



# 6月1日起疲劳驾驶认定有新变化 不只看时长,3个条件占1个就算

2026年2月,公安部正式发布《机动车驾驶人疲劳驾驶认定规则》(GA/T 2372-2026),新规将于6月1日全国落地执行!

新规告别了过去“只看驾驶时长”的单一标准,引入“驾驶行为+生理状态+生活轨迹”三个维度进行立体判定,只要满足任一条件,就算疲劳驾驶!并且新规覆盖全车型驾驶人,尤其强化了客运车辆的监管要求,为道路交通事故调查处理、交通违法行为查处提供了明确

的量化依据。

新规的实施,标志着疲劳驾驶监管进入“精准化、全维度”时代。对驾驶人而言,合规驾驶不仅是规避处罚的前提,更是保障自身及他人生命财产安全的核心;对交通管理部门而言,明确的认定标准与取证方式,能更高效地打击疲劳驾驶违法行为,筑牢道路交通安全防线。

## A 疲劳驾驶认定规则

新规通过时间、状态及背景调查综合判定疲劳驾驶。

一、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.客运机动车驾驶人在22:00至次日凌晨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。(注:客运机动车驾驶人指从事道路旅客运输经营活动的机动车驾驶人。)

二、对在道路交通事故发生过程中具备避险条件但未及时采取有效避险措施的机动车驾驶人,经调查具有下列情形之一的,可认定为疲劳驾驶:

1.通过监测设备(包括但不限于视频监控设备、脑电测量设备等)监测到机动车驾驶人驾驶车辆在事故发生前10分钟内出现生理疲劳闭眼或疲劳程度脑电波特征判断数值小于30的。(注:生理疲劳闭眼是指机动车驾驶人因生理疲劳导致双眼睑完全闭合,并持续2秒以上的行为。)

2.对机动车驾驶人询问/讯问结果证实其处于精神难以集中或精神恍惚、困倦等状态仍驾驶车辆的。

3.对机动车驾驶人驾驶车辆出发前睡眠状况和工作、饮食、用药、生活等情况进行调查,证实存在表1列举的一项或多项调查结果的。

## B 调查取证内容和方法

1.驾驶时间调查:通过提取车载终端或监控平台的行驶记录数据、询问或讯问机动车驾驶人、询问证人、调取视频证据卡口监控等方式,确定机动车驾驶人的连续驾驶时间、停车休息时间和累计驾驶时间。

2.避险情节调查:通过事故现场勘查、模拟实验、数据推算等调查方法,判断事故车辆在事故发生前是否具备避险条件,机动车驾驶人是否及时采取避险措施,并分析其采取避险措施的合理性和有效性。

3.生理状态调查:针对配备或穿戴有关生理状态监测设备的机动车驾驶人,可以调取其驾驶期间使用的监测设备(包括但不限于视频监控设备、脑电测量设备等)记录数据,通过分析车载终端或监控平台记录的图片、视频文件等,确定其是否处于过度疲劳状态驾驶车辆。

4.精神状态调查:在询问/讯问中主动提问“驾驶车辆途中直至发生事故时你的精神状态如何?”“驾驶车辆途中直至发生事故时你是否曾感到疲惫困倦或打瞌睡?”“你在驾驶车辆过程中身体疲倦/打瞌睡的状态持续了多长时间;什么时间开始,什么时间结束。”等问题进行取证,根据机动车驾驶人的回答确定其是否处于疲惫困倦/打瞌睡状态下驾驶车辆。

5.睡眠状况及工作、饮食、用药、生活等情况调查:通过以下方式确定表1中有关机动车驾驶人调查项目的结果。单项调查内容时间跨度一般为事故发生前24小时内,必要时可追溯至48小时内。

——睡眠状况,通过询问机动车驾驶人、同行人员、同住人员或者其他知情人,调取机动车驾驶人24小时内手机流

表1 调查取证内容

序号	项目	调查结果
1	睡眠状况	事故发生前24h内生活轨迹和机动车驾驶人的睡眠情况,存在因参加社交、娱乐活动或使用电子产品等导致没有正常休息或事发前一晚休息时间少于7h的。例如,参加社交活动、打麻将、观看电视、使用手机等
2	工作情况	事故发生前24h内机动车驾驶人从事体力工作和心理(脑力)工作情况,存在从事重体力工作或高强度心理(脑力)工作的
3	饮食情况	事故发生前2h内机动车驾驶人的饮食情况,经专家论证等方式证实存在饮食导致精神状态困倦/打瞌睡的
4	用药情况	事故发生前机动车驾驶人的服用药物情况,存在所服用药物说明书中注有“服药期间不得驾驶机、车、船,从事高空作业、机械作业及操作精密仪器”等类似描述;或有证据表明服用该药物易导致精神困倦的,如血糖异常等
5	生活情况	事故发生前24h内机动车驾驶人的生活情况,存在因开展与身体有关活动导致精神状态困倦/打瞌睡的。例如,徒步、爬山、郊游、游泳、参加体育赛事等

