

辅助驾驶不能当自动驾驶

智能网联新能源汽车监管加强,将推动技术成熟与行业高质量发展



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……日前市场监管总局、工信部联合发布《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)》(下称《通知》)。

《通知》主要聚焦四个层面,一是加大智能网联新能源汽车缺陷调查与召回管理力度;二是强化智能网联新能源汽车生产一致性监督管理;三是加强企业广告活动和商业宣传行为监督;四是强化智能网联新能源汽车事件事故报告与深度调查。



■封闭测试场内进行辅助驾驶主动安全功能测试。新华社记者 孙凡越 摄

不得夸大智能驾驶功能

今年以来,多家车企或发布智驾普及战略,或披露 L3 级有条件自动驾驶、L4 级高度自动驾驶技术的量产落地时间,掀起新一轮“全民智驾”技术普惠与量产竞速热潮。然而,因司机使用智能驾驶、辅助驾驶导致的交通事故时有发生,引发社会广泛关注。

《通知》明确要求,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,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。

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。

早在今年 4 月 16 日,工信部装备工业一司组织召开了智能网联汽车产品准入及软件在线升级管理工作推进会,强调智能驾驶的宣传边界,提出“不得进行夸大和虚假宣传,严格履行告知义务,切实承担起生产一致性和质量安全主体责任”。5 月初,小米、理想、蔚来、小鹏等车企纷纷调整线上、线下宣传物料中“智驾”描述,将其改称为“辅助驾驶”。

业内专家认为,在规范宣传的背景下,企业间的竞争将更加注重产品本身的实力。在自动驾驶技术研发和应用方面具有优势的企业,将能够在市场中脱颖而出。对于技术实力较弱、过度依赖宣传来提升市场竞争力的车企,可能会面临更大的生存压力。相关举措将助推智能网联

新能源汽车产业的洗牌和整合,促进产业健康发展。

车企 OTA 升级管理更严格

《通知》提到,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。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。

《通知》要求车企提前公开升级内容和目的,可确保用户知情并自主选择是否接受升级;未经充分测试的 OTA 升级可能引发系统故障、安全隐患甚至数据泄露,要求车企“不得将未经充分测试验证的软件版本推送给用户”可降低因软件缺陷导致的车辆失控、故障等问题,保障用户行车安全。

业内观点认为,今后 OTA 升级管理将更严格,避免车企通过 OTA 升级隐瞒缺陷或规避责任。记者注意到,以前曾有个别车企曾通过 OTA 升级擅自修改车辆性能参数,如续航里程、动力输出等,或在未告知用户的情况下推送未经测试的软件版本,引起了用户的不满投诉。

专家解读:长期利于行业发展

乘联会秘书长崔东树认为,《通知》对行业发展具有

巨大推动意义。当前汽车行业智能化加速推进,但在安全责任落实、技术规范与宣传方面仍存在问题。

崔东树指出,《通知》对企业要求较严格,尤其针对智能网联汽车的安全驾驶:一是强制开发并使用驾驶员监控功能,如脱手、疲劳检查等,且功能不得随意关闭,确保驾驶员始终对车辆负责并有效驾驶;二是明确 OTA 升级需受安全控制,落实生产一致性管理,不允许存在内测版本或部分人先行测试的情况,避免消费者成为极端情况测试的“小白鼠”,保障消费者安全;三是强化应对网络攻击、网络威胁等状态的能力,确保生态与产品安全。

崔东树表示,严格管控自动驾驶,能倒逼技术完善,强制企业开展组合驾驶深度测试,推动算法、算力升级。同时,行业规范化与市场整合将增加合规成本,促使企业投入更多资源完善测试体系、建立数据平台及应对高频监管检查,这虽会给企业带来管理压力,但也能让优秀企业脱颖而出,避免“优秀企业不突出、小企业用不成熟技术忽悠消费者”的现象。

他认为,短期内企业会面临技术周期延长、成本上升及工程落地需更多测试等阵痛;但长期来看,监管将加速行业标准形成,推动 L3 级以上自动驾驶合规发展。该意见通过强化安全责任、规范技术验证与宣传、完善监管协同机制,平衡了技术创新与消费者安全、驾驶员安全、道路安全,虽会给自动驾驶企业带来短期合规压力,但长期将推动技术成熟与行业高质量发展,助力中国智能网联汽车占据世界更优势地位,引领世界智能化发展新趋势,让智能化更好赋能电动化。

本报记者 王力 综合报道

车主课堂

为啥三角警告牌是汽车必备品

我们在去车管所办业务或在车辆年审时,都会被要求拿出来三角警告牌摆放在车后。很多车主都有疑惑:这个三角警告牌明明不常用,为什么还是必备品?下面我们就来了解一下机动车三角警告牌的作用与使用方法。

三角警告牌是什么

三角警告牌是机动车随车携带的、使用时放置在道路上,能昼夜发出警告信号以表示停驶机动车存在的警告装置。当车辆在路上遭遇突发状况或故障,必须打开车辆双闪并在车后特定距离处放置三角警告牌以减少二次事故风险。

三角警告牌由反光三角、荧光三角和底座构成。在夜间,它外层的反光三角在汽车灯光的照射下,能反射出强烈的光线,提醒后方车辆注意避让。而它内层的荧光材料则在白天发挥其作用,通过漫反射让司机在明亮的环境

中也能清晰发现三角警告牌的存在。

当司机在道路上因突发故障停车检修或遭遇意外事故时,三角警告牌的反光能够及时提醒其他车辆注意避让,从而有效降低二次事故的风险。

法律相关规定

《中华人民共和国道路交通安全法》第五十二条规定:机动车在道路上发生故障,需要停车排除故障时,驾驶人应当立即开启危险报警闪光灯,将机动车移至不妨碍交通的地方停放;难以移动的,应当持续开启危险报警闪光灯,并在来车方向设置警告标志等措施扩大示警距离,必要时迅速报警。

第六十八条规定:机动车在高速公路上发生故障时,应当依照本法第五十二条的有关规定办理;但是,警告标志应当设置在故障车来车方向一百五十米以外,车上人员应当

迅速转移到右侧路肩上或者应急车道内,并迅速报警。

《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第六十条规定:机动车在道路上发生故障或者发生交通事故,妨碍交通又难以移动的,应当按照规定开启危险报警闪光灯并在车后 50 米至 100 米处设置警告标志,夜间还应当同时开启示廓灯和后位灯。

车辆年检提示

根据《机动车安全技术检验项目和方法》(GB 38900-2020)及相关法规要求,车辆年检时需检查三角警告牌,其作为安全装置是必检项目之一。因此在车辆年检时,车主要确认是否随车携带三角警告牌。

注意:部分车辆原厂配备的警告牌可能收纳在后备箱盖板或工具箱内,需提前取出备查。

石家庄车驾管在线