



# 全国首例碰瓷自动驾驶车辆案 欺负无人车的人类司机被罚2000元

据“武汉交警”官方微博消息,近日,武汉市公安交管支队成功查处武汉首例出租车针对无人驾驶汽车的故意“碰瓷”案件,在确凿证据支撑下,交管部门依法判定出租车司机和某承担全部责任,并对其作出罚款2000元、暂扣驾驶证3个月的行政处罚。

这不是和某第一次“碰瓷”,加上之前作案,两次“碰瓷”累计获赔3900元,这已构成以非法占有为目的。因此,其行为的本质更接近于针对企业财产的诈骗或敲诈勒索,而非简单的交通违法。这起案件为司法实践提出了一个新课题:如何为“攻击人工智能”的行为准确定性。



“萝卜快跑”无人驾驶出租车

## 自动驾驶汽车被人类盯上了

8月5日下午,在武汉洪山区一段主干道上,一辆“萝卜快跑”自动驾驶出租车跟着车流向前行驶期间,打算变道。于是,转向灯亮起,算法系统操控着方向盘转动,车轮也开始向左前侧缓缓移动。

这时,后方一位出租车司机和某,盯着它踩下油门就探了上来。两车之间的距离急速收缩,空气被挤出一声沉闷的声响,“嘭”,后视镜碎裂,传感器外壳顺着路面滚了几圈。事故发生得太快,没人能注意到事故的细节。只是据肉眼看到的现场情况判断,和某似乎是无辜的受害者。

直到交警发现异常,组建专项专班,通过大数据研判,才意识到这起追尾事故的特殊之处。事故并非自动驾驶汽车造成,而是和某恶意碰瓷。

自动驾驶汽车上路之初,人们一直担心它会变成“马路杀手”。没想到,不会辩解的自动驾驶汽车,才是那个遭受欺负的“老实人”。

## 被碰瓷的无人车如何“自证清白”

事故责任似乎很明确,自动驾驶出租车并未完成变道,就有司机驾驶的出租车发生事故。和某也因事故损失获得了相应赔偿。

但很快,办案人员发现,7月23日,和某曾与“萝卜快跑”的自动驾驶出租车发生过相似事故,且都是在自动驾驶汽车变道时发生的撞击。这两起事故,累计涉案金额3900元。

事情变得复杂起来。交警判断,这起牵涉自动驾驶汽车和人类驾驶出租车的交通事故,无疑属于一种新型案件,其责任界定具有新的挑战。

交管支队决定组建专项专班,调查这起案件。他们通过关联分析,发现和某在两次事故前均有“尾随自动驾驶汽车、贴近变道目标”的异常行驶轨迹。同时,办案人员联合司法鉴定机构及技术团队,调取该自动驾驶汽车的算法日志及云端数据,证实事发时自动驾驶系统已识别后方车辆并保持安全距离,而和某却存在加速行为且未采取合理避让。

结论已无悬念,和某具备充分避让条件,却故意反向操作,属于主动制造危险。交警认定其全责,罚款2000元,暂扣驾驶证3个月。

结论之所以如此明确,是因为证据链极为完整。自动驾驶汽车记录的数据中制动、加速度,每一项都以毫秒级时间记录,既不可篡改,也无不可争辩。传统事故靠司机陈述和路口监控来还原,但自动驾驶系统会留下完整的“行为档案”,包括传感器识别结果、算法决策、速度变化、刹车时序、接管记录……所有动作都写进了系统日志。

这意味着,自动驾驶汽车事故不是



一出租车司机碰瓷“萝卜快跑”无人驾驶出租车,被行政处罚

在马路上“回忆”,而是在云端“重建”。对执法部门来说,这相当于拥有了一个可以复盘每一毫秒的“黑匣子证据”,责任划分的边界因此变得更容易被画清。

## 人与机器人的冲突会越来越多

这并不是“萝卜快跑”第一次在武汉卷入事故中。

随着车队规模扩大、全无人运营覆盖的时段变长,武汉交警的事故记录里陆续出现了一些与自动驾驶出租车相关的案件,这些事故大多轻微,趋势却很明显,随着城市中的自动驾驶汽车数量的增加,与之相关的交通事故就会不可避免地增多。自动驾驶汽车不再只是实验场里的样本,而是真正嵌入城市生活的交通主体。

到今年10月底,“萝卜快跑”全球累计订单已经超过1700万单,总行驶里程突破2.4亿公里,其中超过1.4亿公里是在完全无人驾驶的状态下完成的。在武汉这样的重点运营城市,“萝卜快跑”每周要完成25万单出行任务,这意味着每天都有数万辆次车辆在真实街道里穿行。

就在武汉这起碰瓷事故发生3个多月后,今年11月12日,在阿拉伯联合酋长国首都阿布扎比市区一处道路上,一辆社会车辆违规强行变道,横插进一辆由中国车企运营的Robotaxi所在的车道并发生侧向刮蹭。

这起事故造成自动驾驶汽车侧面受损、传感器脱落。执法部门调查后的结论也十分干脆:自动驾驶汽车全程无过错,社会车辆全责。

这个判定与武汉案件的处理方式完全一致,它说明不同国家的交通执法机构面对类似情境时得出了同样的技术性判断,当一个遵循规则的自动驾驶汽车与一个违反规则的人类驾驶者相遇,责任链条反而比传统事故更容易厘清。

## 无人驾驶更危险还是更安全?

随着人类司机与自动驾驶汽车的出现、增多,一个绕不开的问题也引发

人们日益关切:这类由算法而非人类司机操作的车辆上路,到底让城市变得更安全,还是更危险?

