

自动驾驶汽车法规建设有望提速

首席记者 阮希琼

就在最近几天，一则震动自动驾驶圈的消息出现了：德国汽车管理局正式批准了奔驰在部分车型上部署L3级自动驾驶系统。这意味着，奔驰L3级自动驾驶车辆能够上路行驶了。

尽管从公众的反应来看，大家对奔驰明年率先上路的自动驾驶车型不报太多期待。但此举的重要意义在于，德国率先释放了针对L3级自动驾驶的政策法规。而一旦有相关法规颁布且有车厂开创新河，必将加速全球范围内相关法规的确立。

日前，同济大学汽车安全技术研究所所长朱西产教授透露，中国也在推进相关法规的确立。

自动驾驶落地的里程碑

近年来，我国自动驾驶汽车产业发展势头迅猛。中国智能网联汽车创新中心曾预测，2020-2025年，可以实现部分自动化或有条件自动化的智能网联汽车销量占当年汽车总销量的比例超过50%。

与产业发展一片火热



形成对比的是，现今我国还没有自动驾驶汽车上路行驶的相关规定和配套法律体系。

“我认为自动驾驶行业的里程碑不是技术，也不是商业，而是法规。什么时候L3或者L4级的政策法规出台了，允许自动驾驶汽车上路了，这就是里程碑。”黑芝麻智能科技CMO杨宇欣坦言。

事实上，我国一直在加紧部署自动驾驶法律法规的落地。2021年上半年，公安部就《道路交通安全法（修订建议稿）》（以下简称“《修订建议稿》”）公开征求意见，其中对自动驾驶做了相关规定。这在国家立法层面尚属首次，无疑将极大地推动自动驾驶发展，提振自动驾驶行业信心。

不过，《修订建议稿》对自动驾驶发展仍只是一个指导性的意见，实际操作中仍需进一步细化。比如，在实际操作

中，对于L3级自动驾驶，什么情况是驾驶人的责任，什么情况判定是驾驶系统的责任，目前并没有相关法律法规界定，还需要更加细化。

此次德国的政策法规出台，表明了如果L3级别自动驾驶开启，车企将对自动驾驶负责。从系统安全、故障安全响应、人机界面，再到汽车数据信息安全及软件升级，这份大约60页的UNR157法令的细致程度超乎想象。

无疑，这是政策法规对于自动驾驶迈出的一大步。

观念转变：自动驾驶≠零事故

据朱西产透露，针对UNR157法令，中国也在推进研究相关的法律法规。他表示，此次德国的政策法规出台，最重要的意义在于，人们对自动驾驶的观念发生了转变。

“为什么自动驾驶原先不敢认证，现在又敢认证了？难道一夜之间，自动驾驶就没有事故了吗？不可能。因为UNR157提出了一个新的理念：残余风险。”朱西产表示。

他举了一个生动的例子：就像驾驶员拿到驾照并不代表永远不发生交通事故，只是你的道路交通安全水平已经获得了社会的认可，你的残余风险得到了政府的认可。

自动驾驶亦是如此。朱西产指出，以前大家对自动驾驶有着错误的认知，认为自动驾驶就一定是零事故。“如果是零事故的安全理念，自动驾驶汽车就永远上不了路。”朱西产坦言。

UNR157法令的意义就在于此，它提出了一个临界工况，这个临界工况就是人类驾驶员的平均水平，也就是希望自动驾驶汽车是一个熟练的、谨慎的驾驶员，而不是零事故的概念。“残余风险控制的新思想，开启了大家对自动驾驶的新认识，这个贡献远远比它的实际价值要高得多。”朱西产说，“政府已经在做这个事情。法规出来以后，自动驾驶距离落地就不远了。”

集度汽车2023年量产

2021年12月27日，百度Create 2021（百度AI开发者大会）在“希壤”App召开，这是国内首次在“元宇宙”中举办的大会，可同时容纳10万人同屏互动。百度创始人、董事长兼CEO李彦宏表示，“人机共生”时代正在到来，创造者们将迎来中国人工智能的黄金10年。

