



智驾平权的前提是安全和人权。如果非要在便利与安全之间二选一，无论车企还是消费者，毫无疑问应当选择安全。

事故让人感到悲恸，也再次引发了公众有关智驾安全性的广泛讨论。在封士明看来，科技进步是历史发展的必然。在智驾的推动下，消费者拥有更便利的驾驶体验，这是不能否定的趋势。“但是，智驾平权的前提是安全和人权。如果非要在便利与安全之间二选一，无论车企还是消费者，毫无疑问应当选择安全。”

在支持智驾的网友看来，智驾级别越高，自动驾驶适应的场景应该越多，应该比人类驾驶员驾车更安全。但目前的现实是，所谓的智驾并不能完全避免交通事故的发生。一旦汽车发生惨烈的事故，智驾功能就会成为被关注的首要对象。

目前一些智驾使用场景中，驾驶员双手离开方向盘，车辆也能正常行驶一定距离。因此事故发生的瞬间，究竟是驾驶员在驾驶还是系统在驾驶，往往就是事故主要责任争议的焦点。

据张翔介绍，最新的中国电动汽车百人会论坛上，有专家指出，对于达到L3水平的车辆因智驾而发生事故后应当由车企承担相应责任。但是现实情况是，那些宣称已经达到L3的车企并未能做到这一点。

“这其实是车企在发展智驾技术过程中的突出矛盾。智驾是一项新技术，车企迫切希望能够快速发展。但是在实践中一旦步子迈大了，智驾引发各种事故，连带车企需要承担经济赔偿等各种责任，那么车企反过来就有可能放缓发展的速度，影响智驾技术的商业化。”张翔说道。

监管上的滞后性，也放大了车企与驾驶员围绕智驾的争议。工信部和市场监管总局在2025年2月底发出的《工业和信息化部市场监管总局关于进一步加强智能

网联汽车产品准入、召回及软件在线升级管理的通知》中就所谓的“智驾”功能检测，明确表述为“尚无国家标准对应的检验检测项目，允许依据企业产品技术规范提供自我检验报告，并承诺检验结果真实有效”。

在张翔看来，这某种程度上意味着对于智驾的“安全考核”，车企既是“参赛运动员”，又是“裁判员”。他提到，2022年1月1日起，根据工业和信息化部装备工业发展中心最新通知，我国所有新生产的乘用车将强制安装电子数据记录器(EDR)，或符合标准的车载视频行驶记录系统(DVR)，但是这条规定却一直没能强制实施。

从目前的状况来看，相关监管政策仍在实践中不断完善。4月1日，《北京市自动驾驶汽车条例》正式施行。不同于其他城市针对自动驾驶所发布的地方性法规，这一条例明确提出了支持自动驾驶汽车用于“个人乘用车出行”场景，被行业内视为自动驾驶在国内发展的重要分水岭。

除了车企与监管政策，消费者也是智驾安全性的推动者。作为消费者，买车之前理应充分了解车辆的功能。封士明提出，消费者买车时更要充分明了车辆与智驾相关的功能和技术。“对于要买的汽车上的智驾方案，要尽早熟悉配备的是哪种硬件，具备哪些功能，以及哪些意外情况发生时智驾不能识别，譬如常见的前方静止或慢行的大型车、近距离插入车辆、临时施工标志、导流线等。”

即将开幕的2025年上海车展，智驾还将带来许多新话题。对于车企在上海车展期间的相关宣传，封士明认为，智驾是一场长跑，不是单次博弈，而是车企长期的“马拉松”。“企业要杜绝夸大宣传，明确不同车辆的智驾版本，对智驾的局限性做更显著的标示。对于消费者而言，面对车企关于智驾纷繁复杂的宣传，同样要擦亮双眼。”**民**