对这个问题,很多人最先想到的答案大概是后者。新事物叠加技术的不确定性会放大恐惧。一旦算法犯错,人们会把这种错误视为“绝不该发生的事”;同样的错误若由人类司机造成,却会被归入“难免”。心理学称之为“算法归罪效应”,简而言之,技术越先进,越是声称自己精确,人类对它的容错率就越低。

可若把情绪抽离,只看统计数据,结论几乎反转。“萝卜快跑”的公开数据显示,全无人驾驶平均每行驶1000多公里才会触发一次气囊弹出事故,这个量级远低于普通司机。美国自动驾驶汽车公司Waymo的长期运营数据也呈现类似结果,其事故率大约是人类司机的1/6。

自动驾驶技术显然还远未到成熟阶段,但它在很多情况下,比人类司机状态更稳定、更守规矩、更少受情绪或冲动影响。

不过,安全表现的提升,并不意味着事故数量会自动下降。交通安全问题并不是由某一方的驾驶水平决定,它是城市里无数行为相互交织形成的网。自动驾驶汽车加入道路系统后,这张网被重新排列了一遍。

过去的交通事故,主要来自司机的“操作错误”,包括抢道、分心、盲区、疲劳、情绪化等,这是人类驾驶的固有缺陷。现在,越来越多新形态的事故源于“互动错误”。比如,人类司机预期自动驾驶汽车一定会让行,于是压得更近;外卖骑手相信自动驾驶汽车不会抢路,于是无所顾忌地切入前方。

技术没有问题,问题出在博弈策略的变化上。以前是人和人的博弈,现在变成了人和自动驾驶车辆的博弈。新的交通生态,正在逐渐拉开大幕。

也许等自动驾驶的车越来越多,城市里会出现一种全新的道路体验,你在拥堵的车流里渐生烦躁,前面那辆车却依然不疾不徐。到那时候,人类司机大概会尴尬地发现,自己居然连情绪管理都干不过一辆车,因为它根本不会生气。

## 延伸

### 碰瓷无人驾驶背后的法律追问

出租车与“萝卜快跑”的这次碰撞,激起的不仅是车身划痕,更是数字时代迎面而来的一系列法律追问。

首先,是对行为定性的追问:这是交通事故还是新型诈骗?

传统“碰瓷”多以制造假伤或利用交通规则漏洞来讹诈驾驶员。此案中,和某的行为模式是尾随、预判算法决策,在安全时机制造碰撞,其对象是“系统”,利用的是无人驾驶系统为确保绝对安全而采取的保守策略。他两次“碰瓷”累计获赔3900元,这已构成以非法占有为目的。因此,其行为的本质更接近于针对企业财产的诈骗或敲诈勒索,而非简单的交通违法。最终仅以行政处罚了结,其违法成本是否过低?若未来此类行为规模化、团伙化,现行的交通事故处理框架是否足以形成有效震慑?这起案件为司法实践提出了一个新课题:如何为“攻击人工智能”的行为准确定性。

其次,是证据规则的追问:当“人车之争”变为“算法之证”,我们如何采信?

此案得以侦破的关键,在于专班的“数据研判+专业鉴定”模式。无人驾驶车辆详细的算法日志与云端数据,成为证明出租车“异常加速”的铁证。这标志着根本性转变:在未来涉及智能网联汽车的事故中,最可靠的“证人”可能不再是血肉之躯,而是由代码生成的运行数据。这要求我们的法律证据体系必须与时俱进:如何确保这些数据记录的客观、完整与不可篡改?如何建立权威、中立的第三方鉴定机构来解读这些专业数据,一套适应自动驾驶时代的新型证据规则与鉴定标准,亟待建立。

最后,是立法前瞻的追问:法律如何为科技创新筑牢防护墙?

和某的行为,挑战的不仅是无人驾驶技术的应用边界,更是法律对新技术保护的边界。在技术创新从实验室走向社会的脆弱期,法律必须旗帜鲜明地反对任何“技术寻租”行为。立法与执法应展现出足够的预见性与威慑力,通过提高违法成本、明确刑事打击边界等方式,释放出“科技红线不容碰瓷”的清晰信号,为敢为人先的创新者提供一个受保护的成长空间。

一张罚单并不是句号,而应作为法律护航科技创新的开篇。它警示我们,当人类司机开始“碰瓷”算法,法律必须加速“升级”,才能在这场科技与规则的赛跑中不落下风,真正护航我们安全驶向未来。

据“武汉交警”官方微博、大河网等