

新闻调查

专家：此举破坏人车互信机制核心遇突发状况风险高
自动驾驶『神器』解放双手，危险！

一辆开启了智能辅助驾驶的汽车，正以超过100公里时速在高速公路上疾驰，方向盘上贴着一圈不起眼的皮革装置，而车主双手离开方向盘，正悠然自得地玩着手机……类似的惊险场景，在某电商平台上“自动驾驶神器”商品页面的买家秀里时有上演。

这款被冠以“神器”的装置，其核心卖点是可以“欺骗”车辆的脱手检测系统，商家标榜“能让驾驶者在开启辅助驾驶时彻底解放双手”。这类商品的出现，究竟是科技进步带来的“自由”，还是暗藏风险的定时炸弹？



①电商平台在售的一款电容贴片。图据广州日报

②一位车主晒出自己在高速公路上使用“神器”的照片。图据广州日报

全程不用接管？
有店铺售出近千件“神器”

在某电商平台上搜索“方向盘免提醒”“自动驾驶辅助神器”等关键词，数家店铺赫然在列。页面中，这些商品被包装成“方向盘装饰贴”，号称采用“电容新科技”，价格从68元到258元不等，有的店铺已经售出近千件。据其宣传视频演示，将该装置贴在方向盘上开启自动驾驶后，即便双手完全离盘也不会触发警报。一位店铺客服介绍，该商品适配多款主流热销新能源车型及所有电容方向盘。“用了就不会提醒，100%有效，放心购买。”对方承诺道。

而在该商品的评论区也有不少反馈。“第一次上高速就使用了，完全不用手扶，没有报警没有提醒。”一位买家如是说。而在买家秀里更有不少车主手持手机拍摄自己“成功”解放双手的画面，其中大部分车时速都超过100公里。更有车主炫耀：“使用该‘神器’后，全程800公里都没有接管。”

然而，这类商品的安全隐患也引发质疑。多名消费者在社交平台曝光，自己搭乘网约车时目睹司机脱手操作车辆。一位网友透露，某网约车司机在城市快速路行驶期间不仅双手脱离方向盘，甚至低头玩手机游戏。

到底能否脱手？
驾驶员始终是“第一责任人”

社交媒体上，关于自动驾驶的讨论热度不减。今年5月，多家车企纷纷将此前宣传的“智驾”更名为“辅助驾驶”，那“辅助驾驶”是否意味着可以“脱手”？根据2022年实施的《汽车驾驶自动化分级》，我国将驾驶自动化分为L0至L5级。其中，L3级（有条件自动驾驶）是车辆驾驶权变更的分水岭。而从L0至L2级（驾驶辅助范畴），驾驶员仍然是驾驶主体。

重庆理工大学车辆工程学院工业设计系主任柯善军指出，根据国家标准，只有达到L3级及以上的系统才具备脱手驾驶条件，而当前市面绝大多数车型仍处于L2级水平。

这一说法也得到了车企的印证。某新能源车企工作人员表示，该企业当前全系车型均属于L2级别。

河南泽槿律师事务所主任付建指出，无论是法律规定还是已有的司法判例，在辅助驾驶模式下，驾驶员始终是驾驶安全的第一责任人。

“神器”也在迭代？
从配重环到电容贴片

据了解，不同车企设置的脱手报警

触发时长并不相同。那么，这些所谓“神器”是如何成功“欺骗”系统的呢？

柯善军指出，目前方向盘脱手检测技术有四大技术方案：首先是依赖转向力矩判定的扭矩感应，但易因施加力度不足导致误判；其次是基于压力传感的物理感应，但需要握持达到特定强度；第三是目前主流的电容感应，通过识别手指与方向盘间的微电流变化实现检测，误报率相对较低；最后是融合多种传感原理、旨在提升可靠性的组合感应方案。

值得注意的是，此类“神器”并非新生事物。早在2021年就有媒体曝光过，有驾驶员利用“配重环”欺骗方向盘脱手检测的做法。柯善军解释，无论是配重环还是电容贴片，都是针对性破解前三种主流检测方式的作弊装置。“配重环旨在模拟驾驶员手部施加的压力或扭矩，电容贴片则通过模仿人体皮肤的电容效应来蒙蔽系统。”

