

监管拧“紧箍” 智驾挤“水分”

车企虚假宣传自动驾驶可面临2年以下刑期

随着新能源汽车竞争进入下半场,行业竞争主线从“价格战”转为“智驾战”,“高阶智驾”“智驾平权”似乎成为车企营销的标配。事实上,许多车企都存在过度营销智驾的争议。

最近,工信部要求各车企,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。

工信部出手后,公安部也就智能驾驶敲响“安全警示钟”。若因虚假宣传造成严重后果,可对责任人处2年以下有期徒刑或拘役,并处或单处罚金。

”



在北京亦庄的自动驾驶示范区内,自动驾驶测试车辆在进行车载设备道路测试中自动避让行人。 新华社图

智驾警钟再被敲响

3月29日22时44分,一位在读大学生驾驶一辆小米SU7标准版纯电动轿车在安徽铜陵德上高速公路池祁段行驶过程中,因激烈碰撞混凝土隔离带并起火,酿成了一场严重的交通事故。

上述事件在引发舆论哗然的同时,也引发了汽车行业对于智能驾驶安全性以及营销宣传的思考。

我国将自动驾驶技术分为L0~L5六个等级,其中L1~L2级被称为“辅助驾驶”,需人工全程监管。L3级为分界线,从L3级开始车辆控制权逐渐交由自动驾驶系统,也即到了L3阶段才可以真正被称为“自动驾驶”。

L3级被定义为有条件自动驾驶,即指系统在特定环境下可以完成全部驾驶操作,但驾驶员需要在系统发出请求时及时接管。L4是指系统可以在特定环境下完成全部驾驶操作,无须驾驶员干预。L5是指系统可以在任何环境下完成全部驾驶操作,无须驾驶员干预,即实现彻底的无人驾驶。

虽然有车企宣布将在2025年率先启动L3级别自动驾驶车型量产上市销售,但当前车企在售车辆搭载的基本上都是L2级辅助驾驶。

在竞争日趋激烈的大背景下,这几年智能驾驶已成为了汽车产品中一个“决定性”的卖点,车企也频频用“0接管”“解放双手”“脱手驾驶”“一边开车一边开会”“每周仅需接管1~2次”“99%场景无须干预”“上班路上处理邮件”“相当于请了代驾”等词汇和话术进行营销宣传,这些宣传过度强化了智驾功能,对消费者产生了误导。

中国汽车流通协会专家委员会委员李颜伟表示,部分新势力车企在推广产品时大肆宣传智能座舱和自动驾驶技术,有的车企高层通过长途驾驶直播、线上发布会等方式,展示车辆在复杂路况下仍然能做到“全程无接管”,以此证明自己的智驾系统的优越性,这在一定程度上对消费者形成了误导,使之认为智能驾驶比人工驾驶更为安全。车企在进行智驾宣传时过度宣传智驾系统的功能,暗示消费者在开车过程中可以释放双手,这样的传播在一定程度上造成了严重交通事故惨剧的发生。

在商汤智能产业研究院原创始院长、阿里云研究院原创始院长田丰看来,目前主流的L2级辅助驾驶对复杂环境并没有特别强的识别能力。特别是在大雨、大雾、暴雪等恶劣天气下,毫米波雷达和摄像头探测距离会急剧缩短,即便是激光雷

达在雨天散射也会比较严重。这意味着驾驶人需要对驾驶进行全程监管。

监管压实安全底线

对智能驾驶从宣传话术到法律责任的界定,将倒逼车企在技术落地与安全底线间重构平衡。

近日,工业和信息化部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。

会议要求,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。

随后,一份疑似相关会议纪要在网络流传。纪要内容显示,会议针对组合驾驶辅助相关功能和名称等作出要求,例如禁用“自动驾驶”“代客泊车”等用语;不允许公测;限制频繁OTA升级,验证充分才可上车等。有业内人士向澎湃新闻新闻记者确认了该会议纪要的真实性。

公安部的一则提醒,更是展现出了对行业乱象的零容忍态度。公安部道路交通安全研究中心官方公众号“交通言究社”发文,提醒驾驶人谨慎使用智能网联汽车辅助驾驶功能,要求企业不得虚假或夸大宣传辅助驾驶功能。文章强调,车企若虚假宣传自动驾驶导致严重后果,责任人可面临2年以下有期徒刑或拘役。

在智驾安全因重大事故而受到全民关注的当下,主管部门整顿行业乱象,不仅是对消费者的安全负责,更是在推动整个行业平稳健康地发展。

随着监管升级,车企的风向已经开始出现变化。

多位车企人士透露,目前流传的要求细则堪称“史上最严”。具体细则包括使用驾驶辅助功能必须对人脸ID进行识别;宣传中禁止使用“代客泊车”“一键召唤”“远程遥控”等名词等。

