

2025 年 09 月 28 日

行业研究

评级：推荐(维持)

研究所：

证券分析师：戴畅 S0350523120004

daic@ghzq.com.cn

证券分析师：陈飞宇 S0350525060001

chenfy02@ghzq.com.cn

组合辅助驾驶迎来“强监管”新阶段，

从 L2 规范向 L3 前瞻

——汽车行业专题研究

最近一年走势



行业相对表现

2025/09/26

表现	1M	3M	12M
汽车	2.7%	16.7%	48.9%
沪深 300	2.2%	15.3%	28.3%

相关报告

《汽车行业专题报告：VLA 和世界模型-通往高阶智能驾驶之路——辅助驾驶系列报告二（推荐）*汽车*陈飞宇，戴畅》——2025-09-14

《汽车行业专题报告：辅助驾驶的 AI 进化论：站在能力代际跃升的历史转折点（推荐）*汽车*陈飞宇，戴畅》——2025-07-22

《汽车行业周报：享界 S9T/银河 M9/全新 ES8 正式上市，工信部就驾驶辅助相关标准公开征求意见（推荐）*汽车*戴畅》——2025-09-22

《汽车行业 2025 年中报及二季报总结：销量稳健向上，行业竞争及分化加剧（推荐）*汽车*戴畅》——2025-09-18

《汽车行业周报：工信部等八部门联合印发《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026 年）》，长城高山 7 和智己 LS6 分别预售和上市（推荐）*汽车*戴畅》——2025-09-15

投资要点：

本篇报告分析了以下核心问题：1）近期发布的《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026 年）》及《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》（征求意见稿）政策解读与短期影响；2）组合辅助驾驶相关政策演进脉络；3）《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》政策实施节奏与产业投资机会。

■ **汽车产业新政聚焦：稳增长与强安全** 2025 年 9 月，汽车产业政策密集出台，形成“稳增长”与“强安全”双轮驱动的新格局。八部门联合印发的《汽车行业稳增长工作方案（2025-2026 年）》设定稳健增长目标，重点从消费刺激、供给升级、环境优化、国际合作四大维度推动产业高质量发展，其中智能网联与 L3 级自动驾驶被明确列为拉动消费升级的关键抓手。同期，工信部就《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》强制性国标征求意见，标志着 L2/L2+ 级辅助驾驶进入标准化、规范化发展新阶段。该标准通过严格界定人机交互时序、系统能力边界，构建了“场地+道路+文件检验”的多层级评价方法，为行业提供清晰可执行的安全底线。

■ **智能驾驶政策梳理：中央定标准，地方探场景** 国家层面政策注重引导与规范并行，通过构建覆盖技术研发、产品准入、生产监管等全链条的政策体系，为产业发展提供稳定的制度环境。特别是 2021 年以来，《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》、《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）（2023 版）》等关键政策的陆续出台，标志着我国智能驾驶监管体系已形成从顶层设计到具体实施的完整路径。**地方层面政策则突出试点突破与差异化探索**，各主要城市根据自身优势开展多样化实践。广州侧重资金补助推动规模化应用，北京开放个人乘用车场景，深圳聚焦智能驾驶技术突破与商业模式融合，武汉构建“车路云一体化”体系，形成了多维度、多层次的试点格局。2023 年启动的“准入+上路”双试点及后续的“车路云一体化”应用试点，推动产业从技术验证迈向商业化探索新阶段。

■ **行业评级及投资策略** 随着组合辅助驾驶功能进入规范化发展新阶段，相关政策标准正稳步推进落地进程，2025-2027 年将形成清

并购家 免费行业报告网

IPOIPO.CN 每日更新 不用注册会员 无广告 永久免费

晰的“标准制定-过渡实施-全面生效”三阶段路径，这一进程将为 L3 级自动驾驶准入奠定制度基础，我们判断 L3 正式准入节点有望在 2026 年后到来，当前正处于产业链布局关键窗口期。从投资视角来看，当前应重点关注两大方向：一是政策合规驱动的市场需求，包括驾驶员监测系统（DMS）、数据记录系统以及测试验证平台等领域，这些环节将直接受益于标准实施带来的增量需求；二是技术升级引领的产业机遇，智能驾驶域控制器、车规级芯片、线控执行机构等核心部件将持续受益于产业技术迭代。维持汽车辅助驾驶行业“推荐”评级。

