

# L2级辅助驾驶强制国标落地成定局

► 本报记者 于大勇

6月4日,国家标准信息公共服务平台公示《关于征求〈智能网联汽车组合驾驶辅助系统安全要求〉拟立项强制性国家标准项目意见的公告》。这意味着L2级辅助驾驶的强制性国标的落地已是板上钉钉。

专家表示,国家标准为L2级辅助驾驶系统设定最低安全门槛,意味着所有车企在设计 and 生产相关产品时,都必须达到这一基本的安全标准。这不仅有助于规范市场秩序,防止低质量、不安全的产品进入市场,还能显著提升整体道路交通安全水平。

## 国标实施迫在眉睫

中国汽车流通协会乘用车市场信息联席会分会此前发布的数据显示,今年前两个月,国内新能源乘用车L2级及以上的辅助驾驶功能装车率达到66.3%。随着技术成熟以及相关法规逐渐完善,辅助驾驶在向低价市场渗透。

伴随L2级辅助驾驶技术的普及,部分车企在进行智驾宣传时夸大其词,模糊辅助驾驶与自动驾驶概念,将辅助驾驶包装成自动驾驶进行宣传,误导了消费者,导致悲剧发生。尤其是今年3月底发生的小米高速公路碰撞致3人死亡事故,引发全社会关注。

“当前,辅助驾驶市场存在一些问题,如不同车企的技术水平

差异大、安全标准不统一等,这为消费者带来了潜在的安全隐患。随着技术的成熟和相关法规的逐渐完善,实施L2级辅助驾驶国标已成为当务之急。”中国城市发展研究院文旅产业振兴研究院常务副院长袁帅认为,国标的实施能够规范市场秩序,确保所有车企生产的辅助驾驶系统都达到一定的安全标准,保障消费者的权益。同时,国标还为技术创新提供明确的方向,推动行业朝着更加安全、可靠的方向发展。如果不及实施国标,随着低价市场渗透率的提高,可能会出现更多因安全性能不达标而引发的事故,对消费者和整个行业都将造成不利影响。

“普及本身并不等于安全,甚至可能在没有标准规范条件下诱发过度依赖。一旦车主对系统功能误判,认为辅助驾驶等同于自动驾驶,将极大增加安全风险。”知名商业顾问霍虹屹坦言,技术普及的速度必须有法规规范同步配套,否则就是“跑得快的车没有刹车”。因此,L2国标的出台,不仅是对行业现状的回应,更是对未来潜在风险的预防。

“技术的快速普及若缺乏相应法规约束,易出现鱼龙混杂的局面。低价市场消费者对价格敏感,若车企为降低成本在安全上打折扣,后果不堪设想。”眺远咨询董事长兼首席执行官高承远表示,国标的实施可以及时规范市

场,确保低价车型的辅助驾驶功能同样安全可靠,避免因安全标准不一致引发的市场混乱,保障消费者权益,引导行业有序发展,为智能网联汽车的持续扩张奠定坚实基础,由此实施国标迫在眉睫。

## 需强化安全监管

据了解,该标准计划由工业和信息化部提出,委托全国汽车标准化技术委员会智能网联汽车分会执行,项目周期为22个月,主要起草单位包括中国汽车技术研究中心有限公司、东风汽车集团股份有限公司、华为技术有限公司等。

根据公示,本标准适用于装配了组合驾驶辅助系统的M和N类汽车。本标准规定了组合驾驶辅助系统的通用技术要求,主要包括运动控制能力、驾驶员状态监测、驾驶员干预、系统边界及响应、系统探测能力、系统安全性要求、功能安全等方面,并规定相应的审核要求,明确典型工况的试验方法。

“国家标准的实施对于保障道路交通安全具有重要意义。”北京市社会科学院副研究员王鹏认为,通过设定统一的安全标准,可以确保所有搭载L2级辅助驾驶系统的车辆在关键安全性能上达到一致水平,从而减少因系统缺陷或不足而导致的交通事故。

“当前,L2级功能在量产车

中快速普及,但技术路线、功能定义和安全冗余缺乏统一规范,部分企业为降低成本弱化安全设计(如传感器配置、算法鲁棒性)。”资深人工智能专家郭涛表示,L2级辅助驾驶强制国标的确立,可倒逼企业提升安全基线,避免因技术水平参差不齐导致事故风险差异。例如,国标可规定传感器最低配置和算法验证场景,确保功能在典型场景(如跟车、车道保持)中的可靠性。“长期看,统一的安全门槛有助于建立消费者信任,推动技术健康迭代,而非陷入‘配置军备竞赛’忽视本质安全。”

