

新提豪车黑屏三次 辅助驾驶夺人生命

新能源汽车屡屡被曝安全问题 上海法院切中产业痛点划下刚性底线

□ 首席记者 陈颖婷

从百万豪车屡屡黑屏引发退车纠纷，到电池衰减争议下的技术宽容，再到辅助驾驶事故背后的伦理拷问，中国新能源汽车行业正经历着一场“司法校准”。在这条技术狂奔的赛道上，司法如何既做“刹车片”又当“加速器”？近日，记者从松江区人民法院获悉，该院审理了三起涉新能源汽车案件，案件切中了产业的痛点，揭开了法律与科技共舞的深层逻辑。



AI 生图

黑屏之痛 为消费者权益划下刚性底线

“提车两周，黑屏三次，拖车都来来回回跑了三趟！”2022 年 9 月 19 日，王女士在某汽车服务公司斥资百万购买了一辆奔驰新能源电动汽车。但因中控屏幕常常黑屏，而陷入了维修的持久战中。

2023 年，王女士于 10 月、12 月先后三次将车辆送至 4S 店维修，经历三次维修后，原告称仍然发现车辆存在黑屏重启等问题，4S 店称需要更换多媒体系统主机。王女士不同意更换，之后双方多次沟通退换车事宜，未能达成一致。

2023 年 4 月 20 日，王女士向松江法院提起诉讼，要求解除和 4S 店的销售合同，要求 4S 店退还全部购车款并赔偿各项损失等。4S 店认为，黑屏问题不代表车辆存在严重安全性能故障，车辆不符合汽车三包规定的法定退车条件，不同意原告的诉讼请求。

法庭结合鉴定报告及鉴定人员陈述，认为黑屏问题如发生在人员密集地区或高速公路等场合时，该故障确实存在影响驾车人员及其他公众安全的安全隐患。

2024 年 8 月，松江法院作出一审判决，综合双方意见及鉴定报告，认为该问题存在时间长，且车辆智能多媒体显示屏的功能对使用人具有不可替代性，而车辆经多次维修仍无法正常使用，严重影响原告正常使用车辆的需求，故松江法院支持原告解除购车合同、

退还购车款的诉讼请求，并对车贷、各项损失等酌情予以处理。二审法院维持一审判决。

“车辆属于技术密集型产品，一般消费者对于车辆可能存在的质量问题难以辨别具体类型和程度。”松江法院商事审判庭法官顾凌之介绍，消费者如遇到严重安全性能故障，且多次维修仍无法排除的，可以通过向法院起诉并申请鉴定的方式，确认车辆的故障程度，以更好维护自身合法权益。

这场“退车风暴”直击行业痛点。工信部数据显示，2023 年新能源汽车投诉中，车机故障占比飙升至 58%，30 万元以上车型投诉量激增 210%。

案件中看似普通的屏幕故障，经司法鉴定后呈现出安全隐患。法院突破性地将智能屏失效纳入“严重影响安全使用”范畴，实则回应了智能汽车“功能安全”的新命题——当机械操控被触控屏取代，电子系统的稳定性就是新的生命线。

虽然汽车三包规定尚未明确将车机系统列为核心部件，但法官运用“不可替代性”原则进行裁量。就像案件中的导航依赖症，其故障频发实质上剥夺了产品核心价值。案件暴露的不仅是技术缺陷，更是沟通机制的断裂。车企强调“硬件未损坏”，消费者却困在“功能瘫痪”的焦虑中。当 4S 店还在区分“维修”与“升级”，法院的判决已然指明：用户体验才是智能汽车质量的终极标尺。

电池衰减争议与“技术容忍判决”

司法在保护消费者权益的同时，也需为技术创新留出足够的弹性空间。与硬件质量纠纷不同，松江法院对某品牌电池健康度两年衰减的判决，展现了司法对技术创新的包容。

当电池容量成为新能源汽车的“生命线”，一场涉及 97 辆公交车的合同纠纷，将技术边界与法律责任的模糊地带暴露无遗。江西某公交公司下属子公司向上海某电源公司采购的电池系统，在使用三年后部分

电池衰减较重，违反了合同约定的衰减不超过 20% 的约定。原告主张“电池质量缺陷”，要求解除合同、退款 2400 万元；被告则坚称“衰减是正常属性，且已超过免费质保里程”。

承办法官何积华调查发现，涉事公交车行驶里程普遍超过 15 万公里。尽管被告维修后部分电池达标，但原告坚持“只有更换全新电池才能解决问题”。最终，松江法院作出判决：驳回解除合同请求，

