

▲账户名称:辽源市龙山区蓝立方科技有限公司,法定代表人:方军,不慎将银行开户许可证丢失,基本存款账户编号:J2440001687901,账户号码:0301011000004804,开户银行:吉林银行股份有限公司辽源金汇支行,声明作废。

▲女孩:李一依出生日期:2013年12月11日出生证明编号N230003961,母亲:郭红志,身份证号码:232330198706101264,父亲:李洪宇,身份证号码:239005198610022813,出生证明丢失,声明作废。

▲男孩:金序出生日期:2009年6月13日出生证明编号J230014821,母亲:滕亚凤,身份证号码:230721197203101544,父亲:金玉才,身份证号码239005197303191532,出生证明丢失,声明作废。

自动驾驶“新国标”发布——

汽车营销吹牛话术犯法了！

近日,国内首个规范L2级组合驾驶辅助的强制国标GB 47955-2026(以下简称“新国标”)正式发布,实施节点定在2027年1月1日。这份标准由工业和信息化部组织制定,华为、小米、比亚迪、特斯拉等近40家车企、科技企业联合参与编制,是约束L2级辅助驾驶产品的首部硬性法规。与此同时,驾驶辅助领域另一重磅强制国标GB 39901-2025,也敲定于2028年1月1日正式实施。

两大国家级强制标准先后落地,标志着国内智能辅助驾驶将正式告别野蛮生长的时代,迈入以安全合规为唯一准入门槛的高质量发展新周期。小鹏集团董事长兼CEO何小鹏表示:“中国的智能辅助驾驶,无论是企业做的效果,还是相关法律法规的制定,都走在全球前列。”

高普及下“野蛮生长”

工业和信息化部数据显示,时至今日,国内新车市场中搭载L2级智能驾驶辅助系统的比例已经高达七成,而具备更高阶的领航辅助(NOA)功能的车型占比也历史性地突破了三成。这意味着,每卖出10台新车,就有7台搭载了组合驾驶辅助功能,每3台里就有1台支持城市或高速领航。

工业和信息化部装备工业发展中心副主任刘法旺表示,近年来,伴随着智能网联技术的迅猛发展,组合驾驶辅助功能加速上车,功能类型已从高端车型的增值配置,逐步扩展为10万元级车型的标准配置。这一趋势在提升驾乘体验的同时,也暴露出部分车型系统性能不足、驾驶员对功能使用不当等问题。针对上述问题,工业和信息化部组织制定该项强制性国家标准,以更好规范行业发展,保障使用安全。

在激烈的市场“内卷”与流量焦虑下,一些车企为打造差异化卖点,用L2.5、L2.999这类非官方分级,模糊了“辅助驾驶”与“自动驾驶”的边界,淡化系统在雨雪、大雾、无标线道路等场景下的能力短板。

营销端的文字游戏,造成了不少用户认知的错位。一些车主误将L2辅助系统当成全自动驾驶,开启领航功能后长时间脱离方向盘,低头刷短视频、闭目休憩,甚至在高速公路上放弃路况观察。

由于此前国内智能驾驶领域只有推荐性标准,缺乏强制性准入约束,车企的宣传话术、硬件配置、OTA升级几乎全靠企业自

律。这也导致部分低配车型“名义上搭载L2,实际上性能不达标”,在紧急场景下无法完成有效制动或车道保持,存在道路风险。

划清法规红线

新国标作为强制性标准,把产品研发、硬件配置、宣传话术、数据留存全部纳入准入审核体系。这也意味着,夸大宣传不再只是商业道德问题,而是触碰法规红线的违规行为。这份标准从四个维度为行业划定了安全边界。

第一,在汽车营销层面盛极一时的“文字游戏”被明令禁止。标准将L2级辅助驾驶清晰划分为基础单车道、基础多车道、领航驾驶辅助(NOA)三种级别。基础单车道仅支持ACC加车道保持,不允许自动变道;基础多车道的变道必须由驾驶员拨杆主动触发;即便是最高级别的NOA,也必须在规定的运行设计域内工作,严格遵守变道规则,不得跨越实线等交通标线边界。L2.5、L2.999等营销话术也不再生存空间。

第二,针对用户长期诟病的脱手、脱眼滥用辅助驾驶问题,国标将驾驶员监测系统列为全系标配,设置阶梯式警示与惩戒机制。针对“矿泉水瓶卡方向盘”这类钻漏洞的操作,国标强制要求新车搭载不可关闭的手部监测与视线监测两套设备,两种监测手段全程同步生效,无法手动关闭。当车速高于10km/h,系统持续识别驾驶员状态:手部脱离方向盘5秒发出声光提示,10秒未及时纠正则升级为紧急警告;视线长时间脱离路面,系统同步发出回归提醒。如果驾驶员屡次出