- **建议关注** 《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》标准实施推动能力分化，研发能力强、符合功能安全要求的头部车企：理想汽车、小鹏汽车、蔚来汽车、鸿蒙智行合作车企；智能驾驶解决方案商：Momenta、元戎启行；相关产业链：舜宇光学科技、禾赛-W、速腾聚创、地平线机器人-W、黑芝麻智能、中国汽研、中汽股份、德赛西威、均胜电子、科博达、经纬恒润、伯特利、耐世特、浙江世宝等。
- **风险提示** 政策落地不及预期；技术迭代风险；车企成本压力；盈利模式不确定性；技术可靠性及责任界定风险；重点关注公司业绩不及预期。

内容目录

1、汽车产业新政聚焦：稳增长与强安全	5
1.1、政策加码稳增长，多维举措促消费——《汽车行业稳增长工作方案（2025-2026 年）》印发	5
1.2、规范 L2+级辅助驾驶，强制性国标划定安全边界——《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》征求意见	6
2、智能驾驶政策梳理：中央定标准，地方探场景	9
2.1、国家层面引导与规范政策	9
2.2、地方层面试点与支持政策	10
3、标准落地加速行业规范化，智驾产业链迎来机遇	11
3.1、政策落地节奏展望：标准制定与实施有序推进，L3 准入是关键节点	11
3.2、投资机会：关注合规需求与技术升级	12
4、风险提示	13

图表目录

图 1: 中国汽车销量及同比	5
图 2: 中国新能源汽车销量及同比	5
图 3: 组合辅助驾驶定义	6
图 4: L2 级及以上辅助驾驶渗透率	7
图 5: 高速 NOA 装配量及装配率	7
图 6: 驾驶员状态检测时序要求	7
图 7: 组合辅助驾驶系统多层级评价方法	8
图 8: 仿真可信度评估框架与流程示意图	8
图 9: 组合驾驶辅助系统数据记录相关安全要求	8
表 1: 2025 年-国家层面引导与规范政策汇总	9
表 2: 早期-国家层面智能网联汽车相关文件	9
表 3: 2025 年-地方层面试点与支持政策汇总	10
表 4: 早期-地方层面试点政策汇总	10
表 5: 组合驾驶辅助相关国家标准	11
表 6: 标准的实施日期及过渡期的建议	12

1、汽车产业新政聚焦：稳增长与强安全

1.1、政策加码稳增长，多维举措促消费——《汽车行业稳增长工作方案（2025-2026 年）》印发

《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026 年）》于 9 月 12 日由工信部等八部门联合印发，旨在应对国内外复杂经济形势与行业挑战，推动汽车产业实现质的有效提升与量的合理增长。方案设定 2025 年汽车销量约 3230 万辆、新能源汽车销量 1550 万辆的目标，同比分别增长约 3%和 20%，增速较 2024 年有所放缓，体现出政策更加注重稳健发展与结构优化，通过扩大内需、技术升级、环境优化和国际合作等多重路径，助力行业实现可持续增长。

图 1：中国汽车销量及同比



资料来源：，工信部，国海证券研究所

图 2：中国新能源汽车销量及同比



资料来源：，工信部，国海证券研究所

1. 着力扩大国内消费 方案通过多维度措施激发国内市场潜力。包括加快公共领域车辆电动化，推动新增 70 万辆以上新能源汽车在试点城市应用；持续开展新能源汽车下乡和充换电设施补短板试点；支持汽车以旧换新和二手车流通改革，拓展改装、租赁、赛事等后市场消费；鼓励限购区域优化政策，推进使用管理替代购买管理；同时深化智能网联汽车“车路云一体化”应用试点，加快 L3 级自动驾驶准入和上路进程，以智能化技术拉动消费升级。

2. 持续提升供给质量 方案强调以技术创新和标准引领推动产业高端化发展。支持突破汽车芯片、操作系统、人工智能和固态电池等关键技术，提升产品经济性、耐久性与智能功能；加快智能网联、动力电池等重点领域标准研制与实施，加强生产一致性监管；推动大中小企业融通创新，培育具有国际竞争力的中国品牌；推进产业链供应链数字化协同与智能工厂建设，提升整体产业韧性与安全水平。

3. 优化产业发展环境 方案着力完善基础设施与行业管理机制。推动城乡充换电网络全覆盖，鼓励大功率充电、智能有序充电和车网互动技术应用；深化车

辆准入管理改革，规范数据出境和 OTA 升级行为；加强价格监测与账款支付规范，开展网络乱象整治，打击虚假宣传和商业诋毁；严格执行机动车报废标准，健全动力电池回收利用体系，推动资源循环利用，构建健康有序的市场环境。

