

智驾突然“撒手”如何划分事故责任？

日前，新能源汽车行业的“智驾”宣传纷纷改为“辅助驾驶”。从“智能驾驶”到“辅助驾驶”，一词之差，意义大不相同。前者配合“脱手驾驶”“全程零接管”“智驾如老司机”等传播术语，给人的感觉就是“自己不用开”甚至“比人开得好”，这些推介话术显然有误导消费者之嫌；而后者明确其为辅助工具，而非司机替代品。

“智驾”改“辅助驾驶”，这不仅是一个信息传达的精准度问题，更是法律问题和安全问题。



新闻背景

各车企组队改口辅助驾驶

日前，话题“小米汽车智驾更名为辅助驾驶”登上微博热搜榜高位，引发网友热议。经了解，事情的起因是小米官方在5月4日这天更改了自家产品的订购宣传文案，将原先使用的“智驾”字样统一更换成了“辅助驾驶”。

如小米SU7标准版所配备的XiaomiPilotPro介绍文案，就从“小米智驾Pro”变更成了“小米辅助驾驶Pro”；而小米SU7 Pro及小米SU7Max所配备的Xiaomi-HAD介绍文案，也从“小米智驾Max”变更成了“小米端到端辅助驾驶”。

虽然在互联网上引起了诸多用户的关注，但小米并非首个更改产品宣传文案、口径的公司。

通过关键词查询发现，华为BUCEO靳玉志曾在2025年上海车展期间对外表示：“我们的智驾现在都是辅助驾驶，手不能离开方向盘，眼睛也不能离开驾驶方向。”小鹏汽车的董事长何小鹏，亦在此前的新品发布会中更改了相关文案，使用“智能辅助驾驶”替换了“自动驾驶”。

除上述企业代表外，长安汽车、广汽集团、岚图汽车也在不同的场合，分别对外释放出了“规范化表述辅助驾驶能力，呼吁驾驶员在使用相关技术时保持就绪状态”的意向。

换言之，当下各大车企的产品宣传重心，正在从未来感满满的“智能体验”向着更为保守、传统的空间感、司乘体验、动力配置等概念上不断倾斜。甚至部分销售人员已经将“智能驾驶”相关场景从自己的推销话术中删除，只要客户不针对相关场景主动提问，他们便不会向对方介绍“智能驾驶”这一汽车2.0时代的“黄金配置”。

事故频出

智驾“误判”险酿大祸

前不久，上海车主张先生驾驶某新能源汽车途经积水路段时，车载系统突然警示“行人横穿马路”并紧急刹停，但实际路面空无一人。车企事后承认，这是视觉算法受雨水干扰引发的误判。

记者注意到，近段时间以来，智能驾驶频现“误判门”：在广东深圳，某品牌轿车因视觉融合算法缺陷，未能识别高架静态护栏导致碰撞爆燃；浙江车主王女士在高速路段行驶时车辆突然转至绿化带；重庆车主刘先生更是经历两次惊魂时刻——行驶中，系统先无故退出智能驾驶系统，后又无预警急刹致后车险些追尾。

出于对某品牌汽车智驾系统的信任，我选择在半夜行驶高速公路时全程使用智能驾驶。凌晨3点左右，我驾驶车辆以每小时120千米的速度行驶时，右前方出现一辆红色货车，我以为智驾会和往常一样正常超车，没想到在距离货车几十米时系统突

然退出辅助驾驶，并提示‘请立刻手打方向盘’，我瞬间清醒，立马脚踩刹车稳住方向盘以保持保持在原有车道行驶。”刘先生回忆起这次经历仍然心有余悸，“当时的情况下，如果我反应迟钝两秒，就可能以每小时120千米的速度撞向那辆货车。”

这次意外发生一个月后，刘先生又遇到了类似情况。他在高速上使用智驾功能，当车辆刚刚超过右侧大货车时，系统突然急刹，车从120码的速度迅速降至60码，后方正常行驶的车辆差点撞上他驾驶的车辆。幸亏后方司机反应快，瞬间踩住刹车与刘先生拉开了距离。“现在我都不敢启用智驾功能了。”刘先生说。

“这些事故暴露了智能驾驶技术从实验室到真实路况的‘水土不服’。”某车企算法工程师向记者透露，当前主流智驾方案依赖“摄像头+毫米波雷达”的纯视觉技术，虽成本相对较低廉，但面对复杂环境，如恶劣天气（暴雨、浓雾、沙尘等）、特殊光照条件（逆光、强光直射）以及类似事故中的低反射障碍物时，摄像头采集的图像容易出现模糊、失真或无法准确识别目标的情况。毫米波雷达虽能探测距离和速度，但对物体的形状和细节识别能力有限，二者结合的纯视觉方案在极端场景下难以提供稳定、可靠的感知能力。一些车企常以理想路况展示功能，而现实路况复杂多变。