但酌定减价 150 万元。

去年全国新能源汽车保有量达 3140 万辆，首批动力电池退役高峰即将来临。预计 2030 年电池回收市场规模将突破千亿元。然而，行业仍面临“三座大山”：电池技术瓶颈、售后体系不完善、法律政策滞后。何积华表示：“司法应对新技术持适当容忍态度，避免企业承担不合理的风险。这样不仅为新能源汽车企业提供了法律上的支持，更为整个行业的技术创新注入了信心与动力。”

辅助驾驶引发事故的认定困局

当争议焦点转向软件系统，松江法院受理的自动辅助驾驶事故理赔案暴露出更大法律盲区。

去年 9 月的一个深夜，小杨偷偷驾驶父亲老杨购买的新能源汽车上路，并开启了辅助驾驶功能。然而，在途经人行横道时，一场突如其来的车祸夺走了路人王某的生命。

事故发生后，小杨因无证驾驶被追究刑事责任，而王某的家属将小杨、老杨及两家保险公司告上了法庭。保险公司以“无证驾驶”为由拒赔，而

老杨则坚称自己对儿子偷开车辆的行为并不知情。

松江法院经审理认为，老杨作为车辆所有人，未尽到谨慎管理义务，应承担相应责任。最终，法院判决小杨、老杨及两家保险公司分别承担赔偿责任。这起案件再次为公众敲响安全驾驶的警钟。

法官表示，对于机动车所有人、管理人而言，当其未尽到对车辆的谨慎管理义务及驾驶员的适格选任义务时，其对事故发生显然存有过错，因此需要承担相应的赔偿责任。

使用机动车辅助驾驶系统时仍需遵守现有的交通法规，驾驶员应始终保持对车辆的控制。若因使用辅助驾驶系统导致交通事故，驾驶员仍然可能承担相应的法律责任。当前我国法律尚未明确自动驾驶系统的合法地位，根据道路交通安全法，车辆驾驶人应该是具有驾驶资质的人，而不是系统或车辆本身。根据现行《中华人民共和国道路交通安全法》的规定，驾驶机动车需取得相应的驾驶证。因此，即便使用先进的辅助驾驶功能，驾驶员亦必须持有相应的驾驶证。

建立完善法律体系 加强安全技术研发

三个案例犹如三棱镜，折射出新能源汽车法律关系的多维嬗变。在行业阵痛中，法律正悄然重塑游戏规则。当新能源汽车从“政策驱动”转向“法治驱动”，司法的角色早已超越纠纷裁判者——它是行业标准的塑造者、技术伦理的守门人，更是创新与安全的平衡大师。

早在 2023 年 2 月施行的《上海市浦东新区促进无驾驶人智能网联汽车创新应用规定》，在汽车产业激起层层涟漪。这部全国首部针对 L4/L5 级全自动驾驶的专项立法，不仅让浦东新区 1289 公里测试道路成为技术验证的“竞技场”，更开创性地构建起智能汽车时代的法治框架。随后，

配套出台的《实施细则》进一步明确了智能网联汽车从有驾驶人过渡到无驾驶人的升级路径，明确第三方测试机构的测评范围和依据等内容。

去年 7 月，上海发放了首批无驾驶人智能网联汽车示范应用许可。今年，上海市交通委等部门发布《关于划定浦东新区第三批自动驾驶开放测试道路的通知》，自动驾驶测试道路范围进一步扩大。第三批自动驾驶开放测试地面道路涵盖 583 条、合计 758.62 公里。

今年 2 月，工信部等五部委联合发布《关于开展智能网联汽车“车路云一体化”应用试点工作的通知》。与此政策相配套，7 月，五部委确定北

京、武汉等 20 个智能网联汽车“车路云一体化”应用试点城市（联合体），试点期为 2024 年至 2026 年。

业内专家认为，新能源汽车智能化发展不能以牺牲安全性为代价。中央财经大学副教授王叶刚表示，就智能汽车驾驶风险而言，车辆生产企业与动力电池生产企业等，应当严格遵循并落实产品安全质量主体责任，切实履行自身应承担的各项责任与义务，不应为盲目追求汽车驾驶智能化而忽视安全问题。政府可以制定相关激励措施，鼓励企业加强安全技术研发，强化车辆运行安全监测体系，定期开展安全隐患排查等工作，以保障新能源汽车产业的健康有序发展。