

“自动驾驶”出事，谁背锅

本报记者 杨忠阳

产业聚焦

有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶。

显然，无论是按照国际标准还是国内标准划分，“辅助驾驶”都不是严格意义上的自动驾驶。但在实际操作中，还是有不少消费者愿意将“辅助驾驶”当作自动驾驶体验。

就在8月初，一位理想车主上传了一段自己躺着驾驶理想ONE的视频，引发热议。视频显示，在前方、逆向都无车，天气、道路状况良好的情况下，司机与副驾驶的乘客都把座椅放平，并解开了安全带，躺着欣赏透明车顶上的蓝天白云，而开启辅助驾驶系统的理想ONE在笔直道路上自动行驶。

这真的有用吗？

企业为突出产品优势，过度营销会误导消费者，应强调真实驾驶体验

有专家指出，即便是看似已经有明确规定的分级，在实际传播和使用中也没有统一的表述规范。甚至很多新造车企业的销售人员在引导用户购买时，还会强调自己产品的自动驾驶功能有多强大。

“‘领航辅助’(NOP)是导航系统、高精地图与NIO Pilot自动辅助驾驶系统的深度融合，在Pilot功能已实现的巡航车速控制、车距保持、转向灯控制变道功能基础之上，使车辆在高精地图覆盖范围内的大部分高速公路及城市高架路段内，按照导航规划的路径实现自动汇入主路；在主路中巡航行驶，并智能选择最优车道；根据导航规划自动切换至下一条高速/高架；自动驾驶离主路等功能。

蔚来无人驾驶系统工程部负责人章健勇在“领航辅助(NOP)使用指南”中强调：绝对不能把NOP等同于自动驾驶，NOP依然是一种辅助驾驶功能，且随时可能在无法满足工作条件下退出，使用时大家必须时刻关注交通状况及道路环境。

长期以来，汽车行业对于自动驾驶的认识与描述，主要来自于国际自动机工程师学会(SAE)制定的自动驾驶分级标准。按照这一标准划分，驾驶分为L0至L5几个不同等级。L1和L2等级属于辅助驾驶；L4和L5等级才算真正意义上的自动驾驶。

2020年3月9日，工业和信息化部也公示了《汽车驾驶自动化分级》推荐性国家标准报批稿，并且从2021年1月1日起开始实施。工信部公示的《汽车驾驶自动化分级》也包括六级，其中，L0至L2，分别为应急辅助、部分驾驶辅助、组合驾驶辅助，而L3至L5则分别为

7月份消费市场整体增速回落，主要受短期因素影响，不同领域消费复苏节奏快慢不一。目前，支撑消费持续恢复的有利因素较多，消费市场恢复性增长态势没有改变。

节奏差异无碍消费复苏

中9类商品两年平均增速超过10%。二是基本生活类和升级类商品较快增长。1至7月份，基本生活类的粮油食品、日用品类，两年平均分别增长11.3%和13.2%。升级类的金银珠宝和体育娱乐用品类，两年平均分别增长10.6%和18.4%。三是网上零售增势稳定。1至7月份，实物商品网上零售额两年平均增长16.7%，比上半年加快0.2个百分点。

消费市场复苏节奏不同，其中原因并不简单。既有疫情防控影响带来消费方式新变化的因素，也要考虑到居民就业收入的稳定性不足，预防性储蓄有所增加，抑制住当期消费需求释放。另外，促进绿色低碳消费、促进教育培训健康消费等政策导向变化，使不同消费市场恢复出现分化。

进一步看，有关数据反映出我国消费市场复苏面临的复杂局面：一方面，由于居民收入保持稳定增长，就业一直持续改善，乡村消费的政策支持力度和空间较大，支撑消费持续恢复的有利因素较多，消费市场恢复性增长态势没有改变，升级类商品和新兴消费发展势头良好；另一方面，消费市场的增长基础仍然不够牢固，全球贸易保护主义对供应链产生扰动，以及大宗商品和房地产价格波动，疫情反复对消费增长可能产生一定影响，不同领域的消费增长也不均衡。

从下半年态势看，既需要进一步提振汽车等大宗消费，也需要培育激发新型消费，促进居民消费升级需求得到有效释放。同时，完善居民社会保障体系和畅通消费的体制机制保障，让居民敢消费愿消费和能消费，切实扩大消费市场规模和提升消费的质量。

业界点睛

工业和信息化部公示《汽车驾驶自动化分级》



关专家提醒，汽车厂商应加强对车主的讲解以及操作演示，强调真实的驾驶体验，而不是过度宣传技术的优越性。“哪怕在车辆稀少的道路上，都要双手握住方向盘，双眼看着路面，做好随时接管车辆的准备”。

行业机构应尽快统一自动驾驶各等级中文名称，避免自动和辅助出现在同一个状态下

就在事故发生的前两天，工信部发布了《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》，要求企业实施在线升级活动前，应当确保汽车产品符合国家法律法规、技术标准及技术规范等相关要求并向工业和信息化部备案；未经审批，不得通过在线等软件升级方式新增或更新汽车自动驾驶功能。

自动驾驶技术监管趋严已成趋势。而基于监管与舆论压力，车企在技术宣传上将有

所收敛。但区分“自动驾驶”与“辅助驾驶”，尽可能减少消费者误读，当下还需要达成共识，见之于行动。

理想汽车创始人李想呼吁媒体和行业机构，尽快统一自动驾驶各等级中文名称。“不管是L2还是L3，这都是专业用词，用户很难理解。”他建议，将L2定为辅助驾驶；L3定为高级辅助驾驶；L4定为自动驾驶；L5定为无人驾驶。“这样能够最大化地控制各方期望值，避免自动和辅助出现在同一个状态下，辅助驾驶就是人的责任，出现自动两个字就是车的责任。”李想解释。

360公司董事长周鸿祎也表示，行业术语应该变成普通用户可以精准认知的简单概念。其实，类似的举措目前已经在美国、欧洲等地实施。今年国际自动机工程师学会对自动驾驶标准进行了修订，其中明确了L1、L2必须称作辅助驾驶，L3、L4、L5才能称作自动驾驶。而欧洲安全评价则规定，车企在宣传智能辅助驾驶系统时，必须明确告知消费者该系统的“协助”“辅助”“助力”功能，而非主导。

系统在任何可行驶条件下持续地执行全部动态驾驶任务和执行动态驾驶任务接管

5級 完全自动驾驶

系统在其设计运行条件内能够持续地执行全部动态驾驶任务和执行动态驾驶任务接管

5級 完全自动驾驶

系统在任何可行驶条件下持续地执行全部动态驾驶任务和执行动态驾驶任务接管

5級 完全自动驾驶