



疲劳驾驶认定新规落地

滨州从业者称更科学,市民表示更安心

□晚报记者 时晨

今年6月1日起,公共安全行业推荐性标准《机动车驾驶人疲劳驾驶认定规则》(GA/T 2372-2026)正式实施,在全国同步落地执行。新规彻底打破以往疲劳驾驶“唯时长判定”的单一模式,创新采用驾驶行为、生理状态、生活轨迹三维立体化认定体系。同时,新规科学厘清适用边界,明确出租车、网约车不适用客运机动车限时条款,让疲劳驾驶认定更加精准、规范、科学。



>>>旧规认定方式单一 隐性疲劳问题难以界定

数据显示,我国每年因疲劳驾驶直接引发的道路交通事故,占全国交通事故总量的21%;疲劳驾驶事故死亡率高达83%,远高于超速等常见交通违法行为,疲劳驾驶也是诱发群死群伤重特大交通事故的重要诱因。

以往疲劳驾驶认定仅以驾驶时长作为判定依据,标准固化、判定模式单一。原有判

定规则规定:机动车驾驶人连续驾车超过4小时未停车休息,或单次停车休息时长不足20分钟,即可认定为疲劳驾驶。

仅依靠时长判定,无法覆盖现实中复杂多样的驾驶疲劳场景。不少驾驶人即便严格卡准休息时长、分段行驶规避监管,但因前期睡眠不足、身体状态较差、服用嗜睡类药

物等因素,生理上仍处于疲劳状态,属于典型“隐性疲劳”,潜藏巨大道路安全隐患。传统标准无法实时甄别驾驶人精神状态、追溯驾驶前生活状态,大量疲劳隐患难以精准判定,执法工作存在明显局限性。

与此同时,不少驾驶人长期存在认知误区,认为道路拥堵临时停靠、怠速等候、应急

车道短时驻车均可算作有效休息。新规对此作出清晰界定:有效休息必须满足车辆完全停驶、熄火休整两个条件,临时停靠、怠速等候均不计入有效休息时长,不能作为规避疲劳驾驶处罚的依据。

需要特别说明,堵车时车辆原地静止,并不属于合规休息。新规所指的有效休息,要求驾驶员主动终止驾驶行为,

将车辆停放至安全区域、离开驾驶位活动。堵车期间驾驶人需持续观察路况、操控刹车油门、随时准备起步,大脑与身体无法得到真正放松。正确做法为:自觉感到困倦疲劳时,尽快将车辆驶入服务区或驶离高速主线,停车熄火后下车活动15至20分钟。

>>>新规精准界定适用范围

据标准起草负责人权威解读,《机动车驾驶人疲劳驾驶认定规则》中两条针对客运机动车驾驶人的限时条款——“22时至次日6时连续驾驶超过2小时未休息,或单次休息不足20分钟”“24小时

内累计驾驶时长超8小时”,均依据《道路旅客运输企业安全管理规范》(交运规〔2023〕4号)制定。经交通运输部确认,该规范约束对象为道路旅客运输企业,以及从事班车客运、包车客运、旅游客运的驾

驶员与营运车辆,不适用于出租汽车(含网约车)经营业态。

针对货车驾驶人,标准无特殊限时要求,统一适用机动车通用判定规则:连续驾驶超过4小时未停车休息,或单次休息不足20分钟,该条款与

《道路交通安全法实施条例》第六十二条第七项规定保持一致。

配套处罚规则明确:载货汽车驾驶人连续驾驶4小时以上未合规休息,将被记3分、罚款200元;若疲劳驾驶引发重

大交通事故,驾驶人或将承担刑事责任,保险公司亦可依据条款拒绝理赔。另外需提醒,在应急车道停车休整不被认定为有效休息,此举还将单独面临扣分、罚款处罚。

>>>三维立体认定体系全面落地

本次新规最大亮点,是由“单一时长管控”升级为“三维立体判定”,搭配车辆停驶熄火才算有效休息的硬性标准,明确堵车、临时停靠不计入休息时长,从源头杜绝驾驶人以“假休息”规避监管的行为。

新规明确,存在下列任一情形,即可认定为疲劳驾驶:

1. 驾驶行为维度:紧盯车辆行

驶动态

机动车驾驶人连续驾驶超过4小时未休息或单次休息不足20分钟;客运机动车驾驶人22时至次日6时连续驾驶超2小时未休息、单次休息不足20分钟;客运机动车驾驶人24小时累计驾驶时长超8小时。

2. 生理状态维度:实时捕捉疲

劳体征

事故发生前10分钟内,驾驶人双眼闭合时长≥2秒、频繁打哈欠、视线涣散游离;脑电波监测疲劳数值低于30;驾驶人自述精神恍惚、身体困倦仍继续驾车,满足以上任一情况均可判定疲劳驾驶。

记者了解到,人体正常生理性眨眼仅持续0.3至0.4

秒,医学上将闭眼超1秒视作眼部异常状态;闭眼时达到2秒,意味着大脑进入短暂“微睡眠”、短暂失去意识。经测算,车辆时速60公里时闭眼2秒,相当于盲驾行驶约33米;时速120公里时盲驾距离超66米,驾驶人操控能力大幅下降,事故风险陡增。

3. 生活轨迹维度:追溯驾驶前置状态

执法人员可核查驾驶人驾车前24至48小时生活记录,结合睡眠时长、工作负荷、是否服用嗜睡药物、过量饮酒等前置情况,配合驾驶实时状态,辅助认定疲劳驾驶。

>>>市民、相关行业从业者热议新规

“之前网上流传网约车要按客运车辆标准限时运营,我心里一直很焦虑,现在官方明确区分不同运营业态,这个规定制定得很贴合实际。”本地

网约车司机苏师傅说道。

标准划分业态虽让网约车从业者松了口气,但行业“超长待机”的现实问题依旧存在。苏师傅介绍,其所属平

台设置强制休息机制,每营运4小时强制停单20分钟,单日营运满12小时强制停单6小时;不过仍有部分司机跨平台接单,绕过平台休息限制、近

乎连轴跑车。

“新规更贴合我们网约车行业的实际运营情况,我们从业者自身也要主动转变观念,改掉疲劳跑车、超时营运的习

惯,一起推动行业安全、合规发展。”苏师傅说。