量使用情况,判断机动车驾驶人作息规律和事故发生前24小时内的睡眠时长。

——工作情况,通过询问机动车驾驶人、工友同事、同住人员或者其他知情人,调取机动车驾驶人24小时内工作记录或视频监控等,确定机动车驾驶人的工作情况。

——饮食情况,通过询问机动车驾驶人、同行人员或者其他知情人,调取机动车驾驶人用餐地点监控视频等,确定机动车驾驶人的饮食情况。

——用药情况,通过询问机动车驾驶人、同行人员、同住人员或者其他知情人,调取就医购药、住院治疗病历、用餐视频及记录,现场勘查提取物品、个人遗留物品等方式,确定机动车驾驶人用药情况。

——生活情况,通过询问机动车驾驶人、同行人员或者其他知情人,调取机动车驾驶人购票记录、赛事报名记录、参加活动签到表、景区出入口及周边、体育场馆监控视频等方式,确定机动车驾驶人的生活情况。

## C 其他要求

事故调查过程中应注意排除或区分酒驾、毒驾、分心驾驶等其他违法行为。根据酒驾、毒检结果排除酒驾、醉驾、毒驾等违法行为;根据事发时手机、车载视频使用情况,车内监控录像、车内乘客证言等排除分心驾驶违法行为。



## 4月1日出新规严查后排系安全带? 是老规严管

近日,不少网友在社交平台上转发“4月1日出台新规全国严查后排安全带”的消息。

记者了解到,相关部门并未接到类似通知,我国并未在4月1日出台任何此类全新的专项法规。

根据《中华人民共和国道路交通安全法》相关规定,机动车行驶时,驾驶人以及乘坐人员都应当按规定使用安全带。需要提醒的是,这里的“乘坐人员”明确包括了车内所有座位的乘客,后排乘客依法必须系安全带。

“这个不是新规,乘坐人员都要系安全带,乘客不系安全带,根据相关规定可以处罚乘客。”多地交管部门表示,后排乘客必须系安全带,从来都不是新规!4月1日起,多地加大执法力度,对早已实施的安全带规定从严查处、常态化监管,并非出台新的法规。

交管部门提醒,清明假期将至,广大司乘朋友踏青赏春,无论是在城市道路还是高速公路行驶,司机在系好安全带的同时,要提醒同行的前后排乘车人,全员全程规范系好安全带,为出行加上一个“安全符”。

“勒得慌,系不系无所谓!”“后排根本不用系!”然而,现实中很多司乘人员对安全带存在认知误区。

### 误区一 后排乘客不需要系安全带

《中华人民共和国道路交通安全法》规定,机动车行驶时,驾驶人、乘坐人员应当按规定使用安全带。所以,后排乘坐人同样需要系安全带。当车辆发生交通事故时,后排乘坐人若未系安全带,因没有安全气囊的缓冲和保护,很有可能会撞击到前排座椅、顶棚、前挡风玻璃、仪表台,甚至会直接冲出车外,严重威胁自身和前排驾乘人的生命。

### 误区二 有安全气囊不用系安全带

在发生车祸时,单纯依靠安全气囊是十分危险的,因为气囊的爆发力非常大,如果没有安全带的牵引缓冲,直接撞到正在

爆发的气囊上,对身体会造成严重损伤。

### 误区三 车速慢、行程短没必要系安全带

事故的发生与车辆行驶速度和距离之间没有必然联系,即使自己速度慢,也可能被其他高速行驶的车辆碰撞。所以车速慢、行程短也应系好安全带。

### 误区四 儿童可以直接使用成人安全带

儿童安全座椅就相当于孩子的安全带。儿童的身体结构与成人不同,如果将安全带直接给孩子用,效果可能会适得其反。儿童的头部占身体的比重较大,而且颅骨、颈部很柔软,在事故中容易受到伤害。

因此,儿童乘坐汽车时,切勿怀抱或直接使用成人安全带!需要根据儿童不同生长时期的年龄、身高和体重,选用适合的安全座椅来保护儿童乘客的安全。

### 新闻多一点

#### 不系安全带 为啥隐患如此之大?

根据实验数据显示,即使汽车车速只有20公里/小时,一旦与前方车辆碰撞,如果不系安全带,头部受到的最大冲击力可达110公斤;车速达到40公里/小时,一旦与前方车辆碰撞,人体受到的冲击力相当于从6米高的高空垂直掉落到混凝土地面,冲击力可想而知。

研究表明,当车辆发生正面碰撞时,正确使用安全带,可使死亡率减少57%,侧面撞车时可减少44%,翻车时可减少80%。

当汽车突然停止时,安全带会在第一时间毫不犹豫地把人“按”在座椅上,防止人由于惯性飞向挡风玻璃或砸向仪表盘。

本版文据央视、都市快报