现分心、脱手行为,辅助驾驶功能将被直接锁止至少30分钟,从硬件层面杜绝“挂机开车”。

第三,设定硬性安全门槛。标准构建了场地试验、道路试验、文件检验等多层级测试体系。车辆80km/h行驶时,系统必须能够识别120米外静止障碍物并完成平稳减速制动;弯道行驶中,载客车辆最大横向加速度不得超过3m/s。车辆还须在封闭场地通过46项极端危险场景测试,并在真实道路上完成累计不少于72小时的有效试验。

第四,强制配备“黑匣子”。标准要求系统具备完整的数据记录能力且具备防篡改功能。一旦发生事故,车辆运行、系统决策、告警记录等核心数据将被完整留存,为权责界定提供依据。

同时,新规还严格约束OTA远程升级行为,车企不得在后台悄悄扩大系统运行范围,每一次功能迭代都要提前公示运行边界与性能变化,防止通过软件升级变相放开辅助驾驶权限,埋下隐患。

从长远产业规划来看,规范L2级辅助驾驶是推进高阶自动驾驶(L3及以上级别)商业化落地的必要前置条件。如果现阶段L2级系统因缺乏监管而持续发生恶性事故,将严重透支消费者对自动驾驶技术的信任,阻碍整个产业的升级步伐。新国标的出台,厘清了人机共驾阶段的权责边界,肃清了市场乱象。这不仅保护了道路交通安全,也为未来更高阶智能交通系统的法规建设、保险定损及责任划分提供了重要的数据参考与制度经验。

从规则“跟随者”到“共建者”

两大强制国标的落地,其意义早已超出国内市场监管范畴。更深层的价值在于,其推动中国从国际汽车法规的“跟随者”,转变为全球规则的“共建者”。

中汽中心标准院总工程师孙航表示,当前,中国在全球汽车标

准体系建设中已从“个别参与”迈向“全面深耕”。在UN/WP.29框架下,我国不仅在自动驾驶、新能源汽车等领域担任多个工作组主席或联合主席,参与主体也从少数企业扩展为主流车企、解决方案商、检测机构等,形成全产业链协同参与的新局面。

小鹏汽车深度参与了2026年联合国自动驾驶法规研讨,并于2月线下会议上向国际社会输出了中国本土高阶智驾技术方案,为全球统一法规制定提供了重要实践支撑。何小鹏表示,目前仅中美真正实现L2辅助驾驶规模化落地,欧盟多数地区尚未全面放开相关功能。中国统一合规的智驾法规落地后,将助力中美及全球车企实现智能辅助驾驶技术的标准化、全球化落地,对小鹏等深耕海外市场、参与国际法规制定的中国车企形成重大利好,推动中国智驾技术走向世界。

值得注意的是,何小鹏曾在全国两会期间建议中国加速智能辅助驾驶从L2跳过L3,直接到L4、L5。“我们非常开心地看到,不管是中国还是联合国高等级自动驾驶法规都正在大踏步向前走。”何小鹏说,“我坚信在未来三到五年,可以看到L4乃至L5的落地,这个速度会超过我们的想象力。”

伴随新国标的出台,智能汽车行业将告别依赖概念炒作与配置堆砌的粗放增长阶段,步入以安全合规为前提的高质量发展周期。在这个周期内,严格遵守技术底线、敬畏交通安全将成为所有整车及产业链企业不可逾越的红线。至此,靠花哨功能、夸张宣传抢占市场的时代宣告结束,未来行业比拼的核心将转向安全冗余、人机管控、完整测试能力,国内组合驾驶辅助赛道将迈入高质量合规发展新阶段。从野蛮生长到规范前行,中国智驾行业的规范化变革,不仅重塑国内产业格局,更将为全球智能驾驶安全体系建设输出中国标准、中国经验。

声明作废
注销公告
通知公告
刊登热线
18686716631
13763511313

车途+1

油车车龄8年，
电车不到2年——
汽车消费
像手机？

近日,中汽协联合和君咨询发布《2025中国汽车后市场年度发展报告》,其中两组数据引发广泛争议:燃油乘用车平均车龄8.2年,7年以上老车占比接近六成;新能源乘用车平均车龄1.8年,1至3年车龄车辆占比高达90%。

迭代加快、换车缩短、价格竞争等因素叠加,正持续冲击新能源车保值率。6月中国汽车保值率研究报告显示,所有新能源二手车保值率(三年车龄)均出现环比下滑,市场整体呈现普降态势。插电混动车型保值率持续下探,受新车市场插混技术快速迭代影响,二手插混车型贬值加速,保值率降至44.2%;纯电车型保值率亦由升转降,二手市场价格支撑出现松动。

黄琳

刘珊珊