

公安部发布《机动车驾驶人疲劳驾驶认定规则》新规 6月1日起施行

多次闭眼、点头、打哈欠都算疲劳驾驶

公安部发布的《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日起在全国落地执行,从此告别“只看驾驶时长”的老办法,以驾驶行为+生理状态+生活轨迹三维立体判定。

有下列情形之一的应认定为疲劳驾驶:

1. 驾驶行为维度

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;
 客运机动车驾驶人于22:00至次日6:00连续驾驶超过2小时未休息或休息时间少于20分钟;
 客运机动车驾驶人24小时内累计驾驶时间超过8小时。
 取证方式:交警主要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,进行调查取证。

2. 生理状态维度

交通事故发生前10分钟内,驾驶员双眼完全闭合≥2秒或疲劳程度脑电波特征判断数值小于30。
 交通事故发生后,交警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。

3. 生活轨迹维度

交警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,证实存在右表中列举的一项或多项调查结果的。

疲劳程度等级与疲劳程度脑电波特征判断数值对应表

KSS等级	量表陈述	疲劳程度等级	疲劳程度脑电波特征判断数值
1	非常警醒	不疲劳	[40, 100)
2	比较警醒		
3	警醒		
4	一般警醒		
5	既不警醒也不困倦		
6	有点困倦		
7	困倦,保持警醒不费力	轻度疲劳	[30, 40)
8	困倦,保持警醒有点费力	过度疲劳	(0, 30)
9	非常困倦,需要努力挣扎去保持警醒		

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动车、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

疲劳驾驶 驾驶证最高一次记9分

疲劳驾驶认定“三问三答”



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:

典型案例1

驾驶人疲劳时会出现视线模糊、动作呆板、精力不集中、反应迟钝等现象,如果勉强驾驶车辆,极易引发道路交通事故。

许某规范佩戴安全带,仅额头轻微擦伤。

监测设备(视频、ADAS、车载终端)显示多次闭眼、点头、打哈欠、视线偏离等疲劳行为;

近日,在二广高速湖南常德段,一辆小车行驶过程中,先是向左偏移、骑压分道线行驶,随后车辆持续向右偏移,在未减速的情况下径直追尾前方大货车。事故造成两车不同程度受损,小车损毁严重,所幸驾驶人

经了解,驾驶人许某当日独自驾车从湖北前往深圳,夜间休息不足,途中进服务区休整未恢复状态,行驶至事发路段时,因困倦走神、驾驶状态低迷,车辆偏移后追尾货车,引发事故。最终,交警认定许某存在过度疲劳仍驾驶机动车的违法行为,承担事故全部责任,并依法对其处以罚款200元。

询问、讯问证实驾驶人精神恍惚、困倦、注意力难以集中仍驾驶机动车;



生活轨迹显示前24小时睡眠不足6小时,存在连续熬夜、高强度劳作等情形。

如何处罚



典型案例2

近日,在京台高速永清南收费站出口匝道,一辆物流货车突然失控,车辆在路面剧烈左右偏移,连续八次撞击护栏后才勉强停下。更惊险的是,失控全过程中,驾驶人黄某因突发头晕、短暂晕厥,完全失去驾驶意识。

散匮乏,睡眠得不到保障。此次事发时连续驾驶时长未到4小时,但日积月累的身体疲劳,已然构成极高行车风险。高速交警对其开展严厉安全教育警示,并依法完成事故责任认定。

依据现行的《道路交通安全违法行为记分管理办法》规定:

高速交警核查得知,事故的发生,是由于驾驶人黄某长期作息失衡,身体处于持续疲惫状态。黄某每日凌晨4点出车,直至夜间10点才收工,休息时间零

河北省交管总队高速七支队民警张井松表示,长途行车易疲劳,困倦开车风险高。法律要求连续驾驶不超4小时,每次休息不少于20分钟,更要记牢:疲劳不分时长,透支不能硬撑。

针对近期驾驶人、媒体关心的问题,记者近日采访了标准起草负责人。

问:制定《机动车驾驶人疲劳驾驶认定规则》的目的和适用范围是什么?

答:驾驶人身体疲劳状态下驾驶车辆,易出现视线模糊、精神恍惚、反应迟钝、瞬间记忆消失等问题,严重时还会短暂睡眠,失去对车辆的控制能力,极易引发交通事故。但事发时驾驶人是否处于疲劳状态,认定较为困难。为准确认定事故原因,规范事故中疲劳驾驶调查认定工作,全国道路交通安全管理标准化技术委员会组织研究制定了《机动车驾驶人疲劳驾驶认定规则》。所以,制定这个标准是用于交通事故调查的,标准第1条就进行了明确,即“本文件适用于道路交通事故调查处理环节对机动车驾驶人疲劳驾驶行为的认定”。

问:《机动车驾驶人疲劳驾驶认定规则》关于“客运机动车驾驶人在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,以及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,应认定为疲劳驾驶”的规定,是否适用于出租车和网约车?

答:标准中关于客运机动车驾驶人认定疲劳驾驶的这两种情形,是依据《道路旅客运输企业安全管理规范》(交运规〔2023〕4号)的规定。经向交通运输部确认,《道路旅客运输企业安全管理规范》适用于道路旅客运输企业,以及从事道路旅客运输(即班车客运、包车客运、旅游客运)经营活动的驾驶员和车辆等,不涉及出租汽车(含网约车)等经营活动。

问:《机动车驾驶人疲劳驾驶认定规则》对于货车驾驶人连续驾驶时间有没有特别规定?

答:标准对于货车驾驶人连续驾驶时间没有特别规定,适用机动车的一般规定,即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,这也是《道路交通安全法实施条例》第六十二条第七项的规定。