

# 蔚来辅助驾驶惹祸引发业界关注：过度宣传须停止，监管体系待加强

在智能汽车保有量不断增加的当下，安全问题仍是诸多厂商交付的“暗礁”。近日，某品牌创始人驾驶蔚来汽车在开启辅助驾驶功能过程中发生车祸身亡的消息持续发酵，再度引发公众对于自动驾驶技术安全性的担忧。特定场景下的自动辅助驾驶功能，成了各大车企必争之地，但与之对应的用户安全培训教育却没有落实到位，部分车企甚至采用模糊自动驾驶级别限定等方式进行夸大宣传。此外，国内相应的制度规范还没完全跟上，也对用户的生命安全造成一定影响。

■新快报记者 张磊 实习生 张锐涛



## 事发时车辆处于 NOP 状态

近日，“美一好”公众号发文称，2021年8月12日下午2时，美一好品牌管理公司创始人林文钦先生，驾驶蔚来ES8汽车启用自动驾驶功能（NOP领航状态）后，在沈海高速涵江段发生交通事故，不幸逝世，终年31岁。

据事故现场图片显示，事发时这辆蔚来ES8追尾前车后，车辆损毁严重，发动机盖已经完全掀起，A柱近乎完全损毁，顶棚发生严重变形，车辆左前侧和驾驶位车门变形严重。林文钦好友郑先生表示，林文钦驾驶蔚来ES8撞上的是一辆高速公路养护车，养护车当时正在最左侧车道进行作业。

随后，郑先生向公众公布了事发时的行车数据。行车数据显示，车主最近一次驾驶里程为85公里，总时长113分钟，平均车速为45.1公里每小时，最高速度为114.6公里每小时（限速120公里每小时）。

其中，采用蔚来自动辅助驾驶功能NIO Pilot的行驶里程共72公里，NIO Pilot自动辅助驾驶功能的使用总时长48分钟，领航辅助里程68公里，时间44分钟。在整个行程中，只出现一次急加速现象，并没有急减速的现象。结合车主家属与蔚来相关负责人的沟通信息，车主方认定，事发时，车辆处于车主方面认定，事发时，车辆处于NOP（领航辅助）状态。

针对车主方发布的信息，蔚来方面回应，NOP领航辅助不是自动驾驶，而更多信息，要等待交警的调查结果。据了解，蔚来的NOP功能去年通过OTA陆续向用户进行推送，目前主要用于高速路或城市封闭快速路的领航辅助驾驶功能。在各家车企的规定中，该领航功能都属于辅助驾驶，且行驶中驾驶员的双手不得离开方向盘。

事实上，蔚来汽车今年来已经多次被曝涉及交通事故。7月30日，上海市浦东新区临港大道一辆蔚来EC6撞击石墩后车辆损毁严重并发生自燃，车主不幸遇难，这也是蔚来首次被公开的驾驶员身亡事件；今年1月，一辆蔚来ES8在沈海高速追尾一辆停靠在内道的五菱

宏光，车头部位损毁严重。据公开报道称，蔚来ES8当时开启了NIO Pilot自动驾驶辅助驾驶。

## 部分车企存在“自动驾驶”过度宣传行为

值得注意的是，蔚来的高管对包括NOP在内的辅助驾驶功能推崇备至，甚至做出了一些不恰当的示范。蔚来副总裁沈斐就曾在公众平台发文表示，NIO Pilot越来越上瘾，1点半会议结束出发，在自动辅助驾驶帮助下，放心地边吃东西边开车，并配上相关图片。

查询蔚来资料可发现，目前版本下的蔚来NIO Pilot还没办法识别雪糕筒，以及停驻在前方的障碍物，比如动物、行人、摩托车等。梳理来看，包括小鹏以及特斯拉在内的车企，目前的高阶驾驶辅助系统对于上述包括相对静态的障碍物、雪糕筒在内的物体，几乎都没办法识别，这也一定程度说明，目前的自动驾驶技术还未达到完全成熟的阶段，驱车也不能过度依赖。