4. 提升国际开放合作水平 方案支持汽车出口提质增效与全球合作深化。鼓励企业研发适应海外市场的产品，完善国际营销和售后服务；建设汽车产业国际化公共平台，提供政策咨询与风险应对服务；优化出口信保和跨境结算支持，加强海运保障与海外备件仓建设；深度参与国际标准法规制定，推动新能源汽车碳足迹国际互认，通过高水平国际交流活动增强中国汽车全球影响力。

1.2、规范 L2+级辅助驾驶，强制性国标划定安全边界——《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》征求意见稿

工业和信息化部于 2025 年 9 月 17 日就《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》强制性国家标准公开征求意见。该标准对系统设定必须遵守的最低安全要求，旨在确保组合辅助系统具备应对高频、高风险场景的基础安全能力，适用于 M 类、N 类汽车。

标准明确组合驾驶辅助系统是指在设计运行条件（ODC）内能够执行横向或纵向运动控制，并具备环境感知与响应能力的软硬件系统，驾驶员仍需持续参与动态驾驶任务执行，不属于自动驾驶系统（驾驶员可不参与动态驾驶任务执行）。

标准充分考虑现阶段产品形态，将组合驾驶辅助系统分为“基础单车道组合驾驶辅助系统”、“基础多车道组合驾驶辅助系统”、“领航组合驾驶辅助系统”以及“泊车组合驾驶辅助系统”4 个系统类别，分别提出所适用的安全要求，划定各类别系统的安全基线。

图 3：组合辅助驾驶定义

3.1

组合驾驶辅助系统 combined driver assistance system

在其设计运行条件下持续地执行动态驾驶任务中的车辆横向和纵向运动控制，且具备与所执行的车辆横向和纵向运动控制相适应的部分目标和事件探测与响应能力的硬件和软件所共同组成的系统。

注1：在不引起混淆的情况下，本文件中的“组合驾驶辅助系统”简称为“系统”。

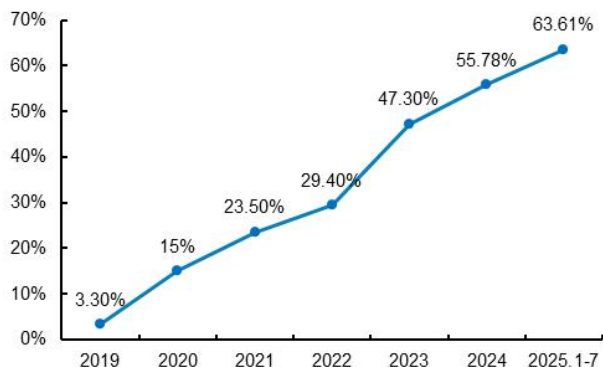
注2：组合驾驶辅助系统分为“基础单车道组合驾驶辅助系统”、“基础多车道组合驾驶辅助系统”、“领航组合驾驶辅助系统”以及“泊车组合驾驶辅助系统”4 个系统类别，每个类别视为彼此独立的系统。

资料来源：《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》（征求意见稿）

当前，L2 级辅助驾驶渗透率持续快速提升，高速 NOA（辅助导航驾驶）功能正从高端车型向主流市场加速普及。行业在迎来规模化发展的同时，也面临产品性能基线不统一、人机责任边界模糊等挑战。在此背景下，该标准将系统能力边界、人机交互时序等关键要求纳入规范化管理，构建了“场地+道路+文件检验”的

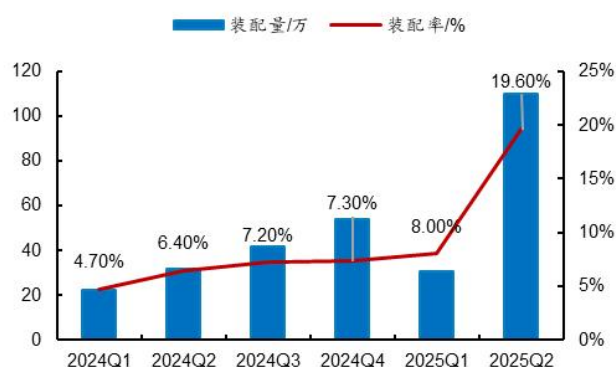
多层级评价方法，为行业提供清晰可执行的安全底线。对企业而言，需加强技术投入提升系统安全性；对用户而言，有助于明确功能使用边界，增强事故可追溯性。