沃尔沃汽车亚太区总裁兼CEO袁小林日前公开表示,技术突破固然重要,但责任归属的模糊可能让用户陷入“信任陷阱”。若车企以营销话术过度美化辅助驾驶功能,可能导致消费者误判系统能力,进而引发安全隐患。

需要指出的是,车企宣传方式的改变只是其中一方面。监管升级也有望加速行业洗牌,让行业更快地驶入有序发展的快车道。

乱象将被逐渐纠正

智驾带来的安全问题正在持续引发全行业关注。最近,全球管理咨询公司麦肯锡发布的《2025麦肯锡中国汽车消费者洞察》报告指出,智驾技术在中国市场的进一步普及,很大程度上取决于车企对相关技术的科学传播以及消费者教育,从而使得消费者始终能在当前技术条件允许的边界范围内,合理科学地使用智驾功能。

“我们正站在机械控制向数字控制转型的关口。”田丰告诉记者,智能驾驶的终极目标不是替代人类,而是建立更高效的人机协同范式。当车企不再将“无接管”作为营销噱头,当消费者真正理解“辅助”二字的含义和重量,这场关于技术边界与生命权的对话,或许才能走向理性深处。

小米SU7电动轿车严重交通事故不仅将汽车行业长期存在的安全争议推至台前,也将主管部门早已酝酿的智能驾驶时代“如何对车企加强监管”的议题重新被审视。

除了过度宣传外,行业内认为企业以及相关主管部门应在智能汽车安全方面采取更多的必要举措。

值得一提的是,小米SU7交通事故中的驾驶人在驾驶的过程中把这个行为交给了智能辅助驾驶(NOA)(在这个过程中系统曾多次发出分心报警以及脱手预警“请手握方向盘”“请注意前方有障碍”等提示),但实际道路情况复杂,在遇到突发状况时,NOA没有给她足够的反应时间,在短短的2~4秒内没有任何人可以让她车辆在116公里/小时的速度安全而平稳地停下来。

这折射出,无论是车企规范宣传、消费者安全培训,还是监管制度方面,均有待进一步完善。

李颜伟认为,对于智能汽车而言,现有技术完全可通过车内摄像头监测驾驶员状态,对驾驶人分心、脱手等行为实施提示警示、减速靠边、紧急制动等分级干预,车企在研发中应强化驾驶员监控与风险预防机制。当前不少车型虽然装配了车内摄像头监测驾驶员状态,但在驾驶员失去警觉时,缺乏足够的减速、紧急停车等应急措施,使得潜在危险进一步放大。

而在这一方面,监管也应协同发力。在李颜伟看来,相关监管部门应对驾驶过程中出现的违规操作,如驾驶员在车内睡觉或其他长时间脱手等情况进行严格管理,并推动将此类高风险行为纳入道路交通法规的监管范围。通过加强执法和完善法规,形成车企与监管部门的协同治理,才能为消费者提供真正安全可靠的出行环境。

纵深

智驾立法需提上日程

在国家层面的自动驾驶专门法案尚未被正式提上日程时,业内不少专家认为地方性法规可以先试先行。因为地方性法规不仅能促进自动驾驶及相关产业的协同发展,推动区域自动驾驶技术应用的良性竞争,还能让更多地方立法提供丰富的实践经验,加速国家层面的立法进程。

“对于智驾安全,我认为要从两方面来看。”长安汽车董事长朱华荣分析说,一方面,有关部门要结合中国自动驾驶汽车产业发展现状,建议建立责任认定机制,对不同等级和形态的自动驾驶车辆明确权责划分,以满足自动驾驶汽车上路需求。“另一方面,汽车企业自身要做好智能驾驶的研发,不断优化迭代,多进行示范运行,从局部区域示范运行扩大到全面运行。在保障安全的前提下,产品要从辅助驾驶向更高等级自动驾驶逐步迭代。”朱华荣补充道。

中国民航大学副校长吴仁彪指出,《中华人民共和国道路交通安全法》(以下简称《道路交通安全法》)等上位法未明确自动驾驶车辆的法律地位及事故责任划分,制约了技术规模化的推广。

吴仁彪表示,有关部门应尽快修改《道路交通安全法》等上位法,充分授权有条件的地方,结合本地资源禀赋,在更大范围、更多场景开展自动驾驶汽车规模化试点应用。当监管从“运动式整治”到“制度性约束”,企业从“营销内卷”到“安全优先”,消费者从“技术迷信”到“理性认知”,智能驾驶才能真正回归“辅助工具”的本质。

西南政法大学教授付子堂则认为,在自动驾驶汽车产业化、商业化应用的关键时期,有关部门应尽快制定《中华人民共和国自动驾驶汽车法》(以下简称《自动驾驶汽车法》),为自动驾驶汽车产业发展奠定坚实的法律基础。

付子堂指出,制定《自动驾驶汽车法》具有重大战略意义。该法不仅是实现汽车强国与人工智能强国战略目标的关键,也是推动自动驾驶技术研发创新、吸引资本投入的关键保障。

据中国经营网、中青报、中新网等