

L2级辅助驾驶强制国标时间表初定

► 本报记者 于大勇

近日,工业和信息化部发布《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》强制性国家标准(报批稿)(以下简称“标准报批稿”),并建议2027年1月1日正式实施。该标准是国内首个L2级辅助驾驶强制性国家标准。

专家表示,此举意味着所有车企在设计和生产相关产品时,都必须达到这一基本安全标准。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。

为智能网联汽车保驾护航

工业和信息化部装备工业一司相关负责人表示,随着组合驾驶辅助系统的广泛应用,其安全能力愈发受到社会各界的关注。在此背景下,工业和信息化部提出并推动强制性国家标准《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》研制,划定系统安全基线,从而保障我国智能网联汽车产业健康发展。

据了解,标准报批稿将L2级组合驾驶辅助系统划分为3类,即基础单车道、基础多车道、领航组合驾驶辅助系统,明确其功能边界、能力阈值与安全要求。相关标准覆盖系统设计、验证、运行监控、人机交互、失效响应及数据记录等全链条技术要求,适用于所有搭载组合驾驶辅助功能的量产乘用车与商用车。

为保障组合驾驶辅助系统能够正确响应复杂多变的真实交

通情况及使用过程中潜在的安全风险,标准报批稿还对设计与开发流程、风险管控等提出安全保障要求。同时,标准报批稿构建了包括场地试验、道路试验、文件检验等在内的多层次评价方法,以全面考察系统的安全能力。

“标准报批稿将L2级组合驾驶辅助系统细分为3类并明确功能边界,实际上是为技术发展划定了‘赛道规则’。”中国企业资本联盟副理事长柏文喜坦言,过去,车企对辅助驾驶的定义五花八门,消费者难以辨别差异。统一分类后,车企必须在明确的技术框架内竞争,将倒逼辅助驾驶行业从“功能堆砌”转向“安全优先”技术路线。全链条技术要求覆盖设计、验证、监控等环节,意味着车企需要建立更完善的研发体系和测试能力。长期看,这将有利于提升国产辅助驾驶系统的技术成熟度与国际竞争力。

“标准报批稿的发布,是国内辅助驾驶行业发展进程中里程碑式节点,对整个行业的技术进步形成了全方位的正向推动作用。”中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅表示,此前,国内L2级辅助驾驶领域长期缺乏统一的强制性技术规范,不同车企对于辅助驾驶功能的定义、性能标准、安全边界设定各不相同,部分企业为了降低成本或者追求营销噱头,有意无意弱化功能的安全冗余设计,甚至出现虚假

宣传等情况,整个行业技术发展处于良莠不齐状态。

袁帅说,此次标准报批稿将L2级系统明确划分为基础单车道、基础多车道、领航组合驾驶辅助3类,清晰划定不同等级功能的能力阈值与安全要求,相当于为全行业提供了统一的技术研发坐标系。企业无需再在模糊的规则下做无意义的差异化竞争,可以将更多研发资源投入到标准要求的核心技术指标提升上。同时,标准报批稿覆盖了系统设计、验证、运行监控、人机交互、失效响应及数据记录等全链条技术要求,相当于为企业建立了一套完整的技术研发流程规范,能够帮助行业逐步形成标准化技术开发与验证体系,避免不同企业各自为战造成资源浪费,也能推动上下游供应链围绕统一标准进行配套技术迭代,进而带动整个产业技术水平和生态提升。

L3级进程是否会加速

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

“逻辑上会加速,但节奏取决于3个‘衔接’。”广东省社会政策研究会副秘书长高承远认为,L2级辅助驾驶国标解决了“辅助驾驶如何安全”的问题,为L3级自动驾驶国标立法提供了技术验证基础和事故数据参照,减少了规则制定的盲目性。但L3级

自动驾驶涉及权责转移、保险体系重构、高精地图合规等更为复杂的制度设计,需要《中华人民共和国道路交通安全法》修订、产品准入管理、运营监管等配套同步推进。“预计2026年将出现更多L3级试点城市扩容和商业化运营许可,但全国层面的立法可能要到2028年后,待L2级辅助驾驶国标实施后的实际运行数据反馈成熟后再落地。”

“L2级辅助驾驶安全框架逐渐清晰,可能会加速L3级自动驾驶的立法进程。”资深人工智能专家郭涛表示,L2级辅助驾驶国标明确了驾驶员责任,强调其辅助性质,而L3级自动驾驶在特定设计运行域内允许脱手脱眼,事故责任主体明确为车辆生产企业。L2级辅助驾驶国标的实施,有助于让公众和企业更清晰地认识辅助驾驶与自动驾驶的区别,为L3级自动驾驶立法在责任界定等方面提供参考和经验,也能促使车企加速L3级技术落地与法规适配,推动相关立法工作加快推进。

