

《机动车驾驶人疲劳驾驶认定规则》将落地执行

6月1日起,疲劳驾驶这么算

记者 郑丽芬

近日,“疲劳驾驶新规将实施”“网约车司机超8小时长时间工作将结束”等话题登上热搜,引发公众关注。此前,公安部正式发布《机动车驾驶人疲劳驾驶认定规则》。新规将于6月1日在全国落地执行,打破“只看驾驶时长”的局限性,以“驾驶行为+生理状态+生活轨迹”三维立体判定是否属于疲劳驾驶。

哪些驾驶行为属于疲劳驾驶?相关从业者如何看待此次新规?连日来,记者进行了调查采访。

新规怎么样?

不是“加码处罚”,是重构认定逻辑

疲劳驾驶是指驾驶人在长时间连续行车后,生理与心理机能出现失调,进而导致驾驶技能客观下降的危险状态,被称为道路交通事故的“隐形杀手”。

根据现行《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》,连续驾驶机动车超过4小时未停车休息或者停车休息时间少于20分钟属违法行为。长期以来,这一“唯时长论”的判定标准虽发挥了积极作用,但存在明显局限性——无法识别时长未达标但已极度困倦的“隐性疲劳”,也难以覆盖夜间驾驶、睡眠不足等高危场景。

衢州市公安局交通管理支队相关负责人介绍,此次新规则打破了“不到4小时就不算疲劳”的认知误区,将单一的时间标准,拓展为覆盖行为、状态、背景的综合评估体系,旨在更精准地捕捉真实存在的疲劳状态,从源头防范事故风险。“新规不是‘加码处罚’,是重构认定逻辑。”该负责人说。

从业者怎么看?

安全与生计的双重考量

新规的出台,在网约车、出租车、长途客车司机等群体中激起了层层涟漪。虽然新规是用于交通事故中的疲劳驾驶认定,但这也意味着日常营运过程中,要遵守相关规定,否则一旦发生交通事故,被认定为疲劳驾驶则需承担相应的法律责任。

连日来,记者采访发现,从业者普遍认可其安全价值,但对收入影响与落地细节充满担忧。

“说实话,看到新规,我第一反应是不太好。”在柯城区汇邦汽车驿站内,网约车司机李师傅正在驿站内停车休息。他告诉记者,扣除平台抽成、车辆费用及日常维护成本,多数司机的收入与时间直接挂钩,开车时间缩短就意味着收入锐减。

李师傅给记者算了一笔账:他每月流水

约1.2万元,扣除必要的支出后,净收入约6000元。新规实施后,按每天8小时计算,流水预计会降到8000元左右,净收入可能不足4000元。

除了对收入变动的担忧,“平台怎么调整派单和奖励”“到点了,我去哪儿休息”“堵车算不算累计时长”等等一连串现实问题也萦绕在司机们心头。

而在长途客运司机刘师傅看来,新规更像是一颗“定心丸”,让他和不少同行终于松了一口气。

“跑长途的,谁没经历过困得睁不开眼的时候?”刘师傅坦言,以往公司虽有休息要求,但为了赶班次、保准点,司机常常身不由己。如今新规明确红线,他所在的客运公司已提前行动,不仅重新优化排班、严格控制单人驾驶时长,还升级了车内智能监控系统。

根据新规,疲劳驾驶认定分为“应当认定”和“可以认定”两大类情形,覆盖日常执法与事故调查两大场景。

(一)驾驶行为维度(应当认定)

这是对传统时长标准的延续与细化,适用于所有驾驶人,并对客运从业者提出更严格要求。有下列情形之一的,应认定为疲劳驾驶:

1. 机动车驾驶人连续驾驶机动车超过4小时未停车休息或停车休息时间少于20分钟的;

2. 客运机动车驾驶人(含网约车、出租车、客车司机等从事道路旅客运输经营活动的机动车驾驶人),在22:00至次日6:00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;

