

智能驾驶： 以安全理性把稳发展“方向盘”

■中国城市报记者 孙雪霏

智能网联汽车全面把人工智能、大数据、通信技术深度嵌入制造链，“全民智驾”浪潮劲起。然而，近年来智能驾驶引发的事故引起广泛争论，安全成为关乎行业未来发展的头等大事。

有行业专家表示，在新一轮科技革命和产业变革交汇节点，市场可以拼速度，安全不可打折。政策红线既做刹车亦当护栏，引导行业从“技术狂飙”迈向“安全理性”，才能让消费者放心驾驶。

行业进入冷静期

一场事故为过热的智驾市场降了温。

3月29日晚，一辆小米SU7电动轿车在高速路段发生严重碰撞，事故发生前数秒车辆处于智能驾驶状态。

事故发生后，舆论对智能驾驶功能的过度宣传表示质疑。此前，不少车企在营销中模糊了辅助驾驶与自动驾驶的界限，将驾驶辅助功能宣传为智能驾驶。

事实上，“全民智驾”并不等于“全民自动驾驶”。2022年实施的《汽车驾驶自动化分级》国家标准，明确定义L0—L5级自动化。目前国内整体仍处于L3试点阶段，市售车型绝大多数停留在L2级辅助驾驶，必须在“人车共驾”前提下、限定场景内使用。

“不谨慎的宣传语言，误导消费者把辅助驾驶当自动驾驶，安全风险骤增。”一位连续主导多款L2+车型项目的安全经理一针见血地指出。

与此同时，一些宣传话术

也与说明书“打架”。比如，个别车企此前在发布会上播出过“跨省长途轻松抵达”等富有想象力的场景，用户手册却在醒目位置提示“驾驶员须保持手握方向盘”。

“车企宣传和用户手册自相矛盾：前者什么都行，后者什么都不行。”同济大学汽车学院教授、汽车安全技术研究所所长朱西产对中国城市报记者说，绝不能仅靠驾驶员“自觉”消化说明书，车企更不能“交一本书就免责”。

价格战推高渗透率，也推高了风险。今年以来，长安汽车、比亚迪相继打出“全民智驾”牌，后者更以“加配不加价”将旗下21款车型升级为“智驾版”。吉利、零跑、奇瑞紧随其后，智驾门槛从15万元迅速下探至6万元。

“800万像素图像传感器、算力超100 TOPS的芯片需求激增，供求缺口骤现。”群智咨询半导体事业部资深分析师陶扬提醒，供应链的被动扩张，难免带来产品品质参差不齐。

中国城市报记者了解到，在暗光、雨雪、雾霾等极端环境中，汽车的视觉感知、融合感知存在失效可能；数据驱动模型难以穷尽全部驾驶场景。

“技术没到火候也必须硬上”却成为普遍心态。上述车企项目安全经理直言，这对行业健康发展极为不利。

此外，高配车型搭载的激光雷达、高算力芯片具有很高宣传热度，但真实成交中消费者往往选择低配，功能差距未被充分告知；有的车型仅先开放高速智驾，承诺“后续OTA升级城区能力”。

前述项目安全经理指出：

“产品不能匆忙推向市场，不然出事故只是时间问题。”

安全是发展之基

事故之痛催生监管“加速度”。小米SU7事故发生后，行业迅速“刹车换挡”，多地高速公路电子屏、匝道警示牌滚动提示“关闭辅助驾驶”“慎用智能驾驶”，个别施工路段甚至强制要求关闭智驾功能。各方深刻认识到，科技进步没有“回头箭”，智能驾驶已成全球竞争焦点，惟有巩固安全底线，才能守护来之不易的优势。

4月16日，工业和信息化部官网发布《装备工业一司组织召开智能网联汽车产品准入及软件在线升级管理工作推进会》通告。会议强调，汽车生产企业要充分开展组合驾驶辅助测试验证，明确系统功能边界和安全响应措施，不得进行夸大和虚假宣传，严格履行告知义务，切实担负起生产一致性和质量安全主体责任，切实提升智能网联汽车产品安全水平。业内人士表示，这相当于给“狂飙突进”的行业轻踩了一脚刹车。

“这是必然趋势，安全始终是第一要义，任何的夸大说法都应受到严格监管。”一位智能驾驶行业从业人员告诉中国城市报记者，“去年这类噱头泛滥，已经透支了公众对智能驾驶的信任。”

