

中国有条件L3批准商用大约在这个冬季 中国高端豪华品牌五界为王

来源：黄秋吉 发布时间：2025-11-17 01:39:59

中国有条件L3批准商用大约在这个冬季——高端豪华品牌五界为王

汽车产业的风向正在悄然转变，L3级自动驾驶的商业化大门将在2026年冬季缓缓开启。



证券时报

11小时前 《证券时报》官方账号

关注

华为：预计明年实现高速L3规模商用

在日前举办的第一届自动驾驶生态论坛上，**华为**智能驾驶产品线总裁李文广判断，预计2026年实现高速L3规模商用、城区L4试点商用，预计2027年实现城区L4规模商用。

责编：万健祎

校对：吕久彪



东梦汽车网

DONGMENGQICHEWANG

工业和信息化部等八部门联合印发的《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026年）》中，那句“有条件批准L3级车型生产准入”犹如一把钥匙，为自动驾驶行业打开了新的可能性。



在这背后，是2025年上半年友商在全国发生的137起涉及智驾系统交通事故，同比增长高达43%的安全警示。



1、政策破冰：L3准入条件已成熟

2025年，中国自动驾驶行业迎来了被称为“智驾合规元年”的历史性时刻。八部门联合发布的《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026年）》明确提出了“有条件批准L3级车型生产准入”的政策。

关键词是“2025-2026年工作方案”的“有条件批准L3级车型生产准入”的政策。

这一政策的核心突破在于，它彻底改写了L2级自动驾驶“驾驶员负全责”的游戏规则。

根据新规，当L3系统正常激活状态下发生交通事故，责任主体首次从驾驶员部分转移至车企。仅当驾驶员未响应接管请求或违规干预时，责任才回归用户。

这一责任认定的历史性转变，打破了长期以来L2系统“用户承担全部责任”的困局。

为确保安全，新规对车辆技术提出了更高要求，双重制动系统成为关键安全配置，确保在一个系统失灵时备份系统能即时接管。

华为ADS 4已率先配备此类系统，并设立了10亿级赔付保障基金，同时，鸿蒙智行是匹配智驾保险。

2、事故频发：安全标准加速完善

原本业内对L3级自动驾驶商用的时间表更为乐观，预期最早在2025年9月就能实现。然而，接连不断的安全事故促使监管部门不得不采取更为审慎的态度。

2025年3月，一辆某网红品牌在高速公路上未能识别施工路段改道标识，系统在最后时刻退出导致碰撞。

类似的事件并非个例，2025年9月，某网红车坠海；10月，某两个品牌，其一发生起火打不开车门救援失败，其二自燃而毁人员连滚带爬逃生。

这些事故折射出公众对新能源及辅助驾驶的普遍认知偏差，也倒逼监管体系加速建立。

为保障L3级自动驾驶安全落地，监管部门配套推出了动力电池标准、乘用车AEBS、门把手标准、L2等强制性国标及测试标准，为L3级自动驾驶的商业化铺平道路。

在技术标准方面，车道级定位能力成为强制性要求，车辆必须实时、准确地识别所在车道位置，为自动驾驶车辆提供厘米级的定位精度和精准的导航路径。

3、华为布局：为L3商用量身定制

面对L3级自动驾驶即将商用的趋势，华为已做好充分准备。2025年4月，华为发布了ADS 4和鸿蒙座舱5，这些系统堪称是为高速L3商用量身定制的解决方案。

华为智能驾驶产品线总裁李文广在近期举行的第一届自动驾驶出行生态论坛上明确表示：“预计2026年实现高速L3规模商用、城区L4试点商用，预计2027年实现城区L4规模商用。”

这一时间表与政策层面的规划高度契合。

华为的自动驾驶技术路线采用了与世界模型（WM）不同的方案。靳玉志评价称VLA（视觉-语言-行动）路线看似取巧但无法真正走向自动驾驶。

“华为采用 WA 方案，省掉语言环节，通过视觉、声音、触觉等多模态信息直接控车。虽然挑战更大，但这才是真正通向自动驾驶的方案。”

