

辅助驾驶不是“大撒把” 智驾不能当“代驾”

新华社记者 吴文诩 吴帅师

让汽车马路上自己“跑”，而醉酒司机在副驾驶座上酣睡——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。

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77599万辆，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的工具。

然而，多名业内人士告诉记者，很多智能

驾驶相关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。

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，有意模糊了技术局限，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。

这类“技术抗辩”站得住脚吗？智驾的法律责任边界在哪里？

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。判处有期徒刑的后果，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。需知：把好方向盘是能力，更是法律责任。

“旧国标”电动自行车全面停售 将迎来哪些变化？

新华社记者 周国

根据新版强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》，12月1日之后，所有销售的电动自行车产品均必须符合新标准规定。新标准电动自行车有哪些变化？“旧国标”电动自行车还能骑吗？如何选购新车？

新版《电动自行车安全技术规范》已于今年9月正式实施。为保证符合旧标准电动自行车的充分消化，避免社会资源浪费，新标准设置了3个月的销售过渡期。

工业和信息化部消费品工业司司长何亚琼介绍，此前印发的《关于强化电动自行车强制性国家标准实施 加快新产品供应的意见》也要求，指定认证机构及时提醒电动自行车生产企业根据新标准实施时间，审慎提出旧版标准的电动自行车认证申请，确保旧标准的车辆可以在今年12月1日前完成消化、平稳退市。

无脚蹬设计，配备北斗定位、大容量铅酸电池……近期，雅迪、爱玛等厂商接连推出新国标电动自行车。

雅迪科技集团轮值总裁周朝阳告诉记者，公司在塑件、线束、电池盒上应用了等级更高的阻燃材料；全面升级智能科技，实现了无钥匙解锁、离车自动落锁等功能。

据悉，雅迪于今年8月停止“旧国标”电动自行车生产，全力转向新标准车型的制造。在渠道方面，8月25日，全国首家雅迪新国标电动自行车专卖店在广州正式开业。

近日，记者在多地电动自行车门店看到，一些商家将“旧国标”电动自行车摆在显眼位置，贴出“清仓优惠”的标签。一名门店负责人介绍，旧款库存基本售罄，新款车型正在陆续上架，“新标准调整较多，消费者适应还有一个过程，我们销售时需要多介绍”。

新国标电动自行车有哪些变化？

防火性能的大幅提升是新国标的一大亮点。何亚琼介绍，新版标准修改完善近200个重要指标条目，将产生多方面的积极效果。



店内销售的电动自行车。记者 姜梦琳 摄

在降低火灾事故隐患和危害方面，通过优化电动自行车防火阻燃技术指标，塑料重量占比限制在整车重量的5.5%以下，能够起到延缓火灾蔓延速度、降低燃烧强度以及减少火灾发生时有毒气体释放量的效果。

此外，新标准通过严格限制电动机最高转速等关键参数，确保车辆无法超速行驶；通过完善电池组、控制器、限速器防篡改技术指标和检测方法，增加互认协同功能，落实“一车一池一充一码”，从技术上大幅提高非法改装门槛。

新标准强化安全管理的同时，还能更好满足消费者日常使用需求。

“比如，将铅蓄电池车型整车重量限值由55千克放宽至63千克，满足消费者续航里程需求；不再强制安装脚踏骑行装置等。”中国电子技术标准化研究院安全技术研究中心副主任何鹏林说，新标准还要求电动自行车具备北斗定位、通信与动态安全监测功能，以及及时应对车辆被盗、温度过高或蓄电池电压过高异常情况。

全面停售后，“旧国标”电动自行车还能上路吗？

受访专家表示，消费者已经购买“旧国标”电动自行车且已经上牌，可以安心继续骑，不会被强制淘汰。不过为了保障安全使用，建议定期对车辆安全状况进行评估。

据悉，针对“旧车维修难、配件断供”等担忧，各大厂商均已出台保障措施，承诺“旧国标”车辆的维修服务和零部件供应至少持续5年。

如何选购产品质量更有保障的电动自行车？

市场监管总局认证监管司一级巡视员李春江介绍，消费者可从两个方面识别选购。一是看CCC认证，出厂销售的电动自行车应当获得认证并在车身上标注CCC标志，表明这辆电动自行车经过指定认证机构的认证，符合强制性国家标准要求，可以放心购买和使用。二是看产品合格证，消费者在购买时可核对随车附带产品合格证上的产品型号、整车编码等信息参数是否与实车一致。

