

劳斯莱斯撞护栏，车企背锅成常态，用户却还在等一个说法

来源：蔡政昆 发布时间：2025-11-20 00:39:05

2025年10月，一位车评人驾驶劳斯莱斯闪灵在高速路上撞到施工护栏，这件事引发广泛关注，原因不在于车辆价格高昂，而是他当时开启了L3自动驾驶功能，类似事故并非首次出现，仅在今年前三个季度，全国就发生了137起同类事件，比去年增长超过四成，人们开始关心责任归属问题，是车主承担责任，还是车企需要负责。

这事其实早有苗头，今年3月小米SU7在高速上没有识别出施工改道的标志，直接撞了上去，网上立刻炸开锅，大家这才意识到辅助驾驶不等于自动驾驶，很多人原本以为可以放手不管，结果系统一出问题就得由人来承担后果，4月份北京出台新规定，只要开启L3功能，出了事故责任就能追究到车企头上，还要求车企必须购买保险，单次最高赔付500万，这算是给行业划下一条线。

北京出台政策后，上海、武汉和合肥也跟着发布了具体细则，工信部同时推出稳增长方案，与地方政策形成配合，这样一来，L3自动驾驶技术正式走出灰色地带，可以合法投入量产了。广汽宣布将在第四季度推出国内首款L3乘用车，华为的测试数据也表现不错，在沪宁高速上行驶一千公里，人工接管次数仅为1.2次，小鹏也计划通过OTA升级让XNGP系统支持L3功能，并在深圳北环大道测试中实现了全程无需人工接管。



但技术路线现在分岔了，华为和Momenta搞的是端到端强化学习，苏州三个月测试下来，城市识别准确率从85%干到96%，小鹏和理想用的是视觉语言大模型，你跟它说“跟紧那辆黑车”，它真能听懂，长安和上汽更依赖车路协同，雄安那边测试确实事故少了很多，可每公里改造要200万，成本太高，根本没法铺开。

比亚迪走的是另一条路，2023年这家公司拿到国内第一张L3测试牌照，却没有把系统装到高端车上，而是努力将成本控制在一万五千元以内，想让十到二十万元价位的普通车型也用上，这种做法和其他车企先做高端再慢慢普及的策略完全不同，市场反应显得有点冷淡，调查显示只有百分之三十五的人愿意为L3功能多付钱，而一套系统成本上涨几万元，让很多人觉得划不来。

责任划分还是一件麻烦事，比如系统提示驾驶员接手车辆，但驾驶员正在接电话，或者晚上光线太暗导致系统识别出错，这些情况该由谁负责，现在的保险条款都没有明确说明，有人预测到2026年可能出现专门给L3级自动驾驶使用的车道，车队以编队方式行驶可以节省百分之十五的燃油，保险公司也可能调整收费方式，变成按照实际使用情况计算保费，接管次数多的车主得多付钱，一些新兴汽车公司已经开始推出软件订阅服务，每月费用在五百到一千元之间，预计三年内软件方面的收入会超过车辆销售本身。



法规放开后，企业发现真正的难题不在技术层面，而在于明确责任、控制成本、赢得用户信任，谁能在这三者之间找到平衡点，谁就有机会生存下去，现在不是比谁发展得快，而是比谁坚持得久。

HTML版本： [劳斯莱斯撞护栏，车企背锅成常态，用户却还在等一个说法](#)