而记者近日搜索多个电商平台发现，配重环类装置已踪迹难觅，如今商家主推的多是声称应用“电容新科技”的电容贴片类装置。

产品说明可免责？
配套法律法规需同步深化

值得警惕的是，商家往往将这类商品包装成“方向盘装饰品”，并煞有其事地提醒驾驶员“勿在城区驾驶”“多关注路况”“随时准备接管”。然而，这种文字游戏难掩其违法实质。

付建指出，根据刑法规定，生产、销售不符合保障人身、财产安全的国家标准、行业标准的产品，造成严重后果的，即构成犯罪。“此类‘神器’干扰车辆安全监测系统的正常运行，明显不符合相关安全标准。若因此导致严重事故，生产者和销售者将面临刑事处罚。”他提醒，电商平台并非法外之地。“若因未履行审核义务导致此类违法商品销售，平台需承担连带责任。”

事实上，面对此类能蒙蔽系统的“神器”，车企也可以多维度升级反制手段。采访中柯善军提到，目前业内已经有很多探索，例如将电容感应升级为分区检测，要求模拟多个握持点等。

随着新能源 OTA 远程升级普及，此前还有效的电容贴片装置也可能在新版系统中频频失效。

无规矩不成方圆。从“自动驾驶”到“智能辅助驾驶”的更名，再到明确的法律责任界定，这一切都凸显了一个核心：在技术高速演进的同时，配套的法律法规、行业标准及消费者教育都亟待同步深化，这样才能构建更安全的智能出行环境。

据广州日报

民生观察

“下班后要在小区里兜好几圈”“一到节假日，双车道被‘停’成了单车道”……在部分停车空间不足的住宅小区和车流人流密集的公共场所，停车位已然成为稀缺资源。为使资源利用效率最大化，多地取消住宅小区政府定价，以期发挥价格杠杆的市场调节作用，缓解停车难。记者近期采访发现，停车收费市场化后，该不该收？该收多少？该怎么收？部分地区车主和收费主体之间难有共识，甚至为此纠纷不断。

小区停车收费
矛盾频发为哪般？停车收费
矛盾频发为哪般？

小区门口不抬杆阻拦业主出行，路边收费人员挡在车前不让走……在社交媒体上，因为停车费产生的摩擦、冲突并不鲜见。“停车场突然收费，导致出口时常拥堵，影响正常生活。”家住贵州省贵阳市云岩区万科翡翠传奇小区的一位群众反映，根据物业贴出的通知，2024年，小区公示市场调节收费标准为380元/月/车，并于3月起正式收费。

消息一出，即引发小区业主热议。部分业主代表对此提出质疑：小区停车场规划总车位2600多个，但消防验收通过的只有1300多个。业主代表提出，根据行政许可法等法律法规，未经消防验收及竣工验收的车位，不具备收费资质；此外，物业发文通知前，并未与业主进行协商议价。

《贵阳市停车场条例》规定，住宅区配套建设的停车场需要调整机动车停放服务收费标准的，由停车场管理者与业主进行协商议价。去年9月，贵阳市发展改革委网站曾发布贵阳市部分住宅区停车收费标准，为议价提供信息参考。

收到小区业主投诉后，有关部门、属地政府召集各方进行了多轮协商，但至今仍未达成一致。记者了解到，协商不成的情况在当地较为普遍。

停车收费矛盾纠纷不仅发生在小区内，也出现在公共道路上。

记者采访发现，近年来无人收费方式增多，由此也带来一些问题。一些车主表示，为防止逃费行为，部分路边车位甚至增设自动锁车装置，不缴费就开不走。

可自主定价
但不可随意定价

为妥善处理矛盾，部分地区为此耗费大量行政资源。受访人士认为，表面看是“几块钱”“几十块钱”的争执，本质却是供给质量和服务的价值权衡。

根据我国价格法的规定，价格形成有政府定价、政府指导价和市场调节价3种。“2018年，发改部门把居民小区的停车收费从定价目录中摘除了，变成了市场调节价。”贵阳市一位干部表示，小区停车收费不再实行政府定价或指导价，是顺应民法典的要求。

停车费市场化后，价格由收费主体依据生产经营成本和市场供求状况，并遵循公平、合法和诚实信用原则自主定价。但车主往往不具备过多的可选择性，一般只会停在小区或特定区域内。“在具体定价过程中，就需要注意平衡好各方利益诉求。如果遇到收费依据模糊、标准不透明或者强制收费、捆绑收费等问题，或是停车场本就设施落后、管理不当，车主肯定不乐意缴费。”一位相关部门工作人员说。

停车费看似事小，却备受关注。“我们约谈过多家物业企业，希望它们不要只用合同规定的‘硬手段’，还要多服务、多沟通，用好‘软办法’。”贵阳市住房和城乡建设局住房保障和物业管理处处长温俊说。

受访群众建议，对于协商议价中出现的矛盾，委托有说服力的第三方机构进行评估，并邀请司法部门介入调解；同时，相关责任方也应积极改善设施条件，提升管理水平。

据半月谈



智能停车设备。图据新华社客户端