

自动泊车是否开启 辅助驾驶为何“抽风” 车企车主说法不一 智驾变“智障”该由谁担责？

开启自动泊车，倒车却撞上柱子；车辆在智驾“领航”下驶出匝道，撞上了隔离墩；一直直行的车辆“莫名”驶向路侧绿化带……作为新能源车主的你，遇到过这样的意外么？

随着新能源汽车的普及，曾被视为高端车标配的智驾功能，今年开始在10万级别的车型上搭载。然而，“尝鲜”新技术的车主，将车辆交给智驾后出了事故，向企业追偿时却总被告知是车主的责任。智驾责任如何认定，真是个难题。

1 自动泊车突然不灵了

自动泊车，如今已成为不少新能源汽车的智驾标配功能。由于停车场景相对简单，这一功能被不少消费者信任，然而，使用频率的增加也让事故的发生概率提升。

李先生的新车第一次碰撞，就“折”在了自动泊车上。“一般比较宽敞、周边环境简单的车位，我才会交给自动泊车，比较狭窄、复杂的场景还是自己停。”李先生说，那天，他驾车驶入小区地库后，在自家车位前启动了自动泊车。“这个车位以前已经成功自动泊车过几十次，所以我是比较放心的。”然而李先生万万没想到，车辆在倒车时速度很快，没等他踩刹车，就撞到了停车场柱子上，导致车后方出现变形，后车窗玻璃也碎了。

“新车第一次撞，可把我心疼坏了！”发生事故后，李先生很纳闷，“平时都停得很顺利，这次怎么突然出现了问题？”随后，他联系售后人员调查事故原因。在车企调取后台数据后，李先生被告知，数据显示当时他并未启动自动泊车，修车费用需由他自行承担。“可我清楚地记得自己选择了车位并按了自动泊车键，车内也并未提示未启动成功。”

在自动泊车场景下出现事故的，还有市民张先生。去年年底，张先生在自动泊车时与车位旁边的一辆卡车发生了剐蹭，车的侧面被剐蹭出长长的划痕。联系车企售后服务人员调取后台数据后，对方告知他，旁边卡车的货斗属于智驾难以识别的悬浮物，因此该场景不适用自动泊车，建议以后还是人工操作。因为担心走保险第二年保费上浮，张先生选择了自费修车，花了3000多元。

“目前，智驾仍处于辅助驾驶阶段，但有时候车辆行驶速度快或者突然‘抽风’，司机即便全神贯注，接管也来不及了，那么消费者就只能自认倒霉吗？”李先生提出疑问。

2 导航辅助驾驶“发疯”了

除了自动泊车，也有不少车主反映，在城市、高速等不同行驶场景中，切入智驾功能后车辆突然做出错误决策，吓得人直冒冷汗。

今年春节期间，孙先生开着新能源汽车回山西老家，并在高速路上开启了智驾功能中的导航辅助驾驶，即设定导航目的地，车辆就能够自主按规划路线行驶，完成自主变道、上下匝道等。辅助驾驶前半程，一切都好好的，然而在高速路驶向匝道时，原本向匝道方向行驶的车辆却突然“摆头”，改向高速主路方向行驶，孙先生赶紧人工接管，但由于当时车速较快，还是蹭到了匝道处的隔离墩。

出现这一情况后，孙先生将行车记录仪内的视频反馈给了车企售后人员，并询问事故原因。对方回复：当时车辆可能因为孙先生的误触碰退出了导航辅助驾驶，变为了更低档的车道跟随辅助驾驶，从而在匝道出现识别错误，孙先生应及时接管车辆。但孙先生对于这一回复并不满意：“首先我没有感觉自己有误触碰情况；其次，即便是退出了导航辅助驾驶，车内也没有出现任何文字或语音提示，我当时一点没分心，但接管还是来不及了。”

采访中，多位车主都表示遇到了类似的情况，事后同样被告知需由驾驶员接管。



网络图片

3 车辆有无缺陷难取证

智驾事故作为一种新型事故，究竟谁担责？记者查询发现，按照《中华人民共和国民法典》《中华人民共和国道路交通安全法》等规定，由于目前车企推出的智驾系统大多处于L2级别，即辅助驾驶阶段，驾驶员需要在任何时候保持对车辆的控制和监控，随时准备接管车辆控制权，因此驾驶员往往仍被认定为事故的第一责任人。

不过，近年来，深圳、上海、北京等地出台自动驾驶相关条例。部分条例中也表示，机动车保有人虽然作为第一责任人，但由于汽车缺陷导致事故，可向生产者、销售者追偿。

记者查阅发现，去年，某车企因系统故障在同一天出现数十起自动泊车事故，该车企最终对出现事故的消费者进行了免费维修、积分补贴等赔偿。

然而现实中，如何证明车辆存在缺陷，却成为卡住车主的难点。

以李先生的案例为例，车企表示李先生在事故中并未启动自动泊车功能，李先生认为自己已经成功启动，却难以自证。

“我只能提供行车记录仪拍摄的外部画面，但车内我启动时的点击动作，是没有拍到的，我无法证明。”李先生提出，车辆的数据仅由车企掌握，作为消费者的车主很难获取，更别提核实数据的真伪了，“感觉既是球员又是裁判，这不成了车企的‘一言堂’？”

记者近日走访了多个以智驾为主要卖点的新能源品牌直营店，在预约试乘试驾的过程中，销售人员几乎都会对智能驾驶、自动泊车等功能进行演示，并且大力宣传智驾的优势。“正常路面几乎很少接管”“大部分车位都能停”“智驾比人驾其实更安全”……销售人员反复强调智驾的优点，却很少提及科普智驾的安全性常识，以及当前存在的短板等。

4 建议推进法律修订明确责任划分

在今年的全国两会上，全国人大代表、小鹏汽车董事长何小鹏针对智驾责任认定提出建议：希望行业主管部门完善事故责任认定体系，进一步加快推进《道路交通安全法》修订工作，明确不同级别智能驾驶汽车在事故责任中的划分原则，制定具体的事故责任认定边界与统一标准，以避免责任认定的模糊与争议。

除了完善和细化法规，乘用车市场信息联席分会秘书长崔东树认为，车企不要过度宣传，加强消费者对于智驾功能的正确认知也非常重要。尽管部分车企目前在消费者使用智驾功能前推出了智驾考试，以帮助消费者科学认知智驾使用流程及当前智驾存

在的短板，但记者调查发现，还是存在部分消费者按标准答案“刷题”、家庭其他成员并未考试但借用他人账号使用智驾功能等情况。

记者也注意到，尽管已有车企尝试与保险公司合作推出智驾保险，但这一产品仍处于试点阶段，部分车企对于智驾险仍设置了必须使用规定次数以上的智驾功能、限时赠送等门槛。

何小鹏也建议，尽快出台针对智能驾驶保险的具体指引、技术标准等部门规章和行业标准，为保险公司、车企等相关主体开展智能驾驶保险业务提供清晰、明确的指导和依据，从而规范智能驾驶保险业务的发展，让消费者有保障敢于智驾。(据《北京晚报》)