



酒后开启智驾可免罚? 无证驾驶也可以?

驾驶人应正确认识“智能驾驶”

如今,很多汽车厂商纷纷推出了智能“辅助驾驶”功能,有的驾驶人认为,智能“辅助驾驶”就相当于“自动驾驶”,事实上真的可以这样认为吗?

开启“辅助驾驶”后放手不管造成交通事故

近日,沪武高速常州段发生了一起事故,一辆大货车在行驶过程中没有打转向灯,从第二车道突然变道到第一车道,致使后方小车驾驶人刘某没能及时制动,撞上了大货车。经交管部门认定,大货车负此次事故全部责任。

事故调查时交警发现,当时该路段有路灯,能见度良好,前车后部还开启了警示灯,刘某本可以及时制动避免事故,但因过于信任智能驾驶,没有提前接管,等到发现不对劲时已经来不及了。

而在发生于湖南龙吉高速石家寨枢纽的一幕中,一辆小车在行经匝道弯道处时,没有降低速度径直撞上了护栏,事故造成小车受损,所幸驾驶人吴某没有受伤。事故原因同样是因为吴某在开启车辆辅助驾驶功能后,便撒手不管了。

交管部门认定,小车驾驶人吴某在容易发生危险的路段行驶时,未降低行驶速度,需负事故全部责任,并对其处以罚款100元的处罚。

我国汽车智能驾驶共分为六个级别

根据《汽车驾驶自动化分级标准》,目前,我国汽车智能驾驶共分为六个级别:L0为应急辅助,L1为部分驾驶辅助,L2为组合驾驶辅助,L3为有条件自动驾驶,指的是在设计运行范围内(如高速公路),系统独立完成所有驾驶任务,但需驾驶人待命接管;L4的名称是高度自动驾驶,指的是在限定场景(如封闭园区)内完全自动驾驶,无需人类干预,L5才是完全自动驾驶,也就是说在任何可行驾驶条件下完全代替人类驾驶。

而据专家介绍,目前我国市面上的智驾汽车都属于L2级以下(组合驾驶辅助)。

据可持续交通创新中心研究员郑飞介绍,L3级以上现在只处于示范应用或者道路测试的阶段,目前并没有面向个人出售。

一辆车要达到主驾驶座上无人的自动驾驶上路测试条件,不仅在技术上要经过严格的测试流程,更需要符合规定路段、区域的管理要求和法律法规上的批准。

公安部道路交通安全研究中心交通管理法规研究部主任黄金晶表示,从法律定义上来说,辅助驾驶对于驾驶人的义务,跟普通驾驶人并没有区别,你在整个驾驶过程中需要遵守普通驾驶人需要遵守的一切法律规定,在驾驶过程中,即便开启智能驾驶功能,也需要双手握紧方向盘,双眼注意路面路况,随时准备接管车辆。

也就是说,辅助驾驶功能不等于自动驾驶,但现在仍有很多人对智能驾驶存在误区,其中最夸张的一种当属酒后开智驾可以避免处罚的认识误区。

酒后开智驾可以避免处罚? 误区!

2023年2月,湖北襄阳交警在辖区内开展整治酒驾醉驾专项行动时,发现一名驾驶人涉嫌醉驾驾驶机动车。

在确定了嫌疑人醉驾的相关证据后,交管部门将这起案件移送当地检察院审查起诉。这期间,嫌疑人突然辩称,自己的行为不属于醉驾,理由是在饮酒后驾驶车辆的过程中,开启了车辆的辅助驾驶功能。这样虽然他当时在车内,但实际控制车辆行驶的是车辆的辅助驾驶功能。

面对嫌疑人的辩解,检察官认为其辩解理由并不成立。

襄阳市襄州区检察院普通犯罪检察部检察官聂晓莉表示,辅助驾驶只是一种汽车驾驶的辅助功

能,在车辆的行驶过程中,仍然需要驾驶员全程、全身心进行必要的操作。而饮酒后的驾驶员作为第一责任人,罔顾醉酒后给自己带来的控制能力及操作能力下降的危险,仍然驾驶机动车的行为构成危险驾驶罪。