图 4: L2 级及以上辅助驾驶渗透率



资料来源: NE 时代, 国海证券研究所

图 5: 高速 NOA 装配量及装配率



资料来源: 佐思汽研, 国海证券研究所

关键条款解读

1. 破解人机责任边界——严格时序与报警规范 对驾驶员监测(手部和视线)以及在驾驶员不配合时的提示与接管/减灾流程做了严格规定。标准明确了人机交互的时序要求: 当车速高于 10km/h 时, 若驾驶员视线偏离, 系统须在 5 秒内发出一级警示 (EOR); 3 秒内未响应则升级警示; 5 秒内仍无反应则发出立即控制警告 (DCA); 最终在 10 秒内启动风险减缓功能 (RMF)。紧急情况下允许跳步触发, 且要求 DCA 必须采用光学、声学、触觉等多通道报警方式, 确保警示有效性。

图 6: 驾驶员状态检测时序要求

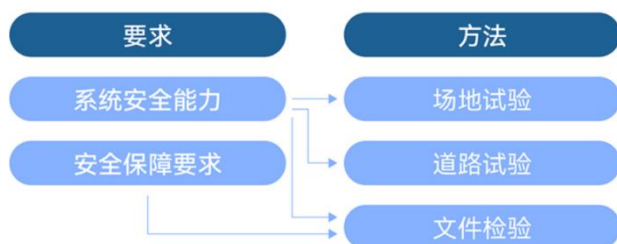


资料来源: 工信部

2. 明确能力边界——ODD&ODC 与复杂动作约束 把“能力声明”变成可执行的安全约束，有助于从产品发布到用户使用形成一致预期，便于监管核查与事故责任认定。要求厂商明确定义系统的设计运行范围（ODD）与条件（ODC），包括道路类型、车速范围、天气条件等，并具备超 ODC 边界识别与响应能力。当超出运行范围时，系统应及时提示并退出自动控制。对于换道等复杂动作，设置更严格的感知与决策门槛，需明确触发条件和交通评估标准，且不得干预 AEB 等安全功能的紧急执行。

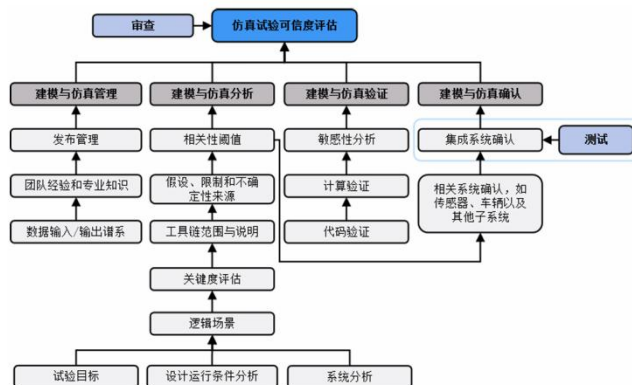
3. 多维度验证与全链责任 标准构建了“场地+道路+文件检验”的多层级评价方法。明确场地和道路测试的关键场景，要求仿真测试符合可信度规范。要求仿真工具链可溯源、模型不确定性有量化说明，能促使厂商提升仿真平台的工程能力。数据记录系统分为 I/II 两种类型，采用“锁定不可覆盖”原则。制造商需建立全生命周期安全管理体系，用户必须确认阅读使用说明。系统触发 RMF 或多次报警后，将强制禁用至少 30 分钟，防止功能滥用。

图 7：组合辅助驾驶系统多层级评价方法



资料来源：工信部

图 8：仿真可信度评估框架与流程示意图



资料来源：工信部

图 9：组合驾驶辅助系统数据记录相关安全要求



资料来源：工信部

2、智能驾驶政策梳理：中央定标准，地方探场景

2.1、国家层面引导与规范政策

全国性政策围绕“引导”与“规范”双线发力，为智能驾驶发展筑牢根基。规范与标准类政策从安全基线、伦理框架、全链条监管等维度，填补技术应用的规则空白，保障产品全生命周期安全；引导与支持类政策则通过推动 L3 级及以上车型生产准入、完善配套法规保险，打破商业化落地瓶颈，为高阶智驾发展提供顶层支撑，二者协同构建起全国层面的发展与监管体系。