此外，有车企在宣传智能辅助驾驶功能时，甚至将“解放双手”“0接管使用时长”等作为宣传话术，在一定程度上也对消费者带来误导。最早“鼓吹”自动驾驶的特斯拉将其尚未实现的“完全自动驾驶能力”明码标价向消费者提供选装，仅在该功能页面以小字进行备注释义；蔚来在宣传自动驾驶时也有用上“解放时间”等字眼；也有部分车企在宣传视频中展现驾驶员双手脱离方向盘一边喝咖啡一边开车的场景。

蔚来汽车无人驾驶系统工程部负责人章健勇曾多次提醒车主谨慎使用NOP，比如在激活NOP阶段内车主务必紧握方向盘，确保对车辆的完整控制。这也意味着，蔚来NOP只能作为辅助驾驶使用，但大部分消费者，甚至车企自身人员在认知和使用过程中存在误区。

目前很多汽车厂商把自动驾驶作为噱头来大力推广，但市面上的量产车型的自动驾驶技术，更多停留在辅助驾驶阶段。乘联会秘书长崔东树表示，这起事故警示我们，自动驾驶并非一蹴而就。毫

无疑问，商家现在对于自动驾驶技术存在过度营销问题，消费者在使用过程中也存在误区。

## 自动驾驶强化“安全关”，监管体系亟需完善

事实上，关于新势力自动驾驶的相关事故并不少见。除了蔚来之外，特斯拉、小鹏、理想等智能电动车车企，都曾出现与辅助驾驶相关的人员伤亡事故。其中，特斯拉最为频繁。据统计显示，2013年至今年4月，全球范围内特斯拉至少发生了218起事故。其中超九成的事故原因与特斯拉突然失控有关，如突然加速/减速、刹车失灵、方向盘失灵等。

自动驾驶作为高新技术产物高速发展，但相关监管制度并未及时跟上。而就在该交通事故发生当日，我国发布了对自动驾驶进行监管的政策意见。

8月12日，工信部发布《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》（下称《意见》），其中有多项规定关于自动驾驶安全。《意见》特别强调，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；车企应明确告知车辆功能及性能限制、驾驶员职责、人机交互设备指示信息、功能激活及退出方法和条件等信息。

除此之外，大部分车企模糊自动驾驶级别限定、夸大宣传也让行业不安全的因素增加。根据美国汽车工程学会的等级分类，自动驾驶分为L1-L5在内的5个等级。而目前国内自动驾驶技术还不成熟，正从L2级向L3级升级。

蔚来、小鹏选择用类似“NOP”、“NGP”表述，或部分车企使用“L2+级别自动驾驶”、“高阶自动驾驶”等类似的表述。这在某种程度上，或也导致了车主对于自动驾驶车辆风险的忽视。而与之相对的，车企对于用户实际使用过程的培训、安全提醒等则留有很大一部分缺失。



## 记者观察

安全始终是自动驾驶行业的第一道且最重要一道红线，每一起不幸伤亡的事故，都应该成为行业绷紧安全神经的警钟。蔚来自称是“用户企业”，却没能把用户的安全保障到位。车企作为生产者与销售者，必须要停止模糊自动驾驶级别限定、夸大宣传等行为，并进一步强调对用户的安全教育，让其对智能辅助驾驶掌握正确的认知和使用方法。

从目前国内法律法规大环境来看，我国已经将汽车驾驶自动化分级，但相关安全标准仍然不太完善。在增量市场的战役越发吃紧的当下，掌握自动驾驶技术可作为车企抢占市场份额的重要利器，但只有在政策的有序引领下，切实的把安全放在第一要素，才能给智慧出行和消费者带来正向回馈。



更多优质汽车资讯  
请关注新快网汽车频道