

L2+等汽车用名词热度又升高，模糊化功能边界的描述很危险

来源：吴雅钰 发布时间：2025-11-17 02:08:05

垂直领域热词盘点：

L2+ADAS智能领航高速领航城市领航等。

在2025年的上半年里，行业围绕智能汽车辅助驾驶功能夸大宣传的问题进行了深度剖析，多权威部门和重量媒体均对相关企业、品牌和产品进行了不点名式批评。对于没有底线的模糊化系统功能的汽车制造商而言，这是一记重拳；但对于消费者而言却是一剂良药，至少能让大多数人懂得如何正确使用相对初级的汽车辅助驾驶功能。

可是近日似乎又有死灰复燃的苗头。



名词与现象

不点名具体企业。



只讲有些企业、研究机构和自媒体又开始讲相关内容，并且使用了诸如“L2+”或“ADAS”等容易误导汽车消费者和用户的词汇。有多少汽车爱好者知道“ADAS”是什么意思？或许绝大多数汽车爱好者都不了解，但看起来似乎挺高级——其为advanced driving assistance system的缩写，翻译为“高级辅助驾驶系统。”

哪高级了？

没有高级——是2级。



在2级阶段里使用类似的词汇必然会给部分低认知汽车用户造成误导，包括“领航”这个词也是很容易造成误导的。

对于直接决定汽车行驶安全的系统功能而言，所有车企都应该按照国标对系统功能进行描述！应当禁止使用所有含义模糊或可多重解释的词汇，尤其是“L2+”等词汇。

参考下图：

L0~5是国际标准的分级，对应的国标是0~5；目前所有面向C端的商品车均为国标2级系统，其专业术语名称为“辅助驾驶组合。”在《驾驶自动化等级与划分要素的关系》（GB/T 40429-2021）的推荐国标里已明确其名称与功能边界，其并不能自动驾驶！在使用该功能的时候，司机必须全程紧握方向盘并观察路况和车况；并且要做到即便系统自动退出或出现其他情况，依然由驾驶员保证行车安全。

在此标准之下，系统即便可以做到ADAS的高速公路或城市道路领航，其过程中出现BUG并造成交通事故也需要由驾驶员承担责任。

这一点是没有争议的。

并且相关强制国标即将实施，其征求意见稿里明确了“组合驾驶辅助≠自动驾驶系统”的结论。

名词与后果

“L2不论如何+”都与L3存在不可跨越的鸿沟，两者是完全不同的标准。

L3和3级国标系统是“有条件自动驾驶”的定义。

也就是说3级系统在使用过程中可以在特定场景中自动驾驶，届时，自动驾驶系统运行中如果再出现BUG并造成交通事故，责任理论上则需要由车辆生产制造企业来承担——这是两者绝对且关键的差异！但是现在依然没有完善的智能汽车交通事故数据鉴定方案，企业的态度也不够明确，一切都还在讨论和准备过程中。

所以现在的任何相关企业所应当做的事情也是明确两者之间的鸿沟，避免让用户产生错误理解并在实际用车过程中进行危险驾驶！这才是真正对用户负责的企业所应当有的态度和做的事情。

反之，对两者的模糊化是否能理解为对用户生命安全的漠视？

这样的企业所打造出的产品也只能令人质疑。

然而其模糊化2级和3级系统的边界不仅是对其用户生命安全的漠视，更是对道路交通安全和公众生命安全的不负责任！毕竟这些汽车是总质量动辄达到二至三吨且最高时速可以轻松超过一百公里的金属工业品，动量等于质量乘以速度，那么哪怕这些车以中低车速行驶，只要发生碰撞也会对其他机动车造成相当程度的破坏；对于没有碰撞保护装置的非机动车和行人而言，这就是真正意义上的“马路杀手。”

模糊化两级系统边界的行为出发点无非是美化产品，可是在美化产品的同时对用户造成误导，使其可能对道路交通安全和公众安全造成威胁的行为本质——是不是犯罪呢？

由此可见所有关于汽车行驶功能的描述都容不得一点夸大，在没有达到相应标准之前，绝不应该允许使用模糊词汇对用户产生错误的暗示或引导。

不论是整车企业、方案服务企业还是其他相关企业，一经发现类似情况则应当予以顶格处罚，现在对于车企的态度显然是过于包容了。

HTML版本： [L2+等汽车用名词热度又升高，模糊化功能边界的描述很危险](#)