



调查动机

近日,一辆私家车在通过江苏南京某收费站岗亭时停住不动,交警上前查看,发现驾驶员竟在车内睡着了。经询问,该驾驶员因过度疲劳,一路开启智能辅助驾驶功能,任由车辆自行行驶。民警对其进行了批评教育,并开具了警告单。

在短视频平台上,类似场景屡见不鲜:驾驶员在高速行驶中开启智能辅助驾驶后,低头玩手机、闭眼休息,甚至躺平睡觉。评论区中,有人感叹“科技解放双手”,也有人批评此举是“拿自己和他人的生命开玩笑”。

智能辅助驾驶是否意味着可以将方向盘完全“托管”?当前技术水平能否支撑驾驶员“躺平出行”?为厘清智能辅助驾驶使用的边界与风险,记者展开了调查采访。

车辆辅助驾驶可以“托管”方向盘?

智能辅助驾驶滥用调查

□ 本报记者 韩丹东

“请接管方向盘。”

近日,《法治日报》记者在安全路段对3个品牌车辆的智能辅助驾驶系统进行了实测。结果显示,在手离开方向盘十几秒后,车辆中控屏均出现“请接管方向盘”的提示;当记者低头或侧头几十秒后,系统也会语音提示“请注视前方”。

多家汽车品牌方在接受记者采访时说,为应对日益突出的智能辅助驾驶不当使用行为,车企正持续升级驾驶员监测系统(DMS),构建多层次的安全防护机制。

据了解,目前我国配有智能驾驶功能的车辆多处于L2级别,需要驾驶员全程监控并准备随时接管,被称为“智能辅助驾驶”。

然而记者调查发现,部分车主通过使用电容感应绒布、配重环等方式刻意规避DMS监测,低头玩手机、闭眼休息甚至躺平睡觉。网络上,还有商家公开销售此类“辅助神器”,并附“破解教程”。

车企加强技术防线

9月17日早上,山西高速交警五支队五大队接到报警,称沧渝高速榆林方向发生一起单方事故。民警赶到现场后了解到,事故原因是驾驶员在开启智能辅助驾驶功能后竟酣然入睡,车辆在系统控制下发生偏差,最终撞上路边护栏,造成财产损失。万幸的是,撞击使驾驶员惊醒并及时接管车辆,未造成人员伤亡。这起事件再次为滥用智能辅助驾驶的行为敲响警钟。

不少驾驶人误将“辅助驾驶”等同于“自动驾驶”,但据记者了解,目前市面上绝大多数智能辅助驾驶系统仍处于L2级别,远未达到可完全“托管”的程度。一旦驾驶员在开启系统后放松警惕,甚至玩手机、睡觉,不仅违反道路交通安全法法律法规,更对自身和公共安全构成极大威胁。

为防范智能辅助驾驶被滥用,不少车企已推出以视觉识别、多模态生物识别、物理反馈联动为核心的DMS解决方案,通过精准监测与分级干预,最大限度避免风险。

例如,某品牌采用多模态生物识别方案,融合红外摄像头、毫米波雷达与方向盘电容传感器,构建“视觉+触觉”双重监测网络。方向盘电容传感器实时检测手部接触,若监测到双手脱离超过3秒,立即触发预警。

在干预机制上,该系统实行“渐进式物理反馈”:一级警报通过座椅震动与语音提示;若10秒内未响应,系统进入二级干预,平稳减速并发出30环绕声提示;若驾驶员仍无反应,车辆将自动驶向应急车道停车并解锁车门。