这名工程师说，更令人担忧的是，当系统检测到障碍物后，留给驾驶员的接管时间仅短短几秒甚至1秒，即便接管，人类从认知到操作的延迟也可能超过系统预设的“安全窗口”。这种近乎“甩锅式”的设计，将复杂路况下的决策权仓促地推给用户，却没有为其提供足够的安全冗余空间，极大地增加了事故发生的概率。

技术短板之外，数据安全成为另一隐患。“由于新能源汽车运行依赖大量数据收集，像车内摄像头、传感器等会采集车主及周围环境数据。智驾若要精准导航和应对路况，也需收集这些信息。部分车企存在过度或超出用户授权收集信息的行为，加之技术漏洞或管理疏忽，易导致用户数据泄露。这些泄露的数据可能被企业、第三方机构用于商业分析、广告推送等，严重侵犯了用户隐私。比如，不法分子获取车主行车轨迹，可能知晓其生活规律、常去地点，带来安全隐患。”上述工程师说。

法律分析

辅助驾驶造成事故或侵权的多由车主负全责

谁该为智能驾驶发生的事故负责？谁又该为事故造成的人员伤亡负责？事故责任划分，是解释包括辅助驾驶、自动驾驶等情况下交通事故侵权的关键，也是未来前往自动驾驶时代无法回避的重要问题。不过当前我国法律法规对辅助驾驶、自动驾

驶事故责任划分的探索空间还有待明确。

自动驾驶分六个等级

L0—L2为驾驶辅助

我国于2022年3月1日起开始实施的《汽车驾驶自动化分级》国家推荐标准，将自动驾驶分为L0到L5六个等级，L0—L2为驾驶辅助，属于低级别的驾驶自动化功能，由系统辅助人类执行动态驾驶任务，其驾驶主体仍为驾驶员；L3—L5为自动驾驶，属于高级别的驾驶自动化功能。

“事实上，在辅助驾驶模式下，驾驶员就是驾驶活动的第一安全责任人。”中国政法大学教授、可持续交通创新中心研究员郑飞表示，从现行的自动驾驶汽车相关法律规定看，仅达到L3级以上驾驶自动化的车辆才属于法律意义上的自动驾驶汽车，如深圳、北京、武汉及香港等地的相关条例均只将L3级以上自动驾驶汽车作为规制对象。因此，L2级辅助驾驶依然受以“有人驾驶”为法律基础的《道路交通安全法》的传统规则约束。

这影响着近几年国内多起辅助驾驶事故的责任认定。郑飞指出，“对于辅助驾驶造成事故或侵权的，实践中做法相对统一，从既往判例来看，多由车主负全责。”

在(2024)苏02民终6213号案，即龚某钢诉无锡某新能源汽车产品缺陷案中，一审法院认为“智能领航系统仅是驾驶辅助功能，不能代替驾驶员驾驶车辆时的安全注意义务”，二审法院认为“驾驶辅助功能，可以辅助驾驶员，但不能代替驾驶员进行驾驶”，因此驾驶员负有全部责任。去年湖北一新能源汽车品牌使用辅助驾驶功能误识别广告牌导致追尾，最终交警判定车主负此次事故的全部责任。“可见，辅助驾驶并非免责事由。”郑飞说。

在司法实践中，驾驶员如有意以车辆存在产品缺陷为由诉请车企承担赔偿责任，往往会面临举证难的问题。这是因为产品责任属于无过错责任，即无须对被告是否存在过错予以证明，但仍需要对产品存在缺陷以及缺陷和事故发生之间存在因果关系进行举证。然而，基于自动驾驶系统的专业性，车企对相关数据的单方掌握，以及缺乏国家强制性标准的现状，产品责任实际上难以认定。郑飞指出，也正因此，现实中车企主动道歉的多，主动赔偿损失的少。

美英等国法律严禁车企欺骗性推销自动化功能

东南大学法学院副教授郑晓军发文表示，车企除了要落实安全主体责任外，还要主动审查，确保营销方式、内容符合法律法规。车企和政府有必要用法律矫正自动驾驶议题中的认知偏差，即通过打击虚假信息、强化信息披露，使公众基于更完整、准确的信息作出判断。