“这将强制车企达到统一的安全基准,减少因性能缺陷或误导宣传导致的事故。同时,标准通过覆盖产品全生命周期(研发、测试、生产),可推动行业技术升级和测试设备完善,间接提升整体道路安全水平。”中国民族贸易促进会理事常务主席支培元说。

## L3还有多远

随着L2级辅助驾驶强制国标的落地已成定局,业界对于L3级自动驾驶国标何时落地充满期待。

“当L2级辅助驾驶的安全框架逐渐清晰后,L3级自动驾驶国标的推进进程确实有可能会加速。”王鹏表示,L2级辅助驾驶作为L3级自动驾驶的前置技术阶段,其安全框架的清晰为L3级自动驾驶的立法提供了重要的参考

和依据。

“随着L2级辅助驾驶技术的成熟和安全性能的提升,公众对于更高级别自动驾驶技术的信心和接受度也会相应提高,这将为L3级自动驾驶的立法创造更加有利的社会环境和舆论氛围。同时,政府和相关机构也可能基于L2级辅助驾驶的经验教训,以推动智能网联汽车产业的更快发展。”王鹏说。

然而,也有专家认为L2级辅助驾驶对于L3级自动驾驶的推动作用并没有想象中那么大。

“会起到一定推动作用,但L3级自动驾驶立法进程受多因素影响。”高承远表示,L3级自动驾驶涉及更复杂的交通场景、伦理道德考量以及跨部门监管协调等问题。尽管L2级国标实施会加速各方对自动驾驶安全规范的探索,但L3级立法还需综合考量技术成熟度、社会接受度、基础设施配套等多方面因素,需稳步推进,不可一蹴而就。

“L3的关键转折在于责任主体从人转向系统,而这需要更清晰的法律、伦理和监管框架支持。在L2标准逐步形成行业共识后,相关部门将更具制定L3规则的现实基础和实践经验。换言之,L2标准是行业‘从实验走向制度’的前奏。只有打好了根基,L3才有可能更快落地。”霍虹屹说。

## 小鹏汽车“牵手”阿里云 加快建设海外技术体系

本报讯(记者 张伟)近日,记者从2025阿里云中企出海峰会深圳站获悉,小鹏汽车和阿里云继在国内全方位合作之后,也在海外展开深度合作,依托阿里云全球基础设施与领先的AI能力,小鹏汽车正加快构建适配海外市场的技术体系。

近年来,新能源汽车成为“出海”新主力。小鹏汽车深耕欧洲市场,同步推动东南亚、中东非等海外市场的发展。今年第一季度,小鹏汽车海外销量登顶新势力出口第一,海外销量同比增长370%。

为支撑快速扩张的海外市场,小鹏汽车与阿里云合作实现关键业务系统的全球快速部署,保障海外业务的上线速度和可用性。

据介绍,阿里云国内外一致的服务协同及本地化团队,为小鹏汽车海外重大项目提供贴身驻场支持。得益于此,小鹏汽车“出海”开服速度提升100%,研发运维效率提升80%。

值得一提的是,阿里云的全栈AI

优势正助力小鹏汽车加速构建海外技术体系。基于阿里云灵骏智算,小鹏汽车建成国内汽车行业首个万卡规模智能计算集群,算力储备高达10EFLOPS,集群利用率峰值达到98%,并建立秒级故障发现和处置的高可用容灾体系。该集群使小鹏汽车“云端模型工厂”迭代周期平均缩短至5天,支持大模型快速迭代。目前,小鹏汽车正推进720亿参数规模模型的训练与优化,构建支持预训练、后训练、模型蒸馏及车端训练的全流程闭环。其中720亿参数规模世界基座模型,具备更强长链推理(CoT)能力,最新一代大模型成果已搭载在小鹏G7上。

小鹏汽车副总经理、全球基础设施负责人谭蔚华说:“我们和阿里云一起构建了中国和海外之间的技术框架,中国和海外的技术架构是一体的,这样可以快速地把国内的研发团队复制到全球,在不同的地方开服及开展其他业务都能很快地应用。”



6月26日,宇通客车出口中亚地区的第1万台车辆在河南省郑州市宇通新能源厂区海外承装车间正式下线。目前,宇通是中国出口中亚市场最多的客车品牌,也是中亚市场最大的新能源客车供应商。

上图:工作人员在宇通新能源厂区海外承装车间作业。

下图:当日宇通客车出口中亚地区的第1万台车辆在河南省郑州市宇通新能源厂区海外承装车间正式下线。

新华社记者 郝源/摄