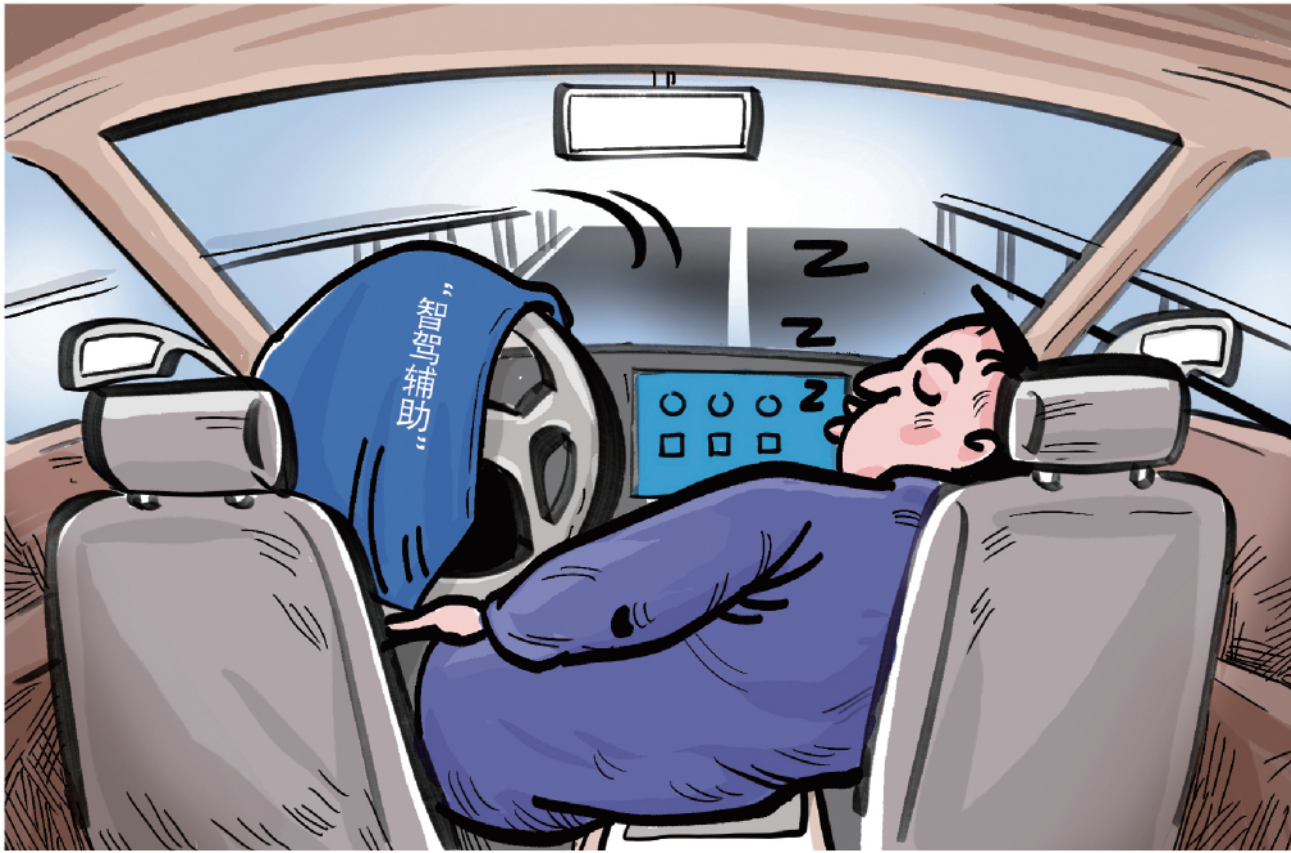
多位专家近日接受《法治日报》记者采访时指出,这些行为的核心危害在于彻底背离了“人机共驾”原则,将辅助系统异化为危险的“无人驾驶”。当前技术远远无法应对道路全场景风险,此类行为不仅高风险,且已触碰法律红线。

“其核心风险在于完全解除了人的监督职责。”北京交通大学北京综合交通发展研究院教授郑翔说,当前智能辅助驾驶系统能力有限,必然存在接管延迟或误判路况的风险。将一吨多重、疾速行驶的车辆置于无人监管状态,是对公共安全的极大漠视。