具体到AI在智能驾驶领域的应用场景，李彦宏表示：2021年第三季度，百度无人出行服务品牌“萝卜快跑”共提供11.5万次的乘车服务，成为全球最

大的自动驾驶出行服务提供商。“萝卜快跑”计划在2025年扩展到65个城市，在2030年扩展至100个城市。集度计划于2022年上半年发布首款汽车机器人概念车，并于2023年实现量产交付。李彦宏判断，智能交通将是影响未来10-40年的重大变革，在未来5年之内可使中国一线城市不再需要限购和限行，未来10年之内基本解决拥堵问题。拥有情感和智慧的革命性汽车机器人，将会带来一场对出行方式有深远影响的变革。（刘欣）

AITO首款车型亮相

2021年12月23日，华为推出了首款几乎由华为全面操刀的鸿蒙汽车AITO问界M5。

问界M5定位于中大型豪华SUV，续航里程超过1000km。该车最大的亮点就在于，这是首款搭载“Harmony OS智能座舱”的车型。不过，虽然问界M5搭载了长距离超声波雷达、摄像头、毫米波雷达等，能实现L2+级别的智能辅助驾驶，但这不是华为最新的驾驶辅助

系统。问界M5原型车是金康新能源赛力斯SF5。据悉，对于本次推出的新车，华为内部对它的销量预期是赛力斯SF5的三倍。从2021年12月24日起，这款车陆续登陆全国118个城市的华为门店；从2022年1月20日起，开启预约试驾及预订，预计在2月底该车开始交付。一位华为的销售人员还透露，除了进入华为门店，接下来，AITO还将在北京设立品牌直营店。（李莉）

嘉定发布2.0版“新四化”新政

2021年12月29日，上海市嘉定区汽车“新四化”产业政策及氢能与燃料电池产业发展行动方案发布会成功举办，《嘉定区关于持续推动汽车“新四化”产业发展的若干政策》和《嘉定区加快推动氢能与燃料电池汽车产业发展的行动方案（2021-2025）》正式发布。

嘉定区在原有的汽车“新四化”产业政策基础上修订补充，推出了2.0版本。新政策重点完善了智能网联汽车和燃料电池汽车两个方向的支持举措。比如，在支持智能网联汽车示范应用方面，增

加定制小巴、智能重卡、智能转运、自动驾驶观光接驳车、无人零售车等场景的商业化示范应用支持，并提升了单个企业最高享受补贴额度；新增支持长三角地区智能网联汽车道路测试标准的互认、互补、互通；市政环卫、公共交通、公务用车领域的新增车辆优先使用包括智能网联汽车在内的“新四化”整车。而在推动燃料电池汽车示范应用方面，“新政”提出对关键核心零部件产业化、在重点领域开展规模化示范应用、加氢站建设、降低加氢成本、支持区内产业链

协同发展等各个环节给予资金扶持。同时，相关的产业配套政策也加大了力度，产业发展紧缺人才可优先落户，企业维护知识产权及建立产业创新联合体产生的费用，能获得不同程度的补贴。

除了政策上的支持，嘉定区此次还围绕氢能与燃料电池汽车产业发展出台了专项行动方案，提出到2025年，嘉定区氢能及燃料电池汽车全产业链总产出力争突破1000亿元；实现燃料电池汽车产业总部企业、高新技术企业、企业技术中心总数超过100家；燃料电池示范

应用车辆总数不少于3500辆；力争建成18座公共加氢站，引导氢气零售价格不超过35元/千克；并围绕产业集聚、技术创新、示范应用、氢能供给、产业生态、保障措施六个方面制订了20条具体措施。

此次发布会上，新一批汽车产业“新四化”项目集中签约落地，总投资额超过37亿元，涵盖了氢储能发电、燃料电池电堆、新能源汽车电控电机、车规级芯片、智能传感器、汽车自动化生产等领域，将为嘉定汽车产业发展再添新动能。（廿一）

无人驾驶快递物流车内测

2021年12月27日，在矩阵数据科技与中通快递联合举办的“零载无人车‘开拓者号’应用场景联合内测暨新车发布”活动上，中国首款无人驾驶快递物流车“开拓者号”揭开面纱，并率先在中通快递总部启动应用场景内测。

在中通快递总部内部场地，快递网点将同

一驿站的包裹进行打包，然后装上无人车，无人车将其送到快递驿站后，将快递包裹卸下，并在驿站揽件装上无人车，然后驶向“小区”。在应用场景内测过程中，无人车模拟进行了驿站停靠、斑马线停车让行等行为，并且展示了不同交通状况下与交通参与者互动的灯光语言。（江陵）