表 1：2025 年-国家层面引导与规范政策汇总

性质	发布日期	发布机构	政策名称	核心内容概要	政策目的与影响
引导与支持类政策	2025/9/12	工信部等八部门	《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026年）》	明确提出有条件批准L3级自动驾驶车型生产准入，并推动完善相关法律法规和保险政策。	打破L3商业化落地瓶颈，为高阶智驾发展提供顶层政策支持。
	2025/9/17	工信部	《智能网联汽车组合驾驶辅助系统安全要求》（征求意见稿）	确立L2级辅助驾驶安全基线，严格规定人机交互时序、ODD边界及验证要求。	填补安全空白，为产品准入、监督和事故追溯提供依据。
规范与标准类政策	2025/7/23	国家科技伦理委员会	《驾驶自动化技术研发伦理指引》	明确技术研发的伦理原则，要求系统决策公平、透明、可追溯，防范伦理风险。	构建伦理框架，为技术发展提供价值导向和约束。
	2025/2/28	工信部、市场监管总局	《关于进一步加强智能网联汽车产品准入、召回及软件在线升级管理的通知》	强化对智能网联汽车的事前准入、事中持续监控（OTA）及事后召回的全链条监管。	完善监管框架，保障产品全生命周期安全。

资料来源：工信部，科技部，新华网，国海证券研究所

我国智能网联汽车监管体系近年来加速完善，形成从顶层设计到标准细化的清晰路径。通过持续加强组合驾驶辅助系统规范化管理，建立完善标准体系，系统化约束功能表现、提升产品安全水平。2021 年《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》明确主体责任，2023 年《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）（2023 版）》制定两阶段目标，2024 年三项强制性国标实现监管要求具体化、可量化，将于 2026 年施行。这一系列举措构建了覆盖产品全生命周期的安全管理框架，为道路交通安全和行业有序发展提供坚实支撑。

表 2：早期-国家层面智能网联汽车相关文件

时间	发布机构	政策及内容
2021/7/30	工业和信息化部	《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》 明确了企业对产品质量安全、网络安全、数据安全主体责任。提出了软件在线升级（OTA）的备案与管理要求，并强调对自动驾驶功能产品的过程保障与测试验证能力要求，为后续具体标准的制定提供了顶层框架和方向。
2023/7/18	工业和信息化部 国家标准化管理委员会	《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）（2023版）》 智能网联汽车标准体系建设分两阶段，第一阶段到2025年形成能够支撑组合驾驶辅助和自动驾驶的智能网联汽车标准体系；第二阶段到2030年形成能够支撑实现单车智能和网联赋能协同发展的智能网联汽车标准体系。
2024/8/23	工业和信息化部	GB 44495—2024《汽车整车信息安全技术要求》规定汽车信息安全管理体系要求，以及外部连接安全、通信安全、软件升级安全、数据安全等方面的技术要求和试验方法。 GB 44496—2024《汽车软件升级通用技术要求》规定汽车软件升级的管理体系要求，以及用户告知、版本号读取、安全保护、先决条件、电量保障、失败处理等车辆软件升级功能方面的技术要求和试验方法。 GB 44497—2024《智能网联汽车 自动驾驶数据记录系统》规定智能网联汽车自动驾驶数据记录系统的数据记录、数据存储和读取、信息安全、耐撞性能、环境评价性等方面的技术要求和试验方法。 三项标准将于2026年1月1日起开始实施。

资料来源：工信部，中国政府网，国海证券研究所

2.2、地方层面试点与支持政策

地方性政策聚焦“试点突破”与“协同赋能”，试点工作推进进入商业化探索新阶段。多城结合自身优势开展差异化探索。广州以资金补助撬动规模化应用，北京率先开放个人乘用车出行场景，深圳聚焦智能驾驶技术突破与商业模式融合，武汉构建“车路云一体化”体系强化安全与创新，各城市从资金、场景、技术、安全等维度精准施策，形成区域协同推进智能驾驶商业化、技术迭代的格局，为全国产业发展提供实践样本。

表 3：2025 年-地方层面试点与支持政策汇总

发布日期	发布地区	政策名称	核心内容概要	政策亮点与特色
2025/6/23	广州市	《推动智能网联新能源汽车产业发展三年行动计划》	对测试车辆给予最高20万元/台补助，对规模化应用车型最高奖励5000万元。	提供强有力的资金支持，鼓励示范运营和规模化应用
2024/12/31	北京市	《北京市自动驾驶汽车条例》	允许L3及以上级别自动驾驶汽车用于个人乘用车出行，并建立完整的测试至商业化试点管理制度。	首次明确将“个人乘用车”纳入合法应用场景（2025年4月1日起施行）
2025/3/3	深圳市	《深圳市加快打造人工智能先锋城市行动计划（2025—2026年）》	提速发展智能驾驶，推动技术突破和商业模式融合，推动L3规模化应用和L4/L5技术攻关。	支持前沿技术攻关和商业化探索
2025/1/3	武汉市	《武汉市智能网联汽车发展促进条例》	构建“车路云一体化”体系，明确事故责任认定，鼓励数据本地化和保险创新。	构建全方位安全保障体系，中部地区首部综合性促进条例（2025年3月1日起施行）