北京星权律师事务所副主任甄景善进一步解释称,市面上智能驾驶系统仅为辅助驾驶,需驾驶员全程监控并准备随时接管。在睡着或使用作弊设备状态下,驾驶员遇突发情况根本无力及时应对,极易引发车毁人亡的严重交通事故。

受访专家明确指出,驾驶员此类行为或面临行政、民事及刑事三重风险。

郑翔分析,此类行为首先直接违反道



另一品牌的DMS则根据闭眼频次与时长划分疲劳等级:一级疲劳仅语音提醒;二级疲劳启动安全带预收紧与方向盘震动;三级疲劳则自动限速至80km/h,导航至最近服务区,并弹出“强制休息”提示。

躲避监测花样繁多

既然系统有预警,为何仍有不少车主实现“脱手”驾驶?

9月20日,北京车主李先生向记者展示了他花159元购买的“智驾神器”——一块印有“智驾辅助”字样的电容感应绒布,“把这块布包裹在方向盘上,便能‘托管’方向盘”。

夜间实测中,记者看到,李先生将绒布裹在方向盘上,开启智能辅助驾驶后双手脱离,低头使用手机。在随后几十分钟内,车辆除一次提示“请注视前方”外,未发出任何方向盘脱离警报。李先生象征性抬头后,唯一的一次警示也随即消失。

“这东西在高速上很好用,只要天气不太差,基本能‘解放双手’处理工作。”李先生说,该绒布通过模拟人体电容信号,骗过了方向盘的接触传感器。

他告诉记者,除绒布外,常见的还有配重

环,通过模拟手部压力达到同样的效果。

还有部分受访车主称,可以通过佩戴特制墨镜(镜片带有反光涂层),遮挡车内摄像头、粘贴假睫毛甚至用强光干扰摄像头等方式,规避DMS的视觉监测。

某论坛的“技术帖”详细介绍了如何通过调整墨镜的角度,使摄像头无法捕捉到瞳孔变化。有用户称,“亲测闭眼10秒不会触发警报”,但这类方法成功率较低,约60%的测试会因光线变化触发系统紧急制动。

“神器”不是免责借口

根据一些车主提供的线索,记者在某电商平台搜索“智驾辅助器”“智驾神器”等关键词,发现有上百款相关商品,价格从百元到千元不等。商家在页面中隐晦标注“辅助保持方向盘平衡”“减少提示音”,部分客服还会私信发送使用教程。

某款适配热门车型的电容感应绒布售价559元,月销量近百件。评论区中,“再也没有警报声”“长途开车能放松”等留言频现。一用户晒图称:“双手完全放开,全程无提示,系统升级后仍可用。”

多位购买者坦言,虽然知道这类“神器”背

后隐藏一定的安全与法律风险,但觉得“偶尔用一次没事”,也有购买者认为,“辅助驾驶很可靠,不会出事”。天津车主王先生说,自己经常在高速上使用绒布,“每次开长途都要靠它处理工作邮件,只要盯着点路面,应该不会有事”。

受访专家指出,一些车主的这种侥幸心理,正是此类“灰色产品”得以热销的根本原因。

面对用户规避行为和灰色产业链的挑战,一些车企正通过“硬件加密+算法识别”持续加固防线。例如,新一代方向盘扭矩传感器加装加密芯片,可识别“人体手部握持的自然扭矩变化”,对配重环等固定装置产生的“均匀扭矩信号”直接判定为无效,触发系统警报;同时,车辆的中控系统会定期扫描方向盘周边的电磁信号,若检测到电容感应绒布等导电装置产生的异常电容信号,立即限制智能辅助驾驶功能。

尽管技术不断迭代,完全依赖系统仍不现实。受访专家指出,根据道路交通安全法,驾驶员在使用智能辅助驾驶系统时仍为车辆操作主体,需承担全部法律责任。一旦发生事故,驾驶人将面临法律责任追究,所谓“神器”并不能成为免责借口。