在市场布局方面，华为采取了开放策略。截至2025年9月，已有11家主机厂的16个品牌共33款车型搭载华为ADS 4上市；2026年，搭载华为ADS的L3解决方案车型约80余款，其中鸿蒙智行20款左右，HI PLUS和HI模式60款左右。

这种广泛合作的策略极大地扩大了华为智能驾驶系统的市场覆盖面。

4、特斯拉入华：竞争促进技术进步

特斯拉FSD（完全自动驾驶）进入中国市场的计划也已明确。马斯克在特斯拉年度股东大会上表示，“FSD在中国获得了部分审批，有望在2026年一季度获得全面批准。”

这是继今年三月份FSD入华以来，取得的最关键进展。

特斯拉FSD V14继续强化了“端到端”架构，从视觉感知到决策过程，尽可能减少中间模块化处理和人为干预规则。马斯克甚至形容，FSD V14.3 将实现“几乎可以睡着并在目的地醒来”的程度。

尽管特斯拉FSD的性能下限距离华为ADS 3.0尚有差距，但特斯拉可能通过限速100-110公里的方式，也可获得有条件L3批准。

这种做法对中国、美国、欧洲智能电动汽车及新能源汽车大规模商用都有利。

在中国市场，特斯拉面临着特殊的挑战。FSD V14的软件版本只支持HW4硬件的车型，特斯拉将为HW3硬件的车主专门开发一个V14的Lite版本。

特斯拉FSD入华后与华为ADS 4的竞争，必将促进整个行业的技术进步，为消费者提供更加优质的自动驾驶体验。

5、市场格局：两强并立各有千秋

从市场现状来看，华为与特斯拉在智能驾驶领域已形成两强并立的格局。2025年1-9月的数据显示，在城区辅助驾驶的搭载量方面，华为乾崮智驾以45.2万辆占27.8%份额，位居第一。

在35万元以上的豪华车市场，华为乾崮智驾的表现更为出色，以25.9万辆的销量和52.7%的份额位居第一。这表明在高端市场，华为已经占稳了生态位。

而特斯拉则面临FSD付费转化率的挑战。在不久前的三季度股东大会上，马斯克首次公布FSD的付费转化率是12%。他表示对这个数据并不满意，认为还有很大的提升空间。

参照马斯克在股东大会上的立下的目标：2000万辆新车，1000万个FSD订阅，FSD的渗透率要达到50%。

有趣的是，在中国市场，购买特斯拉及FSD与购买鸿蒙智行五界的，几乎是两个没有交集的客户群体。

特斯拉、苹果和小米系有更多交集，而华为则携手中国20个左右品牌80余款车型有L3。在这种市场格局下，特斯拉FSD难以撼动华为ADS的主导地位。

6、大约这个冬季展望：L3商用前景可期

综合来看，中国八部门有望在2026年1月至3月期间有条件批准L3商用。届时，L3高速商用速度可能会限制在100-110公里/小时，以平衡技术创新与公共安全。

这一时间点与多家厂商的技术路线图不谋而合。华为预计2026年实现高速L3规模商用，特斯拉FSD也有望在2026年一季度获得全面批准。

随着L3级自动驾驶的商业化，整个汽车产业生态也将面临重塑。保险业将迎来“按使用付费”的保险模式，开启L3功能的车主享受保费折扣，而频繁要求接管的车主则面临保费上浮。

道路资源也将重新规划，部分高速公路可能设立“L3专用车道”，实现更高密度的车流和更低的能耗。测试显示，L3车队行驶可降低空气阻力，能耗减少15%。

新的商业模式也将应运而生，车企将从“卖硬件”转向“卖服务”，L3功能可能采用订阅制，每月费用500-1000元。某新势力品牌预计，软件服务收入将在3年内超过硬件利润。

2026年，将是中国自动驾驶行业从“技术验证”转向“规则定义”的关键一年。

对于那些技术扎实、管理规范头部企业，合规时代反而放大其先发优势。反之，那些无法跟上节奏的企业，或将面临“技术合规双掉队”的风险。

站在自动驾驶新时代的门槛上，我们见证的不仅是商业传奇，更是下一个时代的交通规则。

HTML版本： [中国有条件L3批准商用大约在这个冬季](#) [中国高端豪华品牌五界为王](#)