资料来源：北京市人民政府官网，京报网，广州市人民政府官网，武汉市科技创新局官网，深圳政府在线，深圳市工业与信息化局官网，华夏时报新浪号，新浪财经，国海证券研究所

我国智能网联汽车已渡过场景验证初期。2023 年 11 月四部门联合启动“准入+上路”双试点，允许量产自动驾驶车辆在限定区域开展示范运营。2024 年 6 月首批 9 家企业联合体在 7 个城市启动多车型安全测试，2024 年 7 月又扩展至 20 个城市（联合体）开展“车路云一体化”应用试点。

表 4：早期-地方层面试点政策汇总

时间	发布机构	政策及内容
2023. 11. 17	工信部 公安部 住房和城乡建设部 交通运输部	《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》 在智能网联汽车道路测试与示范应用基础上，工业和信息化部等四部门遴选具备量产条件的搭载自动驾驶功能的智能网联汽车产品，开展准入试点；对取得准入的智能网联汽车产品，在限定区域内开展上路通行试点，车辆用于运输经营的需满足交通运输主管部门运营资质和运营管理要求
2024. 06. 04	工业和信息化部 公安部 住房和城乡建设部 交通运输部	首批智能网联汽车试点由9家企业联合体在北京、上海、广州等7市开展，涵盖乘用车、客车、货车，重点测试安全评估与管理
2024. 07. 01	工业和信息化部 公安部 自然资源部 住房和城乡建设部 交通运输部	《关于公布智能网联汽车“车路云一体化”应用试点城市名单的通知》 按照2023. 11. 17通知在自愿申报、组织评估基础上，确定了20个城市（联合体）为智能网联汽车“车路云一体化”应用试点城市 包括北京市，上海市，重庆市，鄂尔多斯市，沈阳市，长春市，南京市，苏州市，无锡市，杭州一桐乡一德清联合体，合肥市，福州市，济南市，武汉市，十堰市，长沙市，广州市，深圳市，海口一三亚一琼海联合体，成都市

资料来源：中国政府网，工业和信息化部，公安部，住房和城乡建设部，交通运输部，国海证券研究所

3、标准落地加速行业规范化，智驾产业链迎来机遇

基于前述《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026年）》的产业引导与《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》（征求意见稿）的技术规范，我们认为，中国汽车产业正从规模增长向质量发展深化，智能网联领域的技术创新与安全合规成为核心驱动力。政策的密集落地并非限制产业发展，而是为高阶智驾（L3级）的全面商业化作铺垫。投资视角需关注政策规范下的技术升级路径与产业链格局变化。

3.1、政策落地节奏展望：标准制定与实施有序推进，L3准入是关键节点

根据已发布政策内容及行业实践，结合乘联分会的信息，我们对组合驾驶辅助政策落地节奏判断如下：

标准制定期（2025年）：征求意见与标准发布

- 目前《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》处于征求意见阶段（征求意见稿发布日期为2025年9月17日，截止日期为2025年11月15日），预计该标准或将于2026年正式发布。
- 同时我们还看到一系列已发布实施、已完成标准报批、正处于起草阶段的细化相关国标。

表 5：组合驾驶辅助相关国家标准

当前状态	标准号 / 名称	标准性质	标准化对象/核心功能描述
已发布实施	GB/T 44461.1—2024《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统技术要求及试验方法 第1部分：单车道行驶控制》	推荐性 国家标准	根据车辆周边行驶环境，对车辆持续进行横向和纵向运动控制，辅助驾驶员控制车辆仅在选定的单一车道内行驶的组合驾驶辅助系统。
已发布实施	GB/T 44461.2—2024《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统技术要求及试验方法 第2部分：多车道行驶控制》	推荐性 国家标准	仅在驾驶员触发换道过程后，根据车辆周边行驶环境，对车辆持续进行横向和纵向运动控制，辅助驾驶员在相同行驶方向的车道间执行换道过程的组合驾驶辅助系统。
正在修订中	GB/T 39323—2020《乘用车车道保持辅助（LKA）系统性能要求及试验方法》	推荐性 国家标准	现行标准
正在修订中	GB/T 41796—2022《商用车车道保持辅助系统性能要求及试验方法》	推荐性 国家标准	现行标准
已完成标准报批	《轻型汽车自动紧急制动系统技术要求及试验方法》	强制性 国家标准	-
起草阶段	《重型汽车自动紧急制动系统技术要求及试验方法》	强制性 国家标准	-