漫画/高岳

- 本报见习记者 丁一
□ 本报记者 陈磊

近日,文化和旅游部公布2025年第三批旅游市场强制消费问题典型案例,通报了隐瞒购物行程、负团费接待、导游强迫购物等违法违规行为,以规范旅游市场秩序。

《法治日报》记者梳理发现,今年以来,文化和旅游部已先后三批共通报48起典型案例,涉及强迫购买自费项目、胁迫购物等多类情形。

受访专家指出,高频次、常态化曝光典型案例,并结合多部门联合整治,显示出监管正朝着精准化、机制化方向深化,旨在形成长效治理格局。当前强制消费行为日趋隐蔽,更多以“软强制”形式出现,如长时间将游客限制于购物场所,不安排其他活动等,以规避执法,因此建议在相关法规或实施细则中进一步明确“强迫购物”的具体情形,并探索引入惩罚性赔偿制度,提高违法成本。

旅行团变成购物团

云南众御苻景国际旅行社有限公司负团费接待及导游强迫购物案,就是文旅部通报的典型案例之一。

该公司组织2名游客参加云南“昆明—大理—丽江6日游”,以每人800元的费用将2名游客全程委托北京恒鹏国际旅行社有限公司云南分公司接待,费用低于每人1200元的接待成本。

随后,北京恒鹏国际旅行社有限公司云南分公司委派导游高某为游客提供昆明、大理段导游服务时,高某在大巴车和购物店采取言语威胁手段强迫游客消费。

云南省昆明市文化和旅游局对违反《旅行社条例》的云南众御苻景国际旅行社有限公司作出吊销旅行社业务经营许可证的行政处罚,对违反《导游人员管理条例》的高某作出吊销导游证的行政处罚。北京恒鹏国际旅行社有限公司另案处理。

北京市居民李芳(化名)前段时间也遇到了类似情况。

今年暑假,李芳报了某地的跟团游。旅游第二天,导游将一车人拉到景区附近一家翡翠店,强制游客购买玉镯。

“导游说不消费够金额就不能回酒店。”李芳回忆道,“当时跟团游广告承诺,交完报团费后不会再交任何费用,没有任何强制性消费,结果实际情况和广告宣传反差太大了。”

“走过的最长的路,是××旅游团的套路。”湖北武汉居民李兰(化名)感慨地说,“即使是花高价报名,也没能逃得过变成购物团的‘铁律’。”

2024年8月,李兰和朋友报名某旅行社的“高品质自由行”,到目的地后相继经历落地被转团、导游带着游客去购物点购物的情况。

“在旅行过程中,导游将我们带到金饰店、玉石店等,每个店不待够两小时不能出去。”李兰告诉记者,她对此次旅行体验非常不满意,回家后就进行投诉,最终旅行社同意退还部分款项。

旅游期间遭遇强制消费已经成为不少游客的痛点。记者在某第三方投诉平台上以“旅游+强制消费”作为关键词进行搜索,截至目前,已有2700多条投诉。

乱象源于商业模式

整治旅游市场强制消费乱象,有关部门已经开始行动。

今年5月,文旅部公布2025年首批旅游市场强制消费16起典型案例。

此前,各地文化和旅游行政部门、文化市场综合执法机构聚焦导游乱象、强制消费等问题,深入开展了旅游市场专项整治行动。

今年7月,文旅部联合公安部、市场监管总局印发了《关于整治强迫购物促进旅游市场健康发展的通知》,决定开展为期一年的专项整治工作,对旅游市场中存在的强迫购物问题开展全链条治理。

几乎与此同时,文旅部公布2025年第二批旅游市场强制消费问题典型案例16起,以加大旅游市场强迫购物问题全链条整治力度,震慑违法违规行为。

中国科学院地理科学与资源研究所旅游研究与规划设计中心总工程师齐晓波认为,文旅部今年如此高频次公布典型案例,并联合其他部门整治强迫购物乱象,主要是因为这类行为严重侵害游客权益,扰乱市场公平竞争,透支目的地城市信誉和形象。

“监管的常态化与精准化正在成为治理文旅市场乱象的主要手段。”齐晓波说,这体现了文旅部致力于净化文旅市场环境,保护游客合法权益的决心正在转化为一套成熟、高效且可持续的工作机制。

记者注意到,旅游法、《导游人员管理条例》《旅行社条例》等法律法规明确禁止强迫游客购物行为,为何实践中仍存在不少这种现象?

