



### 神州熱點

香港文匯報訊（記者孔雯瓊 上海報道）第二十一屆上海國際汽車工業展覽會日前落下帷幕，與以往不同的是，今年車展上關於自動駕駛的宣傳發生了顯著變化，「高階智駕」「零接管」的表述已經悄然消失，取而代之的是更準確的「輔助駕駛」字眼。展台工作人員不再滔滔不絕地炫耀智能配置和自動駕駛賣點，而是反覆強調電池防護、車身強度、隱私保護；而消費者在試駕的時候，最常提出的不是零百加速多少秒，而是「出了故障能不能自己接管」「碰撞後車門如何打開」等問題。安全，成為了壓倒一切的話題。行業分析人士稱，車展前，官方已出台監管智駕營銷行為的措施，意在遏制浮躁氛圍，引導行業理性有序發展。

內地加強智能網聯汽車推廣規範化 要求充分測試驗證及明確功能邊界

# 智駕宣傳回歸理性 滬車展打安全牌

「今年車展上，我在小米展位並沒有看到任何與智能駕駛相關的展示。」有觀眾在接受香港文匯報記者採訪時表示，「展台主打的標語是『人車家安全生態』，強調的更多是智能生活場景。」該觀眾還指出，不只是小米，整個車展上，許多車企在宣傳時也明顯減少了對自動駕駛技術的強調。「特別是一些提供智能駕駛解決方案的上游企業，也變得格外謹慎，描述上非常小心。」

## 市售車輛智駕僅為L2級

不久前發生的一宗與自動駕駛相關事故，為本屆車展蒙上陰影，也促使曾經無序競爭的智能駕駛行業進入了冷靜期。「小米的輔助駕駛，其實只是L2級別。」在展館一角，一位智能駕駛解決方案企業的工作人員悄悄告訴香港文匯報記者，「現在我們和車企合作時，宣傳也非常謹慎。所謂『自動駕駛』，現在其實只限於商用範圍，必須在特定場景、特定路段運行，還得配備安全員隨時監控。絕不敢對外宣稱可以直接在民用場景使用。」

此前應急管理部表示，目前市售車輛提供的智能輔助駕駛功能，最多也只屬於L2級。根據內地2022年發布的《汽車駕駛自動化分級》標準，駕駛自動化分為6級（詳見附表），其中L0至L2為駕駛輔助，駕駛員需全程監控駕駛。據香港文匯報記者了解，只有到達L3級別才是機器開車，駕駛員可在緊急情況再執行接管。今年車展上，就算一些軟件企業技術上已支持L3，但目前也只能以L2的名義提供服務。

## 參展前車企修改廣告字眼

另據業內人士透露，車展開幕前，許多車企連夜修改了宣傳材料，並刪除了大量涉嫌誇大宣傳的措辭，例如比亞迪對「天神之眼」的宣傳改為駕駛輔助，理想汽車原計劃為現有產品推出「智駕版」現在改成「智能版」，激光雷達企業禾賽科技將其最

新的激光雷達感知方案名稱從「千里眼」臨時改為「千里眼」。華為也把宣傳視頻的字幕從「智駕」改為「智駕（輔助）」等。

2月底，工信部發布《關於進一步加強智能網聯汽車產品准入、召回及軟件在線升級管理的通知》，明確要求車企嚴格執行產品准入和軟件在線升級備案制度，強調企業需「明確系統功能邊界和安全響應措施」，「不得進行誇大和虛假宣傳」，嚴格履行生產一致性和質量安全主體責任，業界評價稱智能網聯汽車迎來強監管時代。

## 「組合駕駛輔助」成官方表述

4月中旬，工信部召集60多家汽車企業舉行智能網聯汽車產品准入及軟件在線升級管理的專題會議，強調智駕技術必須充分開展組合駕駛輔助功能的測試與驗證，明確系統功能邊界和安全響應措施，嚴禁誇大宣傳和虛假宣傳。值得注意的是，「組合駕駛輔助」已正式成為官方表述，過去廣泛使用的「智能駕駛」「智駕」等詞彙不再被提及，標誌着相關領域在表述和推廣上的規範化進一步加強。中國汽車工業協會聯合中國汽車工程學會隨後發布《關於規範駕駛輔助宣傳與應用的倡議書》，要求企業「嚴格依據《汽車駕駛自動化分級》命名功能，杜絕模糊或誤導性表述」。

「安全」成為此次車展的高頻詞彙。有參展的智能駕駛公司不僅在宣傳字樣上標明「智能輔助駕駛」，還在演示屏幕上特意提示「駕駛員全程手扶方向盤」。各車企在發布會上着重強調安全，廣汽集團執委會委員黃永強表示，廣汽集團將為未來L4車型的自動駕駛安全擔責兜底；吉利汽車集團首席執行官徐家閔20分鐘內提了61次「安全」，強調安全是智能駕駛輔助的先決條件；小鵬汽車CEO何小鹏則宣布將開啟行業首個「AI智能輔助駕駛安全訓練營」。

車展的新品發布也聚焦安全之上。比如，賽力斯推出其創新的智能安全系統，提供零部件的奧托立夫全球首發Omni safety全方位安全解決方案等。此外，華為聯合11家車企發布智能輔助駕駛安全倡議，主張實事求是地宣傳。

# 強監管遏制浮躁 助行業健康發展

## 專家解讀

隨着監管政策收緊，行業對智能駕駛未來發展的討論也愈發理性。國際智能運載科技協會秘書長張翔在接受香港文匯報記者採訪時表示，監管加強並不意味着智能駕駛行業將放緩發展步伐，恰恰相反，這是一次對行業過熱現象的降溫，有助於推動技術健康、有序演進。