针对车企的混淆销售行为，有些国家已有法律规定。比如，美国加利福尼亚州曾出合法案，禁止车企和经销商欺骗性推销自动化功能，如禁止L2级部分自动驾驶车辆使用“自动驾驶”等能让消费者误解车辆能力的宣传用语。英国在《自动驾驶汽车法案》中明确对营销沟通的整体表述作出限制，防止消费者对自动驾驶及辅助功能产生混淆。

“我国也可以参考英国《自动驾驶汽车法案》的规定，将混淆销售行为列入《广告法》之中，严禁混淆销售行为，严禁使用‘L2+’‘L2.5’等说法，仅能使用国家标准确定的相关说明。”郑飞建议。

而在郑晓军看来，政府也有责任向公众准确传达科学知识，让公众理性、辩证地看待新技术的潜力与风险。“政府有必要采取一系列措施，将前沿研究转化为可理解的信息，并及时向公众发布。在决定涉及重大公共利益或者社会公众切身利益的重大事项时，政府要履行更重的程序责任。”

本报综合消息

私家车跑“顺风”出事故 意外险赔不赔？

顺风车是与他人合意，一同顺路搭乘前往目的地的共享出行方式，因其方便且实惠，受到不少人的青睐。那么，搭乘的顺风车如果出了交通事故，向保险公司投保的意外险能理赔吗？近日，江苏省无锡市梁溪区人民法院就审结了这样一起案件。

保险公司

顺风车改变了营运性质 不属于保险责任保障范围

小张是到无锡务工的新市民，老家在盐城，因家中有亲人，时常回去探望，每次来回都是自驾。2022年8月，小张在微信群内看到有人想支付一定报酬搭乘顺风车的消息。为节省成本，小张主动搭话，告知对方其正好回无锡，可以一起出发。与此同时，小张还在网约车平台发布了行程，很快吴某在网上回应表示要搭乘。

随后，按照约定的时间和地点，小张从盐城开车带上了李某和吴某返锡。在开至某高速路段时，小张未注意前方有事故车辆，撞了上去，导致车内李某受伤，吴某经送医抢救无效死亡。交警部门认定，小张负事故的主要责任。

事故发生后，小张向吴某家属赔付97万元。因小张在保险公司投保过驾乘人员补充意外伤害保险，遂向保险公司进行理赔。保险公司告知其行为改变了车辆的营运性质，按照保险条款，不属于保险责任保障范围，拒绝赔付。为此，小张诉至梁溪区人民法院，要求保险公司支付意外伤害保险金30万元。

法官说法

以接单频率、费用及路线 综合判定车辆性质

该案承办法官葛伟表示，私家车跑“顺风车”时出事故，保险公司究竟要不要赔偿？法院要综合考虑各方面因素。根据国务院办公厅发布的《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》规定，私人小客车合乘，也称为拼车、顺风车，是由合乘服务提供者事先发布出行信息，出行线路相同的人选择乘坐合乘服务提供者的小客车、分摊部分出行成本或免费互助的共享出行方式。

合法的私人小客车合乘与网约车经营客运服务有很大区别，虽不需要办理网约车相关许可，但应当符合以下要求：一是应以车主自身出行需求为前提、事先发布出行信息；二是由出行线路相同的人选择合乘车辆；三是不以盈利为目的，分摊部分出行成本或免费互助；四是每车每日合乘次数应有一定限制。根据《无锡市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则》第三十一条规定，合乘服务提供者采取分摊部分出行成本方式的，应当事先发布驾车出行信息，每车每日不得超过4次，合乘分摊费用不得超过所在地巡游车指导价或者定价的50%。不得以私人小客车合乘名义从事网约车经营服务。

私家车跑“顺风车”是否会被认定为营运车辆，法院一般会结合车主的接单频率、费用收取和行驶路线等情况进行综合判断。葛伟表示，若车主在不改变用车途经路线的情况下，向他人提供合乘服务并收取合理费用，未导致车辆行驶危险程度显著增加，不应认定为改变车辆使用性质。然而，如果车主以提供顺风车服务为名进行营利，导致车辆行驶危险程度显著增加，则会被认定为改变了车辆使用性质，保险公司有权拒绝赔偿。

顺风车作为一种新型出行方式，在缓解交通堵塞、推动绿色和谐可持续发展等方面都有一定贡献。在此，葛伟提醒，私家车主在顺风车接单时，需以“合理成本分摊”为限，且在接单前可以提前留存行车路线、收入明细等。保险公司在保单中亦可以对“营运”“顺风车”等概念作出进一步的解释与说明，避免事故发生后产生歧义。同时，保险公司也可以针对顺风车开发专项的附加保险，以满足市场需求。

本报综合消息