此外，如需进一步核实产品合格证真伪和CCC认证证书是否有效，可扫描产品合格证上的二维码或登录全国认证认可信息公共服务平台查询确认。

公安部等十部门联合印发意见 加强生态警务机制建设

新华社北京12月1日电(记者 熊丰)

记者12月1日从公安部获悉，近日，公安部联合国家发展改革委、司法部、自然资源部、生态环境部、交通运输部、水利部、农业农村部、国家林草局、中国海警局印发关于加强生态警务机制建设的意见，推动建立公安机关牵头、相关部门联动的生态警务机制。

意见明确了强化刑事打击、加强主动预防、推动综合治理、服务价值转化等四项主要任务。

在强化刑事打击方面，意见要求依法严厉打击污染环境、破坏野生动植物资源、破坏古树名木、非法捕捞、非法开采矿产资源、非法开采河道砂石、非法占用农用地等突出犯罪。针对相关犯罪职业化、团伙化、链条化、跨区域等突出特点，健全完善案件督办、集群打击、线索协查等机制，实施精准打击、深度打击、规模打击、联动打击。

在加强主动预防方面，意见鼓励地方探索符合实际的河湖警长、林警长和生态警长机制建设，可在生态保护任务较重、环境资源犯罪多发的部位分类建立生态警务联勤中心、联勤工作站等基层协作平台，实现生态警务与其他日常警务有机结合、与基层社会治理深度融合。

在推动综合治理方面，意见坚持以打促治，及时将发现的风险隐患通报有关部门，推动前端治理，堵塞管理漏洞。坚持保护修复并重，在办理环境资源犯罪案件工作中，依法引导行为人积极承担相关生态环境修复责任，实现政治效果、法律效果和社会效果有机统一。

在服务价值转化方面，意见要求，推动打击犯罪与生态环境治理、产业绿色转型有机结合，助力提升经济发展优势和生态产品总值。严厉打击侵害企业合法权益犯罪活动。严厉打击涉名优农产品、地理标志产品侵权假冒犯罪，加强优质生态资源保护。

意见还对健全组织协调、实战运行、部门联动、区域协作等工作机制，以及加强队伍建设、数智赋能、法治建设、基础建设等支撑保障措施提出明确要求。

我国快递年业务量 首次突破1800亿件

新华社北京12月1日电(记者 叶昊鸣)记者12月1日从国家邮政局获悉，国家邮政局监测数据显示，截至2025年11月30日，我国快递年业务量首次突破1800亿件。

据了解，广东深圳市的一名市民网购的智能学习机，成为今年我国第1800亿件快递。这件快件从京东智领仓经过全自动分拣出库，运达站点后将由无人快递车送至收件人小区门口，再由京东快递小哥送货上门，快件派送全程实现了较高度度的无人化。

月均超160亿件，单日最高7.77亿件，每秒超6200件……1800亿件快递量质提升，折射出中国经济蓬勃活力。

国家邮政局有关负责人表示，今年以来，邮政快递规模经济效益持续放大，对产业拉动和区域经济的带动能力明显提升，成为促消费、扩内需、稳增长的重要支撑。前10个月，我国中西部地区快递业务收入占全国比重同比分别上升0.6和0.3个百分点；快递业务量占全国比重分别上升1.1和0.6个百分点。西部偏远地区包邮助力本地寄递网络建设，内蒙古、新疆、西藏等地快递业务成增长亮点。重点地区72小时妥投率和快递服务公众满意度同比分别得到提升。

这名负责人表示，近年来，邮政快递业立足应用场景多元、数据资源富集和空间广阔的优势，主动适应新业态新模式需求，加大科技研发投入，增强科技创新能力，提升科技应用水平。在仓储环节，搬运机器人、飞梯机器人、高密度货架、定制化料箱、自动入库工作站等，可实现全面无人化上架、拣选、出库，大幅提升生产效率；在分拣环节，AI视觉模型依托覆盖各主要分拨中心的摄像头，实现毫秒级响应，显著降低错分、破损和遗失率；在运输环节，垂直领域大模型加快应用，助力实现路由规划的动态优化和运输方式的无缝衔接；在揽派环节，无人机、无人车和机器人试点范围扩大，有效降低揽派成本。