齐晓波认为,一方面源于“零团费”商业模式及其带来的巨大利益驱动,部分旅行社以远低于成本的“白菜价”甚至“零团费”吸引游客报名,旅行社和导游的利润来源被转嫁至游客的购物回扣和自费项目佣金上;另一方面是这类行为的违法成本相对较低、监管威慑力不足。

“旅游主管部门由于行政职能限制,只能对旅行社和导游进行监管,但无法对商家进行处罚,导致强迫游客购物现象屡禁不止。”北京观韬律师事务所高级合伙人,中国旅行社协会法律工作委员会主任刘卫说。

齐晓波认为,治理强制消费存在多个难点。首先是发现难。目前“强迫购物”违法乱象更多表现为“软强迫”,比如长时间安排游客待在购物店、不安排其他活动,导游进行“情感绑架”或冷嘲热讽等,这些行为难以被直接定义为“强迫”。其次是取证难。购物店与旅行社、导游之间通过“回扣”方式进行利益输送,账目隐蔽,执法部门很难查到核心财务证据。

在他看来,还有协同监管难。旅游活动通常涉及客源地(组团社所在地)和目的地(地接社、购物店所在地)。游客在目的地权益受损,需要向目的地监管部门投诉。这涉及跨地区、跨部门的执法协作,最后是根治难。“零团费”模式已存在多年,形成了产业链,单纯处罚个别导游或旅行社,难以撼动整个利益结构。

完善法规提供保障

受访专家建议,应当从规范市场、行业自治、提升监管质量和效率等方面着手,根治强迫购物顽疾。

“最重要的是,鼓励旅行社企业加强合规管理,让旅游产品合法合规,为游客提供高品质旅游产品,让游客为服务本身付费,而非购物回扣。”刘卫说。

齐晓波认为要优化供给、规范市场,鼓励推出“品质团”“定制游”等优质产品,明确导游薪酬保障,进一步挤压负团费生存空间,引导良性竞争。

在刘卫看来,还要加强行业协会自治,比如出台更严格的行业自律规范,加大对违规会员进行惩戒的力度。同时,由旅行社协会持续发布消费警示,教育消费者识别“不合理低价游”,倡导理性消费、文明旅游,从需求端挤压负团费的空间。

“通过加强游客教育,曝光典型案例,鼓励游客抵制‘不合理低价游’,支持游客采取积极留存证据,投诉举报等措施,进一步提升游客辨别能力和维权意识,形成监督合力。”齐晓波说。

他建议,提高处罚标准,推行“黑名单”与信用惩戒,加强跨区域、跨部门协同执法,从而系统性提高违法成本,建立长效威慑机制。通过技术手段记录文旅消费全流程,全面提升执法部门取证和监管效率。

还需要完善相关法律法规,为旅游市场健康发展提供保障。

刘卫认为,应该在相关法规或实施细则中进一步明确“强迫购物”的具体情形,让执法行为有据可依。比如无故延长在购物场所停留时间,因游客不购物而拒绝提供服务或降低服务标准,对不购物的游客进行言语侮辱、孤立等。

“借鉴消费者权益保护法,建议增加发生强迫购物时游客可以要求3倍赔偿的规定,既能激励游客主动维权,也让违法者付出高昂代价。”刘卫说。

旅游强制消费问题多发 专家建议

明确「强迫购物」具体情形消费者可三倍索赔