

重庆推动汽车行业发展
定规则

自动驾驶国标落定 重庆从“标准跟随者”到“规则共建者”



等待出厂的新车

近日,强制性国家标准《智能网联汽车 自动驾驶系统 安全要求》(GB 44721—2026)正式批准发布,为L3、L4级自动驾驶车辆首次划下清晰的安全准入基线。当行业还在消化这份“最严”国标时,重庆已悄然跑在了前面——从长安汽车深度参与全球首个自动驾驶统一技术法规制定,到首块L3专用号牌“渝AD0001Z”驶上街头,再到市民如今已通过出行平台打到合规的自动驾驶车辆,重庆正用“试点探路+标准共建”的打法,为自动驾驶大规模上路铺出一条快车道。

安全基线 L3上路 要跨几道“硬门槛”

工信部牵头制定的自动驾驶强制性国家标准,拟于2027年7月1日起实施,适用于搭载L3、L4级自动驾驶系统的客货运车辆。标准起草人、中国汽车标准化研究院总工程师孙航介绍了两级自动驾驶的核心差异:L3级需驾驶员随时保持接管能力,及时响应系统介入请求并接管车辆;L4级可在指定运行条件下独立完成全部驾驶任务,遇突发状况可自主执行最小风险策略,无需驾驶员兜底。

新标准为车企划定全生命周期安全红线,要求企业从安全方针、风险管理、安全保证、安全提升四个维度,搭建覆盖车辆设计、生产、上路运行的全流程安全体系。新车上市前,必须通过仿真、场地、道路全方位试验检测,满足研发验证标准。重庆复杂的道路环境,为自动驾驶车辆实景测试提供了天然练兵场。国标明确,自动驾驶系统安全水平需达合格专注的人类驾驶员,杜绝安全隐患。

在应急处置层面,两级标准要求梯度分明:L3级车辆需停靠至路边安全区域,L4级则需停靠至更安全的专属区域,标准更为严苛。同时,新规细化人机交互规范,规范系统启停与状态提示,防范误用滥用。其中L3级增设驾驶员监测功能,通过闭眼、低头等至少两类指标判定驾驶状态,监测周期不超30秒。

孙航表示,这套规范体系旨在“压实车企责任,摒弃概念炒作”,筑牢交通安全底线、提振消费者信心。相较于联合国自动驾驶全球法规,本次国标完成本土化优化,将电动自行车纳入试验场景,精准适配国内复杂路况,大幅提升标准的落地性与实用性。

全球对表 “重庆提案” 怎样挤进国际法规

如果说国标是国内的“安全尺”,全球统一技术法规就是中国车企出海的“通行证”。2026年6月,由中国、欧盟、英国、美国、加拿大、日本共同牵头制定的自动驾驶系统全球统一技术法规(ADS GTR)正式发布,全球自动驾驶有了公认的统一规则。

在这场标准博弈中,重庆力量并未缺席。作为重庆汽车产业龙头,长安汽车全程深度参与了该项国际法规编制。记者了解到,长安汽车选派核心专家进入国家技术法规专家组,依托海量实测数据和大规模量产经验,提出了一系列关键技术提案并被最终采纳,包括“简化型式批准申报材料”“完善自动驾驶人机交互原则”“明晰ADS激活状态定义”等,都是车企在实际研发和认证中会遇到的切肤之痛。

有业内人士评价,这“不仅体现了长安汽车对中国复杂交通环境的深刻理解,更彰显了其作为智能安全标准制定者的实力”。换句话说,重庆车企不光埋头搞技术,还在国际标准谈判桌上掌握了一定话语权,把本土经验变成了全球规则的一部分。

与此同时,长安汽车也在同步推动国内标准体系建设,牵头制定了《汽车驾驶自动化分级》等多项国家标准,逐步搭建起“国际法规—国家强标—企业标准体系—量产技术”的多维架构。这种内外同步的策略,让企业既能满足国内严格的安全准入,也能在未来的出海认证中少走弯路。

号牌探路 首块L3牌照 驶出重庆试验田

标准制定得再完善,最终还是要落到能跑起来的量产车上。早在2025年12月,长安深蓝汽车就获得了L3级自动驾驶专用正式号牌,“渝AD0001Z”由此成为重庆乃至全国率先挂上专用号牌上路的L3车辆之一。

与北京以立法“铺路”不同,重庆走的是“试点突破、灵活推动”的路子。记者梳理发现,重庆主要依托国家级智能网联汽车准入和上路通行试点城市的身份,依据《重庆市智能网联汽车道路测试与应用管理试行办法》等规范性文件,通过政府部门“一对一”行政指导、开放特定测试路段、推动个案落地等方式,让企业能较快把产品推上实际道路验证。

长安科技人工智能基础与应用副总经理梁锋华特别强调了一个关键区别:此次获批上牌的L3车辆,与过去挂“测试牌照”的车辆有本质不同。“测试车辆主要用于企业研发验证,通常是改装车;而‘准入试点’车辆则是获得公告的量产车型,经过严格测试和检验,具备大规模生产的能力。”梁锋华说。这意味着,重庆街上跑的L3号牌车,不再是实验室的工程样机,而是消费者日后在4S店能买到的同款。

记者近日在重庆街头观察到,悬挂绿色专用号牌的自动驾驶车辆已成日常一景。不少体验过的市民反映,车辆在应对加塞、避让电动自行车等本地特色场景时,动作已相当老练,这背后正是重庆开放包容的试点环境所提供的迭代可能。

出海加速 12亿公里数据 炼成智驾底气

能在国内标准和国际法规两条线上同时拿到话语权,离不开真实道路数据的长期沉淀。长安汽车数据显示,其“天枢领航”智能辅助驾驶系统已累计护航超12亿公里,完成近1000万次泊车组合辅助和超1000万次安全避险,城区领航测试超500万公里。这些在重庆、在全国“跑出来”的里程,逐步构筑起覆盖生理、心理、情感三个层面的安全防护体系。

有了标准,有了数据,重庆智驾的出海棋局也在加速落子。长安汽车相关负责人表示,未来长安将以ADS GTR法规落地为契机,严守安全底线,确保L3及以上产品研发验证与国际标准无缝衔接,积极推进海外适配测试与合规储备,“让‘重庆智造’的自动驾驶汽车加速驶向全球”。

孙航也从行业角度给出了判断。他认为,这一标准体系既为全球自动驾驶治理提供了中国实践,也为我国车企出海和国际技术互认打下了基础,将有力推动产业高质量可持续发展。目前,长安汽车已深度参与制定国际、国家、行业标准共270余项,其中智能化领域标准达60余项,从规则遵守者逐步转变为规则共建者。

从划定国内安全基线,到参与全球规则制定,再到量产车驶上街头、筹划出海,重庆正在把自动驾驶的每一个关键环节串联起来。当不少地方还在探讨“能不能上路”时,重庆已开始回答“上路后怎么管、怎么走出去”的下一道题。

上游财经综合新华社、重庆日报、每日经济新闻