



辅助驾驶不能当自动驾驶

市场监管总局、工信部征求意见,规范智能网联新能源汽车宣传,避免误导公众

N央视

今年上半年,安徽、江苏、浙江等地的高速公路上出现了诸如“高速路况复杂,慎用辅助驾驶”“智能驾驶只是辅助,高速开车仍需专注”等警示标语,引发社会对智能驾驶技术安全性及应用的关注。

记者了解到,日前,《市场监管总局 工业和信息化部关于加强智能网联新能源汽车产品召回、生产一致性监督管理与规范宣传的通知(征求意见稿)》,向社会公开征求意见,反馈截止日期为2025年9月15日。



工作人员在一家车企的北京智能制造基地总装车间内工作



日前,在智能汽车链展区黑芝麻智能展台,参观者在参观展出的辅助驾驶芯片产品

□相关阅读

我国尚无量产车型达到L3级水平

N新华 科技日报

近年来,智能驾驶技术快速发展,成为许多新能源汽车的重要卖点。然而,随着该技术频频引发事故,不少专家呼吁为其“系”上安全带。那么,智能驾驶技术发展现状如何?国内外对其安全性测试和评估标准是什么?记者日前就此采访了相关专家。

中国科学院院士欧阳明高认为,再高级的智能驾驶也只是辅助,不能称之为完全自动驾驶。

“很多用户把智能驾驶当成完全自动驾驶,这种错误认识在一定程度上导致用户过度依赖、信任智能驾驶功能。”重庆市智能网联新能源汽车产教融合联盟专家成员、重庆三峡职业学院智能网联汽车教研室主任李小令说。

他介绍,当前,我国将汽车自动驾驶能力分为6个等级。L0级为完全手动驾驶,需驾驶员完成全部驾驶操作。L1级为辅助驾驶,智能驾驶技术可协助驾

驶员控制车辆速度、方向等,但要求驾驶员全程参与驾驶。L2级为部分自动驾驶,车辆基本具备掌握驾驶权的能力,但需要驾驶员监控周围环境,随时接管车辆。目前,多数车企推出的所谓自动驾驶功能,实际处于L2级水平。L3级及以上都是有条件的自动驾驶。L4级是高度自动驾驶,L5级代表完全的自动驾驶。

“目前,还没有量产车型能达到L3级水平,更不要说达到L4、L5级了。”李小令说,受技术、环境、法规等影响,智能驾驶技术在实际应用中存在感知系统缺陷、决策算法风险、网络安全威胁、人机交互不成熟以及法规与责任模糊五大类安全隐患。

以感知系统缺陷为例,一些车辆由于自身硬件故障或传感器在恶劣环境中性能下降,出现无法准确检测到静止车辆等情况,造成极大安全隐患。人机交互不成熟则是指驾驶员因过度信任系统而分心,在系统退出自动驾驶时,无法及时接管车辆。

未经备案不得开展OTA升级活动

根据征求意见稿:企业应当在车辆APP、车载信息交互系统显著位置和用户手册中显示组合驾驶辅助系统的安全提示和使用说明,以便于消费者阅读、理解和操作,避免驾驶员将组合驾驶辅助功能视为自动驾驶功能使用。

企业应当开发、使用安全优先的驾驶员监测、警示和处置功能,密切监测驾驶员的驾驶状态,在驾驶员出现脱手、睡眠等脱离动态驾驶任务的情形时,及时采取语音警告、方向盘震动、限速、靠边停

车、组合驾驶辅助功能禁用等警示或控制措施,以便驾驶员及时接管车辆和降低安全风险。

企业应当强化智能网联新能源汽车缺陷信息监测,减少网络攻击、网络威胁和漏洞引发的车辆事故风险。市场监管总局对存在因安全提示和使用说明不完善、网络攻击、网络威胁和漏洞等安全事件开展缺陷调查,必要时督促企业通过召回方式进行改进。

企业不得通过用户操作或系统逻辑主动关闭驾驶员监测、警示和处置功

能。市场监管总局将对驾驶员监测、警示和处置功能不足的问题开展专项调查,必要时纳入缺陷分析与调查工作。

另外,企业应在机动车合格证系统中完整、准确填报组合驾驶辅助系统、储能装置单体及总成等关键信息,并严格执行软件在线升级(以下称OTA升级)活动分类管理要求,未经备案不得开展OTA升级活动,不得将未经充分测试验证的软件版本推送给用户,不得通过OTA方式隐瞒缺陷,确保

生产的搭载组合驾驶辅助系统的智能网联新能源汽车产品与准入产品一致,并承担产品安全责任。工业和信息化部、市场监管总局将加强协调管理,发现企业未按照要求补充报送有关技术参数及验证材料、车辆性能与报送技术参数不一致、未经备案开展OTA升级活动、实际OTA升级活动与备案不一致的,依照有关规定进行处理。对频繁开展OTA升级活动的企业,市场监管总局将进行重点抽查和专项核查。

车企不得做虚假、夸大系统能力或引人误解的宣传

同时,企业向消费者提供有关智能网联新能源汽车驾驶自动化等级、系统能力、系统边界等信息时,应当真实、全面,不得做虚假、夸大系统能力或引人误解的宣传,确保消费者正确理解和驾驶智能网联新能源汽车。

企业在组合驾驶辅助系统或功能命名及营销宣传中,不得暗示消费者可

以视其为自动驾驶系统、具备实际上并不具备的功能,防止驾驶员滥用。

企业应当避免夸大宣传车辆驾驶性能,误导消费者以不合理的高速驾驶车辆。市场监管总局将加大对企业广告活动和商业宣传行为中夸大组合驾驶辅助功能、欺骗或误导消费者等情形的监督检查力度,组织召回技术机构

开展过度宣传等技术认定工作,并会同工业和信息化部开展专项联合调查,依法做好整治规范工作。

企业应当按照《关于进一步加强智能网联汽车产品准入、召回及软件在线升级管理的通知》的要求,及时报告组合驾驶辅助系统使用期间发生的安全事件和碰撞等事故。市

场监管总局联合工业和信息化部等有关部门加强事故深度调查与分析,并对企业事故报告情况进行监督检查,一经发现企业未按要求报告事故信息的,将向社会公开通报并督促整改。对企业在事件事故报告中存在隐瞒或遗漏重大事实的,市场监管总局、工业和信息化部将进行专项核查。

“见证
——穿越80年的抗战闽记”
系列报道 7

至暗时刻 他撑起中国近代海军

作为闽籍海军名将,陈绍宽执着于海军事业,书写家国担当

A04