最终,湖北省襄阳市襄州区人民法院,以危险驾驶罪判处醉驾司机拘役五个月,并处罚金一万元。

“喝酒不开车,开车不喝酒”这句话不仅适用于普通机动车,也适用于带有辅助驾驶功能的车辆,除了用智驾逃避醉驾,还有一种流行的误区是“开了智驾就算没有驾驶证也能开车”,这同样大错特错。

驾驶有智能辅助的车辆也要有驾驶证

2023年3月的一个凌晨,酒后的余某在未取得驾驶证的情况下,驾驶从朋友处借的车辆上了高速公路。余某打开车辆驾驶辅助系统,设定好车速和行驶车道后,便打起了瞌睡。随后不到10分钟,余某的车子撞上了前方半挂车。

余某因撞击而陷入昏迷,被紧急送医。后经鉴定,余某体内血液酒精含量为每百毫升119毫克,达到醉酒驾驶标准。

余某因涉嫌危险驾驶罪被检察机关提起公诉。鄞州法院审理后认为,被告人余某违反道路交

安全法规,在未取得机动车驾驶证的情况下,醉酒后在高速公路上驾驶机动车且发生交通事故,根据《中华人民共和国刑法》第一百三十三条之一第一款第(二)项规定,其行为已构成危险驾驶罪。

浙江省宁波市鄞州区人民法院刑庭四级高级法官陈亚飞提醒驾驶员:“在使用驾驶辅助系统的时候,还是要有相应的驾驶资质,严格地遵守道路交通安全法规。”

那么,在开启智能辅助驾驶时发生事故,车企需不需要承担责任呢?

开启智能辅助驾驶发生事故责任谁来担?

不同品牌车辆的辅助驾驶功能,由于设计语言不同,可能存在不同的开启或退出方式。对于车企来讲,帮助新用户快速熟悉掌握智能网联汽车及其辅助驾驶功能的使用方法及禁止事项,在组合驾驶辅助系统的功能命名及营销宣传中,规范营销宣传的行为必不可少。

可持续交通创新中心研究员郑飞介绍,L2级以下的智能驾驶只是一个工具,这个时候的责任都全程是由驾驶员来承担的。只有到L3级(有条件自动驾驶)以上的自动驾驶,才可能将驾驶人的注意义务等法律责任部分转移给系统或者是汽车厂商。

所以现在要求汽车厂商在宣传的时候一定是要注意用语,按照国家的规范来,而不是自己创造一些用词,避免误导消费者,如果误导消费者,导致消费者误将辅助驾驶视为自动驾驶,这样的话厂商会

承担相应的责任,这是由广告法等来规定的。

若车企通过广告或宣传材料虚构、夸大辅助驾驶功能,如将2级辅助驾驶描述为“自动驾驶”,误导消费者购买,市场监管部门可依据《中华人民共和国广告法》对虚假宣传行为处以广告费用5到10倍罚款,情节严重的吊销营业执照。若虚假宣传造成严重后果,如引发交通事故致人伤亡,可能触犯《中华人民共和国刑法》第二百二十二条,可对责任人处2年以下有期徒刑或拘役,并处或单处罚金。

可持续交通创新中心研究员郑飞表示,需要注意的是,如果事故发生之后,尽管前端判定是由驾驶员来承担事故责任,但是如果最后进一步的认定,它是由于辅助驾驶车相关的功能存在问题的话,那么很可能会由车企来承担相应的产品责任。

技术在“狂飙”法律法规要跟上

如今,智能驾驶已被广泛应用,L2级辅助驾驶功能几乎成为新车标配,专家认为,在技术加速迭代的时代,相关法律法规也应跟上。

专家表示,目前我国自动驾驶技术加速迭代,但传统的道路交通安全法规对相关内容没有涉及。建议相关部门以中期制定专门条例,远期开展专门立法的形

式,明确不同驾驶自动化等级下,驾驶人的法律地位和权利义务,为L3级以上自动驾驶事故的责任归属提供解决依据,补齐法律空白。

与此同时,自动驾驶汽车的市场准入、市场规制、个人信息和数据保护等也需要法律为技术划定运行边界。

(据《新华社报道》)