合规的车灯，变成“近光刺客”：

车灯越亮，夜越黑



凛冬将至，长夜开启。

当你正常开车回家，对向车道一束冷光掠过，在视网膜上留下三到五秒的黑。

你什么都看不见，只能松油门、眯着眼，凭肌肉记忆把方向盘稳住。

问题是，这并非偶发事件，而是由新车近光灯过亮引发的“近光刺客”话题。

如果说，人人喊打的“远光狗”是行为道德问题，责任清晰，罚则明确；那么，当下频发的“近光刺客”现象就是一场看似无解的结构问题：因为司机合规，车企合规，检测也合格，但结果照样是让人看不见前路。

一位曾任职于中汽研的工程分析师提到：“近两年，一些走量车型在特定角度下的近光亮度，至少翻了三倍，有些产品的近光灯甚至超过十年前远光灯的水平。”

值得一提的是，类似的情况并非只发生在中国的道路之上。英国交通部2025年的调查数据显示，97%的驾驶者认为多数车灯太亮，25%的被调查者更是因此减少了夜间驾驶，甚至停止夜间开车。

这就是2026年道路夜晚的真实写照：车灯太亮了，亮到每个人都觉得自己有理由再亮一档，最终的结果就是大家一起陷入“黑暗森林”。

车企在合法地晃你

事实上，由车灯过亮造成的相关视觉损失，是可以换算成距离的。

任职于同仁医院眼科的王主任展示了一组数据：“被强光源晃之后，68%的人需要最多5秒恢复视力，11%的人需要6秒以上，70岁以上的老人则需要9秒恢复视力。”

按速度100公里/小时算，6秒的时间可以行驶约167米，这相当于闭着眼开过一整个足球场，其危险程度可想而知。

深究车灯越来越亮的产业原因，可以看到有两大核心原因：首先，因为当下车灯亮度持续走高，且在相应的国标政策方面，缺少关键指标制约。其次，现代LED光输出更高、光束更集中，正确调整高度、进行对齐比以往任何时候都更加关键。

一位在车企任职多年的工程师提到：“高度是眩光严重程度的关键因素，更高的灯位会显著增加不适感、延长反应时间、缩短探测距离。具体而言，SUV的大灯安装位置天然高于轿车，迎面照射时可直接进入对向驾驶员的眼睛，而不是打在路面上。一辆卤素灯的SUV，对轿车的眩光可能已经超过一辆LED灯的轿车，当下的LED技术，只是放大了这个结构性问题的视觉冲击力。”

在此背景之下，承担“正确对齐”主体责任的，就是各大车企。

要知道，一辆新车出厂默认的灯光高度，普遍打在0档最高位。

中控台里那个灯光高度调节旋钮，绝大多数车主不知道它的存在，更不知道坐满人、后备厢塞满之后要往下调两格。

基于此，如果各家车企在出厂设计默认值之际，偏向了更远更亮而不是对向舒适，问题自然而然就出现了。

对此，佛瑞亚海拉中国区照明事业部创新负责人苏昊文提到：“每一款前照灯产品，都必须严格满足各项现行法规要求，相关法规已明确划定了明暗截止线以上的允许眩光阈值，且该规范对所有采用LED或卤素光源的前照灯统一适用，不会因光源类型的差异执行双重标准。如果车辆前照灯因安装位置偏移、使用中移位出现炫目问题，务必前往具备照明维修资质的正规服务门店完成检查与重新调校。即便一套本身设计合规、完全符合技术标准的照明系统，在日常使用过程中，也必须依托正确的定位调校。”

此外，当下的新车设计已然陷入典型的展厅单边激励状态，前大灯的亮度在展厅里，更是重要的展示资产。

在4S店把一辆车的大灯点亮，光柱打得远、白得刺眼、切割线锐利，这是一个消费者用眼睛直接估值的“高级感”。

但它在真实道路上制造的眩光，一旦晃到对向车道造成事故，往往陷入找不到车牌，无法举证，最终不能索赔的境地，更无法录入到事故数据库中。

这也就进一步导致，做亮的收益归车企，晃人的代价归用户自己承担。

行业内并非没有相关限制案例，最锋利的话题来自特斯拉。

今年，美国公路交通安全管理局（NHTSA）正式驳回了特斯拉的“无实质安全影响”豁免申请，将近两万辆2017到2023年的Model3和ModelY强制转入硬件召回。

据悉，这批车由马瑞利汽车照明供货，抽样25对灯组，右近光灯在法规最敏感的仰角区域最高测到230.1坎德拉，左灯最高也有160.3坎德拉，而联邦标准的上限是125坎德拉，超了将近一倍。

特斯拉的豁免申辩主要体现在以下三层。

第一层：这个超标的光区在水平和垂直方向上都“偏离路面”，不在对向司机的自然视线里，所以不会造成眩光。

第二层：我们按ADB规程在试车场测过，60英里/小时对向场景下没有超标。

第三层：我们的车主问卷里，没有任何一条相关投诉，也没有任何事故记录。

基于以上申诉点，NHTSA的驳回意见，几乎是给整个行业上了一堂监管课：“125坎德拉的上限数据，防的是雨雪雾环境下，形成的幕布眩光。要知道，雨水雾气是一面半透明的墙，可以把那道本来‘偏离路面’的光反射回你眼睛里。在干燥环境下测不出来，不等于潮湿天它不存在。”