在接受采访过程中,专家们一致认为,国标只是提升智能辅助驾驶安全的基线,要想进一步提升安全性能更需要政府部门和企业各司其职、形成合力。

“政府部门和企业应协同发力,从技术、法规、教育3个方面共同推进。”中国投资协会上市公司投资专业委员会副会长支培元表示,政府部门应加快推动标准落

地实施,并加强市场监管,对虚假宣传采取暂停公告、强制召回等处罚;推动将辅助驾驶操作规范纳入驾考体系,提升驾驶员认知水平;建立事故深度调查机制,利用数据反哺技术迭代升级。相关企业要加强系统冗余设计与极端场景验证,提升SOTIF(预期功能安全)能力;优化人机交互设计,确保驾驶员始终处于监控状态;主动开展用户培训,明确系统能力边界与使用规范。同时,要强化对公众科普力度,破除“智驾万能”认知误区;鼓励媒体客观报道,避免片面渲染技术能力。

“提升智能辅助驾驶安全性,需要政府部门与企业形成协同合力。企业层面,应将国标要求内化为产品基因,在研发中强化传感器冗余、算法鲁棒性等核心安全指标,同时杜绝功能夸大宣传,通过清晰的用户教育避免误用;售后端需建立快速响应机制,依托OTA(在线升级)持续迭代安全性能,积累真实路况数据以优化系统。政府部门要强化标准落地监管,严格市场准入审查,对不符合安全要求的产品零容忍;同时加快配套体系建设,比如完善智能网联汽车保险制度、推动高精度地图合规应用,为技术安全落地扫清障碍;此外,还可牵头搭建行业级数据共享平台,促进企业间安全经验互通,在技术快速迭代中筑牢安全底线。”郭涛说。

本报讯(记者 于大勇)近日,中国汽车工业协会发布的最新数据显示,今年3月,汽车产销量分别完成291.7万辆和289.9万辆,环比分别增长74.4%和60.6%,同比分别下降3%和0.6%。其中,乘用车产销量分别完成244.6万辆和241.2万辆,环比分别增长74.8%和57.1%,同比分别下降5%和2.3%;商用车产销量分别完成47.1万辆和48.7万辆,环比分别增长72.5%和80.7%,同比分别增长9.1%和8.9%。

中国汽车工业协会副秘书长陈士华表示,今年春节后,企业生产经营活动加快,市场活跃度提升。3月份,汽车产销量环比大幅度回升,同比略有下降,相较前两个月有所好转。其中,国内市场受政策切换调整、需求前置释放、同期高基数等因素影响,表现相对低迷,同比呈现两位数下滑;尽管面临外部不确定性挑战,依然表现出较强韧性,中国品牌竞争力持续提升。

今年1-3月,汽车产销量分别完成703.9万辆和704.8万辆,同比分别下降6.9%和

3月国内车市表现相对低迷

5.6%。其中,乘用车产销量分别完成590.9万辆和593.4万辆,同比分别下降9.3%和7.6%;商用车产销量分别完成113万辆和111.4万辆,同比分别增长7.9%和6%。

“一季度,汽车产销量小幅度下滑,降幅较1-2月收窄,释放出向好信号。其中,乘用车市场降幅收窄,商用车销量保持增长,新能源汽车热度持续保持,汽车出口量快速增长。”陈士华说。

展望二季度,陈士华表示,“两新”(新一轮大规模设备更新和消费品以旧换新)等政策效应将持续释放,北京车展将开启新品密集发布周期,有助于提升市场热度,提振汽车消费。

“不过也要看到,当前外部环境复杂多变,地缘政治冲突风险上升,原材料及关键部件价格高位震荡,企业经营压力进一步加大,内需市场动能偏弱,行业运行仍面临较大压力。要密切关注外部环境形势变化,有效应对各类

风险挑战,持续扩大内需,深入整治内卷式竞争,营造良好市场环境,助力行业平稳运行。”陈士华说。

C919国产大飞机哈尔滨-上海首航

4月15日11时56分,搭载140名旅客的MU5631航班平稳降落在哈尔滨太平国际机场。东方航空C919国产大飞机哈尔滨-上海航线成功首航,标志着国产大飞机正式投入东北至长三角核心航线。

上图:4月15日,工作人员在MU5631航班内进行清扫。

下图:4月15日,工作人员在哈尔滨太平国际机场作业。

新华社记者 张涛/摄