“标准缺位让‘概念大战’凌驾于实力较量之上。”一名深耕智能驾驶合规领域的技术顾问指出，燃油车时代比拼油耗、马力等指标，一目了然；如今比拼辅助驾驶，却缺乏客观、公允的能力评价体

系，导致企业发明新概念、制造“技术想象”，消费者极易被误导。

该名技术顾问提醒，国家市场监督管理总局早在2020年11月就发布《关于进一步加强汽车远程升级(OTA)技术召回监管的通知》，要求生产者采用OTA方式消除汽车产品缺陷、实施召回的，应制定召回计划，向国家市场监督管理总局质量发展局备案，依法履行召回主体责任。今年4月16日，会议再次重申上述要求，说明违规现象仍时有发生。

监管信号一经释出，行业随即呼应。4月17日，中国汽车技术研究中心有限公司党委书记、董事长安铁成撰文直陈，部分车企虚假或夸大宣传，往往将组合驾驶辅助功能包装成“完美的智能驾驶方案”，结果让消费者“越用越大胆”，导致存在误用、滥用风险。

他指出，研发创新时应鼓励大胆探索技术边界，但面向公众的商业化落地，必须恪守安全底线。

为技术探索设好护栏成共识

除了监管立规，行业也开始自筑“第二道防线”。4月15日，鸿蒙智行率先发起“全民出行安全倡议”，呼吁用户规范使用智能辅助驾驶功能，并宣布“五一”假期在多城开展线下科普；6天后，中国汽车工业协会与中国汽车工程学会联合发布《关于规范驾驶辅助宣传与应用的倡议书》，呼吁车企履行质量安全主体责任、规范营销宣传、切实履行告知义务。至此，从政府“红线”到

行业“黄线”，多重防护网交织成形。

当前，行业宣传口径悄然转向，“安全”重新占据C位：夸大的“自动驾驶”字样被“智能驾驶”“辅助驾驶”取代，“零接管”“闭眼躺平”等刺激表述大幅收缩；更多企业把“安全性”置于产品卖点之首。

“智能网联汽车产业的可持续发展不仅依赖技术突破和市场推动，也亟需制度保障与行业自律共同发力，构建协同有序、规范透明的创新生态。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋的上述提醒，道出了行业共识。

技术向前，安全不退，企业主动作为态度鲜明。不久前，广汽集团执委会委员、广汽研究院院长吴坚在广汽智能化安全峰会上提出，智能化与安全并不对立，提升汽车安全性同样要依靠科技进步。更高分辨率的传感器、算力更强的芯片让车辆具备主动预警能力，这是传统机械时代难以企及的。

“智能汽车是必由之路，大家不要因为一些极端事件就否定方向。”吴坚在接受中国城市报记者采访时说，关键在于为技术探索设好护栏，避免“带伤上路”。

一名主流整车品牌技术规划部人士亦向中国城市报记者分析，若行业能够整体跨入L3阶段，即意味着法律意义上的“自动驾驶”将正式落地，车企需对系统接管期内的事故承担主体责任，各类“免责条款”将失去效力。

事实上，广汽、奇瑞、极氪、小鹏、华为等企业已摩拳擦掌。华为宣布今年推出新版智驾系统，计划在高速场景实现L3商用、城区场景开展L3试点；工业和信息化部等四部门2024年6月敲定9个L3试点联合体，涵盖长安汽车、比亚迪、广汽、一汽、蔚来等乘用车生产企业；多家车企同步推进高精地图、冗余制动、驾驶员状态监测等关键能力，以期满足L3准入门槛。

此外，保险机制前置，倒逼风险可量化。一名广东省广州市智能网联示范区运营团队负责人建议，鼓励车企与保险公司联合开发“智能驾驶适配”保险产品。该负责人指出：“智驾险能体现车企担当，还可通过理赔数据反向倒逼企业优化算法、提升硬件可靠性。技术水平较差且事故频发的车企可能因赔付率过高而失去上险资格，从而形成市场筛选。”

浙江温岭： 清理悬崖垃圾 守护地球之美

近日，浙江温岭蓝天救援队和温岭慈善义工安邦服务队的志愿者们，在方山景区进行悬崖垃圾清理活动。这项悬崖垃圾清理活动，志愿者们已经坚持十年之久，足迹遍布温岭五龙山、楼旗尖、方山等35处悬崖，130多公里山道。他们平均每月清崖两次，累计开展200多场次，已清理山体垃圾200多吨。

人民图片