这在汽车行业内是一桩颇具代表意义的案例，其在“零投诉、零事故”的情况下，仅凭物理测量和对湿天物理光学的推理，便强制召回两万辆车的硬件。

美国公路安全保险协会的公告提到：“相关调查显示，眩光事故十年没涨的结论，在统计上成立，在因果上几乎是空的。因为，大多数跟眩光有关的事故，是被晃的那辆车自己冲出了车道，制造眩光的那辆车根本不在现场。警察到的时候，对向的车早开没影了，它是近光还是远光、是LED还是矩阵，没人知道，也没人记。”

这也进一步说明，合规之外，还有安全，事故记录为零，不代表道路上的视觉伤害为零。

车灯申报的“巧思”

需要说明的是，在夜里晃你的那辆车，大概率没有违法。它在实验室测光屏上，每一个规定点位可能都合格。

但“合格”和“不晃眼”之间，隔着好几条法规自己留下的缝，以中国市场为例，旧国标对汽车灯光只有下限要求：不能低于某个标准，但没有定义上限。

新国标则把约束放在以坎德拉为单位的测试点配光限值上，并为“自适应近光”设定了基础模式、高速替代限值和手动切换的框架。

具体而言，坎德拉管的是特定方向上的光强，流明管的是灯一共发出多少光。简单而言，流明像一根水管的总流量，坎德拉则像某个喷头在特定方向上喷出的水柱强度。

新规约束B50L点（模拟对向驾驶者眼睛位置）不得超过350 cd，Ⅲ区不得超过625 cd。但这个约束只落在几个离散的测试坐标上，不覆盖真实会车中车身俯仰、SUV与轿车高度差、矩阵系统动态切换过渡区等方向。

至于灯的总光通量，法规从头到尾没有设过一个普适的流明天花板。

这意味着，虽然新国标来了，但其对车灯整体亮度的上限值，依旧没有绝对的约束。

比“没上限”更精巧的是，部分车企在车灯申报层面的“另类巧思”。

某新势力车企的星环日行灯就是教科书案例：国标规定，昼间行驶灯左右灯组内缘间距不能小于600毫米，而这家车企要做无断点贯穿星环，间距天然不够。

最终，这家车企的解法是：不申报成日行灯，申报成前位灯，因为，前位灯的间距要求是另一套，能够完美规避相应政策限制。

要知道，日行灯的设计初衷就是在晨昏光线不足时，用高亮度白灯提醒对向来车，而当下，这个功能已经逐渐平移成了展厅里最打眼的那条光带。

用户端的反应，比任何技术分析都更赤裸地暴露了这个激励结构。

北京的网约车司机郑凯（化名）提到：“自己每天大约驾车260公里，现在天黑得比较早，所以有将近40%的时间是天黑状态下开车，几乎每天都会遇到20余次对向车辆过于晃眼的情况，来自两轮电动车的情况更是数不胜数。”

两轮电动车为什么改装，几位外卖小哥的回答格外一致：有的路段没路灯，不亮看不清；此外，机动车车灯太亮太晃，我要把自己的灯也调亮一档，反射回去。

这也进一步催生了相关电商平台上“瞬间致盲”的爆闪灯，销量以十万计。

在车灯的亮度竞技方面，我们很难找到真正的发起者。

它没有发令枪，也没有哪家车企站出来说“从今天起我们比谁更亮”。它只是在一条只奖励亮度、不惩罚溢出的规则里被放任生长，直到每一盏合规的近光都成了别人的风险源，直到每个开车的人既是晃人者，也是被晃者。

杨杰

声明作废

▲海伦市久泰劳务分包有限公司，纳税人识别号：91231283MA1BJ1EW6J。不慎将单位银行开户许可证丢失，账户编号：J2764000853302。声明作废。

▲孟庆祥，不慎将道路运输经营许可证丢失，经营许可证号：230111035800，声明作废。

▲哈尔滨宸瑞运输有限公司，车牌号黑AS3662的营运证丢失，声明作废。

▲王新国——王新德把坐落宾县常安镇永增村于家屯宾集建97字第115——116号集体土地建设用地使用证丢失，声明作废予以挂失。

▲方正县鑫立军汽车修配厂，不慎将公章、经营者（赵立君）名章、财务专用章丢失。开户行：中国工商银行股份有限公司方正支行，账号：3500086609200021678。声明作废。