張翔指出，此次監管的核心在於規範智能駕駛功能的營銷行為，而非限制技術研發。近年來，部分車企為爭奪市場份額，存在誇大宣傳智能駕駛功能的現象，將輔助駕駛能力包裝成「L2+」甚至「L2.999」等概念，實則遠未達到真正意義上的自動駕駛標準。這種不規範宣傳不僅誤導了消費者，也在一定程度上加劇了行車安全風險。

「小米車禍事件成為行業問題的一個導火索，暴露出智能駕駛領域法律規滯後、企業營銷誇大等深層次問題。」張翔指出，目前國內在司法

層面上尚缺乏針對智能駕駛事故責任劃分的明確規定，消費者在遇到相關事故時，往往難以理清責任歸屬。同時，由於大多數車企掌握着後台數據，缺乏獨立第三方託管，導致事故認定中存在「運動員兼裁判員」的問題，進一步增加了責任認定的複雜性和不確定性。

針對這些問題，工信部近日發布的文件明確要求，車企在宣傳智能駕駛功能時必須採用統一術語，禁止各自為政，避免消費者被各類模糊表述誤導。張翔表示，雖然工信部公告並不能直接取代法律規範，但通過政策引導和行業整頓，將有效促使車企在宣傳中更加審慎務實，有助於推動行業理性健康發展。

張翔強調，儘管監管力度加大，但新能源汽車和智能駕駛領域的技術創新步伐不會因此放緩。行業整體仍有望向L3乃至L4階段穩步邁進。他同時提醒，儘管加強監管能夠在一定程度上遏制行業內的浮躁氛圍，但車企長期存在的流量焦慮和生存壓力，仍需通過技術突破和產品體驗提升來根本解決。相關部門應加快完善智能駕駛領域的法律法規體系，從源頭上為行業創新和消費者權益保護提供更加堅實的保障。

●香港文匯報記者 孔雯瓊 上海報道



●參觀者在第二十一屆上海國際汽車工業展覽會的小鵬G6展車內體驗車載智能系統。新華社

## 「零接管」誤導用戶 開智駕睡覺釀禍

### 特稿

近年，伴隨輔助駕駛成為新能源車的標配，很多駕駛員對此產生依賴性。同時，不少銷售人員誇大智駕優勢，聲稱「零接管」「完全解放雙手」，甚至讓不少消費者錯誤地認為是「無人駕駛」，給交通安全埋下隱患。

今年3月29日晚間，三名女大學生駕駛一輛小米SU7標準版，從湖北武漢前往安徽池州途中發生碰撞後爆燃，造成三人身亡。據已披露信息，事故發生前該車輛處於NOA（領航輔助駕駛）狀態，事發路段因施工修繕，用路障封閉自車道、改道至逆向車道。事故發生後，多地高速提醒慎用和勿用輔助駕駛。此外，去年11月，一位駕駛員在滬渝高速湖北仙桃段開啟輔助駕駛後打起瞌睡，導致發生追尾事故；今年4月，廣東一男子開啟智駕後分心睡覺，夜間在高速狂飆百公里被罰。

「智駕不是『代替』開車，而是『幫助』輔助開車，讓車更安全。現在的智駕至多是L2級別。」東風風圖汽車CEO盧放告訴香港文匯報，目前汽車營銷宣傳很混亂，有些車企稱配有高速NOA是高階智駕，還有的將最高配車型才有的智駕能力指代到所有車，但是用戶對此並不知道。在他看來，不是不能宣傳智駕，而是不能進行「忽忽型、狂轟亂炸、洗腦型」的宣傳。

今年2月，工信部、市場監管總局發文要求車企提供自動化等級等信息時，應當真實、全面，不得作虛假、誇大系統能力或引人誤解的宣傳，確保消費者正確理解和使用智能網聯汽車產品，防止駕駛員濫用風險。應急管理部針對近期智駕事故也發文強調，車企在宣傳中須避免誤導，而駕駛員也必須握緊自己的方向盤。

●香港文匯報記者 張帥 武漢報道

香港文匯報訊（記者張帥 武漢報道）目前智駕管制方案主要是兩種，一種是激光雷達，一種是視覺方案。多數業界人士認為視覺方案是智駕發展趨勢，但需要不斷更新模型，持續進行數據訓練。當前技術條件下，車企多通過配合搭載激光雷達、毫米波雷達等其他傳感器裝置，來提高智駕可靠性。

車企也不斷探索新技術確保智能駕駛安全。4月中



●4月中旬，嵐圖發布全球首個L3級智能架構「天元智架」。香港文匯報武漢傳真

## 「軟」「硬」升級 提高安全度

句，嵐圖發布全球首個L3級智能架構「天元智架」。嵐圖CEO盧放介紹，該L3級智能安全駕駛系統可雲端生成高保真駕駛場景訓練樣本和實時多源數據融合，並結合用戶駕駛數據，優化車端大模型策略，使得智駕系統能更高效地應對複雜場景。在日常行駛中，能夠實時監測車輛前、後、底部和兩側的碰撞風險，並採取相應主動防禦措施。

智駕進階亦離不開法規與金融的「軟」支持。在現行法律法規下，司機仍是安全行車的第一責任人。全國人大代表、小鵬汽車董事長何小鹏在今年全國兩會建議行業主管部門完善事故責任認定體系，明確不同級別智能駕駛汽車在事故責任中的劃分原則，制定具體的事故責任認定邊界與統一標準，以避免責任認定的模糊與爭議。

在金融支持方面，已有車企嘗試與保險公司合作推出智駕險，但這一產品仍處於試點階段，主要由車企向保險公司購買，車主通過車企進行選購。業界人士呼籲，要鼓勵車企與保險公司聯合開發適配智能駕駛的保險產品，從而解決用戶在使用智駕功能時的後顧之憂。