朋友逗弄院内野猫，野猫被激怒后抓了李先生手臂一下，导致被抓伤流血，

李先生随即与博物馆工作人员进行交涉并报警。

因事发位置处于监控盲区，博物馆未能提供关于第三人小朋友的有效线索。事后，李先生自行前往医院就诊并接种了疫苗。李先生认为，其购票参观博物馆，而博物馆未对管理区域内的动物采取安全措施，也未劝阻游客逗猫行为，导致自己被院内动物抓伤，故诉至法院，要求博物馆赔偿医疗费、交通费、误工费、精神损害抚慰金等共计6000余元。

经审理，法院认为，要求博物馆内不得出现流浪猫的要求显然过于苛责，据此综合案情后驳回了当事人的所有诉讼请求。

法官庭后表示，按照民法典规定，因第三人的行为造成他人损害的，由第三人承担侵权责任；经营者、管理者或者组织者未尽到安全保障义务的，承担相应的补充责任。经营者、管理者或者组织者承担补充责任后，可以向第三人追偿。对于安全保障义务人应承担的责任，法院主要从义务人对危险导致损害发生的合理预见、义务人客观的危险控制能力、履行安全保障义务的合理成本等方面进行考虑。

本案中，没有证据表明博物馆与其院内出现的流浪猫存在较为稳定的饲养关系，因此不适用动物致人损害的相关法律规定。博物馆作为安全保障

义务人，应当在合理限度内保障游客的人身、财产安全。处于建筑物外的开放园区流浪的流浪猫确实会对游客安全造成威胁，但要求博物馆禁止流浪猫进入园区或者随时赶走已经进入园区的流浪猫显然过于苛责。

通过相关证据可以看出，博物馆已经预见到相关风险，并且在其管理的区域内张贴警告，提醒游客远离流浪动物、禁止逗猫，因此，应认定博物馆已尽到了与其管控能力相适应的安全保障义务，其对李先生因第三人逗猫所造成的损伤，不承担侵权责任。据此，法院作出了如上判决。

游览博物馆时被野猫抓伤谁来担责？