资料来源：乘联分会，国家标准全文公开系统，全国标准信息公共服务平台，国海证券研究所

- 在此期间，主机厂和供应商有望加速对现有系统的技术改造和测试认证，以满足“场地+道路+文件检验”的多层级评价方法，为行业提供清晰可执行的安全底线。

实施过渡期（2026 年）：产品合规与监管强化

- 标准通常会设置一定的过渡期。结合乘联分会的信息，我们预计过渡期约为 6-12 个月，或 2027 年初起新申请型式批准的车型需满足该标准除数据记录要求之外的要求。

表 6：标准的实施日期及过渡期的建议

车辆类型	时间节点 (自标准实施日起)	具体日期	需要满足的要求
新申请型式批准的车型	实施之日起	2027年1月1日	除数据记录要求（4.14）之外的全部要求
	第13个月	2028年1月1日	全部要求（包括数据记录要求 4.14）
已获得型式批准的车型	第13个月	2028年1月1日	除数据记录要求（4.14）之外的全部要求
	第25个月	2029年1月1日	全部要求（包括数据记录要求 4.14）

资料来源：乘联分会，国海证券研究所

全面实施期（2027 年起）：监管常态化与技术迭代，L3 级准入水到渠成

- 本次《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》（征求意见稿）国标虽然针对的是 L0-L2 级系统，但其建立的“场地+道路+文件检验”多层级评价体系，通过引入可量化的安全标准，使监管部门能够加强对产品一致性的监督检查，确保量产车辆符合申报认证时的技术要求——这恰恰为 L3 级自动驾驶汽车的准入与常态化管理奠定了坚实基础。
- 一旦 L2+级系统的安全责任界定、人机交互、数据记录等问题得到解决，监管层和公众对更高级别辅助驾驶的信任度将大幅增强。这与《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026 年）》中“推进智能网联汽车准入和上路通行试点，有条件批准 L3 级车型生产准入”的目标高度协同。

3.2、投资机会：关注合规需求与技术升级

《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》标准实施有望推动能力分化，研发能力强、符合功能安全要求的头部企业及深度协同供应链企业市场份额或进一步提升。这一进程将为 L3 级自动驾驶准入奠定制度基础，我们判断 L3 正式准入节点有望在 2026 年后到来，当前正处于产业链布局关键窗口期。维持汽车辅助驾驶行业“推荐”评级。

1. 合规刚性需求领域：

- 驾驶员监测系统（DMS）：标准对驾驶员状态监测提出明确要求，包括视线追踪、手部监测等，有望推动 DMS 从选配向标配转变。利好传感器及算法芯片供应商。
- 数据记录系统：标准要求配备事件数据记录功能，且数据需满足“锁定不可覆盖”要求，为事故责任认定提供关键数据支撑，利好相关汽车数据安全和存储企业。
- 测试验证平台建设：标准实施需要完善的测试验证能力，相关测试场地、设备需求或增加。

2. 技术升级与产业链重构

- 智能驾驶域控与芯片：算力需求有望持续提升，域控制器厂商与车规级芯片龙头或优势巩固。
- 线控执行机构：风险减缓功能（RMF）等功能依赖线控制动/转向等执行部件，技术壁垒高、价值量有望显著提升。

基于以上建议关注——整车：理想汽车、小鹏汽车、蔚来汽车、鸿蒙智行合作车企；智能驾驶解决方案商：Momenta、元戎启行；汽车零部件：舜宇光学科技、禾赛-W、速腾聚创、地平线机器人-W、黑芝麻智能、中国汽研、中汽股份、德赛西威、均胜电子、科博达、经纬恒润、伯特利、耐世特、浙江世宝等。

4、风险提示

- 1) 政策落地不及预期：国标过渡期若过长或执行力度不足，可能延缓行业标准化和车企能力分化。
- 2) 技术迭代风险：自动驾驶技术路线快速演进，存在现有方案被颠覆的可能。
- 3) 车企成本压力：新标准或推高研发与测试投入，在价格战背景下可能削弱车企功能搭载意愿。
- 4) 盈利模式不确定性：高阶智驾付费模式尚未成熟，用户接受度不足可能影响商业闭环形成。
- 5) 技术可靠性及责任界定风险：组合辅助驾驶系统面临复杂场景，一旦发生事故，责任难以在车企、供应商和用户之间清晰划分。
- 6) 重点关注公司业绩不及预期：尽管受行业事件催化，公司未来业绩存在不及市场预期的可能性。