▲黑龙江泽翔物业管理有限公司，统一社会信用代码：91230103MAEBYAY36L。不慎将公章丢失。声明作废。

▲哈尔滨过借商贸有限公司不慎将银行预留印鉴法人（于春生）名章丢失，开户银行：中国银行景阳街支行，账号：650600788011000000960，声明作废。

▲哈尔滨过借商贸有限公司不慎将银行预留印鉴财务专用章丢失，开户银行：中国银行景阳街支行，账号：650600788011000000960，声明作废。

▲本人董义保管不善将地址：黑龙江省巴彦县松花江乡民胜村拉拉四屯的房照丢失，面积81.2平方米，证号104222，声明作废。

解除劳动关系通知书

范克栋（23900419699***5470）因你在监管期内存在重大工作过失，引发重大风险，给公司造成了重大经济损失。现根据查相关法律法规以及公司制度等规定，本公司决定从2026年11月20日起解除与你的劳动关系，请你与11月30日前办理劳动关系解除手续。逾期不办理手续的一切后果由你自行承担。特此通知！

哈尔滨丁香人力资源服务有限公司
2026年11月21日

公告

1.原海伦市鑫博运输车队已变更为海伦鑫博领航运输服务有限公司

2.原海伦市顺程货运服务站已变更为海伦市顺程顺利运输服务有限公司

3.原海伦市钰博运输车队已变更为海伦市钰博恒达运输服务有限公司

4.海伦市创业行运输车队

5.海伦市路路通运输车队

6.海伦市天天行运输车队

以上公司法人及经营者为刘凤云

现由刘凤云本人自愿、自主发布本公告：

本次公告为刘凤云个人完全真实的意思表示，未受任何第三方胁迫、诱导，所有内容均为其个人独立决定。

因本人年事已高、身体条件受限，已无法继续经营，上述全部6家车队的资产、经营权已于2026年7月21日正式转让给第三方王伟身份证号：232321198204266661X，所有车队自该日起彻底停止一切经营活动，无任何未了结的经营事项。

上述车队自始至终的所有经营决策、业务办理、资金往来、手续处置、债权债务相关的全部事项，均为刘凤云本人独立决定、自行处置。期间任何家属、亲属仅受本人临时委托，代为办理流程性跑腿、代收款项事务，全程无任何经营决策权，也未从车队经营中获取任何收益、利益分配。

委托代收的所有款项，全部由刘凤云本人自主指定用途，仅用于清偿其个人所欠债务，不存在任何家族混同经营、共同获利的情形，所有资金对应的责任均由刘凤云本人独立承担。

本公告发布之日前，上述全部车队运营期间产生的所有债权债务、经济纠纷、违规违法行为、各类法律责任，均由刘凤云本人全额、独立承担，与刘凤云的所有家属、亲属、临时代办人及任何代收账户不存在任何关联，不产生任何法律上的权利义务关系。

自本公告发布之日起，任何单位、个人以上述任意一家车队名义开展的所有活动，均属无效行为，全部责任由行为人自行承担，与刘凤云及上述所有人员无涉。

特此公告

公告人：刘凤云
日期：2026年11月21日

拟解散公告

黑龙江省教师协会(统一社会信用代码：51230000786014665 3)，因人员结构缺失，无法按章程召开会员(代表)大会、理事会。

经本社会组织履行内部适当程序研究，拟决定解散本社会组织，并成立清算组开展后续清算及注销工作。现向社会予以公告，公告期20日。相关利害关系人如有异议，请在公告期内向本社会组织提出。

联系人：闫树伟
联系电话：18646116866
联系地址：哈尔滨市南岗区和兴路133号
特此公告。

黑龙江省教师协会
2026年11月21日

清算公告

黑龙江省教师协会，统一社会信用代码：51230000786014665 3，根据《民办非企业单位登记管理暂行条例》及我单位《章程》的有关规定，决定注销，并成立清算组对债权债务进行清理。请与我会相关的债权债务人自公告之日起45日内向我会申请处理债权债务，逾期不报者视为放弃权利。

联系人：闫树伟
联系电话：18646116866
联系地址：哈尔滨市南岗区和兴路133号
特此公告

黑龙江省教师协会
2026年11月21日

注销债权债务公告

黑龙江省鞋业流通协会，统一社会信用代码：51230000MJ42001058，经2026年11月15日第二届2次会议决定通过，决定注销，黑龙江省鞋业流通协会请相关债权人于公告见报起45日内向本社会团体申报债权债务，逾期未报视为放弃权利。特此公告。

黑龙江省鞋业流通协会
2026年11月21日

声明作废

▲谷广立不慎将车牌号：黑AU0999营运证正副本丢失，营运证号：230100187751，声明作废。

丢失声明

客户王晓红，在哈尔滨君豪义乌小商品城有限公司购买A1地块G3-1-1402室房源，因保管不善，将交款收据丢失两张。

1、开票日期：2018年4月28日，票据编号：H0020986，票据金额：20000元。

2、开票日期：2018年5月16日，票据编号：H0021620，票据金额：59004元，特此声明作废。

债权债务公告

东宁市足球协会经研究决定于2026年11月20日终止经营，拟向登记机关申请注销登记，统一社会信用代码：51231024333310816 2，清算组负责人：代洪涛，请债权人自见报之日起45日内向清算组申报债权事宜，清算组组长姓名：代洪涛，联系电话：18745386789，地址：黑龙江省牡丹江市东宁市东宁镇东外环亿润国际院内A座。发证机关：东宁市民政局社团办，特此公告。

东宁市足球协会
2026年11月21日

声明公告 18686716631
刊登热线 13763511313