3. 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。

(二)生理状态/生活轨迹维度(可以认定)



这是新规最大亮点,主要针对事故调查,通过技术手段直接捕捉疲劳体征:

1. 事故前10分钟内,经监控设备(包括但不限于视频监控设备、脑电测量设备等)监测到双眼完全闭合持续2秒以上,疲劳程度脑电波特征判断数值小于30的,结合“未避让”“轨迹异常”综合认定;

2. 经询问讯问,证实驾驶人处于精神难以集中、恍惚、困倦状态仍驾驶;

3. 通过调查驾驶人出发前的睡眠、工作、饮食、用药等生活轨迹,若存在睡眠严重不足、熬夜、服用嗜睡药物等情形,可辅助认定疲劳驾驶。

统,实时监测驾驶员状态。“公司现在比我们紧张,反复强调不能超时。”

不过,一个值得关注的现实是,很多疲劳驾驶并非源于驾驶员的侥幸心理,而是多重因素的影响。比如,货运运输旺季,高速服务区夜间停车位常常供不应求;国道沿线缺乏规范、安全的临时停靠点;冷链运输更是时效敏感,货物保鲜不等人,一旦停车超时就可能面临货损赔付……

多位货运司机表示,比起单纯加大处罚力度,他们更期盼配套措施能跟上新规节奏:高速及国道能增设更多标准化司机休息区,合理平衡运输时效与驾驶安全;同时,行业层面能规范货主、平台与司机的权责关系,不让驾驶员陷入“合规就亏本、违规有风险”的两难境地。

私家车主怎么做?

将“拒绝疲劳驾驶”内化为驾驶自觉

新规对营运车辆疲劳驾驶的严格界定,同样为广大私家车主敲响安全警钟。

“很多私家车主觉得‘开自己的车、跑短途’就不在意疲劳问题,但只要是驾驶行为,就要主动避免‘疲劳驾驶’。”市交通管理支队执法监督大队相关工作人员介绍,在交通事故认定中,“疲劳驾驶”已成为重要责任判定依据。一旦因疲劳引发事故,车主需承担全部或主要责任,保险理赔也可能受到影响。

交管部门提醒,私家车主需重点防范两类疲劳驾驶风险。一方面是显性疲劳,即长时间驾驶导致的精力透支。建议日常通勤尽量避开凌晨1时-5时、午后1时-3时等人

体生理疲劳时段;长途自驾前务必提前规划行程,严格遵守“连续驾驶不超过4小时、每次休息不少于20分钟”的原则,切勿抱有“硬撑着开完这段路”的侥幸心理。另一方面是隐性疲劳,这类风险更隐蔽、危害更大,却容易被忽视。比如熬夜后短途代步、酒后次日驾车、服用特定药物后驾驶等行为,都可能导致驾驶员反应迟钝、注意力不集中。尤其是服用抗组胺药、镇静催眠药等药物后,可能出现嗜睡、头晕等副作用,车主在用药前务必仔细阅读说明书,避免用药后驾车。

除了规避风险场景,合理利用车内环境与辅助工具也能有效预防疲劳驾驶。驾车时应保持车内通风,避免密闭环境下缺氧引发

犯困;长途驾驶可借助车载导航的“休息提醒”功能,或让同车乘客及时监督提醒;若行驶中出现眼皮发沉、视线模糊、反应变慢等疲劳信号,需立即寻找就近的安全区域停车休息,切勿依赖嚼口香糖、听劲歌等方式硬扛。

“新规给营运车辆划红线,本质是传递‘疲劳驾驶零容忍’的安全理念,这一理念同样适用于每一位私家车主。”该工作人员表示,私家车虽没有营运收益的压力,却承载着驾驶员自身与家人的生命安全。将“拒绝疲劳驾驶”内化为驾驶自觉,不仅是对自己负责,更是对他人的生命安全负责。只有每一位交通参与者都绷紧安全这根弦,才能共同筑牢道路交通安全防线。