【汽车小组介绍】

戴畅，首席分析师，上海交通大学本硕，9 年汽车卖方工作经验，全行业覆盖，深耕一线，主攻汽车智能化和电动化，善于把握行业周期拐点，技术突破节奏，以及个股经营变化。

胡惠民，汽车行业分析师，华威大学金融硕士，4 年汽车卖方研究经验，擅长对乘用车行业整体需求的判断，以及自下而上对个股的挖掘与跟踪。

陈飞宇，汽车行业分析师，墨尔本大学金融硕士，3 年汽车市场研究经验，擅长把握产业技术变革，深度跟踪公司经营变化，主要覆盖汽车零部件智能化软硬件。

徐鸣爽，研究助理，复旦大学文学学士、波士顿大学经济学/东北大学数据分析双硕士，2 年卖方研究经验，对搭建行业研究与数据跟踪框架有心得，目前主要覆盖商用车。

【分析师承诺】

戴畅，陈飞宇，本报告中的分析师均具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格并注册为证券分析师，以勤勉的职业态度，独立，客观的出具本报告。本报告清晰准确的反映了分析师本人的研究观点。分析师本人不曾因，不因，也将不会因本报告中的具体推荐意见或观点而直接或间接收取到任何形式的补偿。

【国海证券投资评级标准】

行业投资评级

推荐：行业基本面向好，行业指数领先沪深 300 指数；

中性：行业基本面稳定，行业指数跟随沪深 300 指数；

回避：行业基本面向淡，行业指数落后沪深 300 指数。

股票投资评级

买入：相对沪深 300 指数涨幅 20%以上；

增持：相对沪深 300 指数涨幅介于 10%~20%之间；

中性：相对沪深 300 指数涨幅介于-10%~10%之间；

卖出：相对沪深 300 指数跌幅 10%以上。

【免责声明】

本报告的风险等级定级为 R3，仅供符合国海证券股份有限公司（简称“本公司”）投资者适当性管理要求的客户（简称“客户”）使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。客户及/或投资者应当认识到有关本报告的短信提示、电话推荐等只是研究观点的简要沟通，需以本公司的完整报告为准，本公司接受客户的后续问询。

本公司具有中国证监会许可的证券投资咨询业务资格。本报告中的信息均来源于公开资料及合法获得的相关内部外部报告资料，本公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证，不保证其中的信息已做最新变更，也不保证相关的建议不会发生任何变更。本报告所载的资料、意见及推测仅反映本公司于发布本报告当日的判断，本报告所指的证券或投资标的的价格、价值及投资收入可能会波动。在不同时期，本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告。报告中的内容和意见仅供参考，在任何情况下，本报告中所表达的意见并不构成对所述证券买卖的出价和征价。本公司及其本公司员工对使用本报告及其内容所引发的任何直接或间接损失概不负责。本公司或关联机构可能会持有报告中所提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，还可能为这些公司提供或争取提供投资银行、财务顾问或者金融产品等服务。本公司在知晓范围内依法合规地履行披露义务。

【风险提示】

市场有风险，投资需谨慎。投资者不应将本报告视为作出投资决策的唯一参考因素，亦不应认为本报告可以取代自己的判断。在决定投资前，如有需要，投资者务必向本公司或其他专业人士咨询并谨慎决策。在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见均不构成对任何人的投资建议。投资者务必注意，其据此做出的任何投资决策与本公司、本公司员工或者关联机构无关。

若本公司以外的其他机构（以下简称“该机构”）发送本报告，则由该机构独自为此发送行为负责。通过此途径获得本报告的投资者应自行联系该机构以要求获悉更详细信息。本报告不构成本公司向该机构之客户提供的投资建议。

任何形式的分享证券投资收益或者分担证券投资损失的书面或口头承诺均为无效。本公司、本公司员工或者关联机构亦不为该机构之客户因使用本报告或报告所载内容引起的任何损失承担任何责任。

【郑重声明】

本报告版权归国海证券所有。未经本公司的明确书面特别授权或协议约定，除法律规定的情况外，任何人不得对本报告的任何内容进行发布、复制、编辑、改编、转载、播放、展示或以其他方式非法使用本报告的部分或者全部内容，否则均构成对本公司版权的侵害，本公司有权依法追究其法律责任。