

首次引入驾驶行为、生理状态、生活轨迹等综合判断维度

疲劳驾驶最严认定规则来了

6月1日起,《机动车驾驶人疲劳驾驶认定规则》正式落地实施。这是我国首次针对疲劳驾驶认定出台专门的行业标准,新规引入驾驶行为、生理状态、生活轨迹等综合判断维度,让疲劳驾驶的认定从“一刀切”走向“多维精准”,标志着延续多年的“只看连续驾驶时长”的单一判定模式正式退出历史舞台。

认定疲劳驾驶调查取证内容

- 睡眠状况**
事故发生前24小时内生活轨迹和机动车驾驶人的睡眠情况,存在因参加社交、娱乐活动或使用电子产品等导致没有正常休息或事发前一晚休息时间少于7小时的。例如参加社交活动、打麻将、观看电视、使用手机等。
- 工作情况**
事故发生前24小时内机动车驾驶人存在从事重体力工作或高强度心理(脑力)工作的情况。
- 饮食情况**
事故发生前2小时内机动车驾驶人的饮食情况,经专家论证等方式证实存在饮食导致精神状态困倦/打瞌睡的。
- 用药情况**
事故发生前机动车驾驶人的服用药物情况,存在所服用药物说明书中注有“服药期间不得驾驶机、车、船,从事高空作业、机械作业及操作精密仪器”等类似描述;或有证据表明服用该药物易导致精神困倦的,如血糖异常等。
- 生活情况**
事故发生前24小时内机动车驾驶人的生活情况,存在因开展与身体有关活动导致精神状态困倦/打瞌睡的。例如徒步、爬山、郊游、游泳、参加体育赛事等。

事故认定

没有行车记录仪一样可以举证

在北京市盈科律师事务所律师王桂迎看来,交警在处理交通事故时,即使当事人自己承认存在疲劳驾驶的情况,比如半夜开车时感觉困了累了,但由于缺乏足够证据证明连续驾驶的具体时长,交警一般不太容易直接在事故责任认定书中明确写入“疲劳驾驶”这一认定。“所以,证据是否充分是关键问题。”

北京市律师协会交通管理与运输法律专业委员会副主任魏镇胜也认为,新规不仅是事故处理的技术规范,更是律师提升办案效率的关键工具。“过去交警在事故处理中对于疲劳驾驶‘认定无据、裁量不一’,律师办案也常常受限于‘没有行车记录仪就无法主张疲

劳驾驶’的困境;新规构建的‘刚性认定+推定认定’多层次标准,首次为这类案件的举证和质证提供了明确依据。”

魏镇胜进一步指出,新规明确了“连续驾驶时间”“停车休息时间”等关键定义,律师可以直接对照核验交警调取的车载终端和卡口数据是否准确,避免时长计算错误导致的偏差。同时,新规附录中的脑电波分级标准,也使得律师可以对生理监测证据进行专业质证。

“律师可在立案阶段依据新规一次性提交完整证据链,减少庭审中反复举证、申请鉴定的流程,在涉及保险理赔的案件中,也能有效避免‘是否构成疲劳驾驶’的拉锯式争议。”魏镇胜说。

现实痛点

网约车司机往往“超长待机”

滴滴司机汪师傅每天开车10到12个小时。他告诉记者,为了保证休息,平台每4小时会强制停单20分钟,每12小时则停单6小时。但不少司机会跨平台接单,绕开休息限制,几乎连轴转。新规出台后,“一天只能跑8小时”的传言曾在网约车司机群体中引发广泛担忧。不少司机担心,一旦真的限制为每天只跑8小时,收入将大幅缩水。

日前,新规起草负责人明确解读称,标准中关于客运机动车驾驶人认定疲劳驾驶的两种情形(即客运机动车驾驶人在22时至次日6时连续驾驶超过2小时未停车休息或者停车休息时间少于20分钟的,以及客运机动车驾驶人在24小时内累计驾驶时间超过8小时的),不涉及出租汽车(含网约车)等经营活动。不过根据新规,如连续驾驶超过4小时未

休息或休息不足20分钟,可直接认定为“疲劳驾驶”,同样适用于网约车司机。

这一澄清虽然让网约车司机暂时松了一口气,却无法掩盖一个现实问题:网约车行业从业者普遍处于“超长待机”状态,日均工作时长普遍在10至14小时之间,他们的“疲劳驾驶”又该如何避免?而且,平台停单并不等同于有效休息,如果驾驶员停单时仍坐在驾驶位上刷手机、看视频,身体其实并未得到真正的放松。

周炜指出,8小时工作制是我国普遍的工作形态,超过8小时,身体就容易进入疲劳状态。他特别强调,客运车辆涉及其他乘客的生命安全,“减少网约车和出租车司机的劳动强度,确保他们的生理和心理健康,非常重要。”

出行提醒

高速行驶谨记“逢三进一”

预防疲劳驾驶,关键在于主动休息。进入夏季,昼长夜短、气温较高,高速公路上长时间关闭车窗行驶,容易导致车内空气质量下降,这些都是诱发疲劳的重要因素。

出行前,驾驶人应确保充足睡眠,做好行程规划,提前安排好途中休息节奏;在行车过程中,应时刻关注自身精神状态,一旦感到身

体不适或出现困倦迹象,应立即在安全位置停车休息20分钟以上,切勿硬撑上路;即使不困不累,也应按“逢三进一”原则,即驾驶人在连续经过两个服务区未停车休息的情况下,应在遇到的第三个服务区主动进入休息调整,切忌抱着“坚持不住了再找服务区”“还不困可以继续开”的心理冒险赶路。

核心亮点

新增生理监测和生活轨迹调查

过去,疲劳驾驶的认定基本依赖“连续驾驶超过4小时未休息”这一单一指标,执法中常常面临“说不清、认不准”的尴尬。新规从三个方面实现了突破。

一是刚性认定标准更清晰。新规明确三类情形可直接认定为疲劳驾驶:连续驾驶超过4小时未休息或休息不足20分钟;客运驾驶人在22时至次日6时连续驾驶超过2小时未停车休息或停车休息时间少于20分钟;客运驾驶人24小时内累计驾驶超过8小时。

二是多维度补充认定更科学。除刚性时间标准外,新规还引入了驾驶行为、生理状态和生活轨迹等辅助判断维度。在驾驶行为层面,交通事故发生前10分钟内,驾驶员双眼完全闭合超过2秒,即可作为疲劳驾驶的重要参考。

记者了解到,医学上通常将超过1秒的闭合视为异常。在实践中,时速60公里以下闭眼2秒相当于盲驾约33米,时速120公里时则超过66米,此时驾驶能力已严重受损,事故风险极高。

在生理状态层面,脑电波特征判断数值小于30时,已达“过度疲劳”等级,对应特征为“非常困倦,需要努力挣扎才能保持警

醒”。在生活轨迹层面,事故发生前24小时内未正常休息,或前一晚休息时间少于7小时,以及服用可能导致困倦的药物等,均可作为疲劳驾驶的补充认定依据。

三是融合监测技术识别更精准。对于配备或穿戴相关生理状态监测设备的机动车驾驶人(比如佩戴手环或运动手表),可读取其驾驶期间由监测设备(包括但不限于视频监控设备、脑电测量设备等)记录的数据,通过分析车载终端或监控平台记录的图片、视频文件等,综合判断其是否处于过度疲劳状态下驾驶车辆。

“有的人一上车就已经疲劳了,比如打了一晚上麻将或熬夜看视频,从生理、心理、行为多个维度来监测,才是科学的。”交通运输部公路科学研究院汽车运输研究中心主任周炜接受本报记者采访时指出:单一技术存在局限性,融合各类技术判定疲劳驾驶是发展趋势。因此,利用手环或方向盘套监测生理特征,利用视觉传感器识别面部特征,同时采集方向盘操作状态和车辆行驶状态等,融合驾驶员内外状态、微观与宏观行为特征进行综合判断,可有效提升对驾驶员真实疲劳状态的识别精准度,减少误报和漏报,从而防止疲劳驾驶,提升道路运输安全。

答疑

●堵车时一动不动,算“休息”吗?

不算。疲劳驾驶认定中的“休息”,是指驾驶人主动停止驾驶行为,将车辆停放在安全区域并离开驾驶位进行活动。堵车时驾驶员仍需观察路况、控制刹车油门、随时准备起步,大脑和身体并未得到真正的休息。正确的做法是:感到疲劳时,将车辆驶入服务区或驶离高速,停车熄火,下车活动至少15到20分钟。

和对方案辆损失。

●疲劳驾驶会面临何种处罚?

根据《道路交通安全违法行为记分管理办法》,疲劳驾驶的处罚依车型区别执行:普通私家车处200元罚款,不记分;普通货车处200元罚款,记3分;大中型客车、危险品运输车及校车,处200元罚款并记9分。

●保险公司会因疲劳驾驶拒赔吗?

会。目前多数商业车险条款中,疲劳驾驶属于违法行为,保险公司可依据“违法违规行为”免责条款拒绝赔付商业险。新规实施后,若交警在事故认定书明确标注“存在疲劳驾驶行为”,保险公司将有更充分的拒赔依据。这意味着,疲劳驾驶发生事故后,驾驶人可能需自行承担高额的车辆维修费



(据《北京晚报》)