

不符合国标要求，“小蓝灯被禁”引热议 多家车企在用的“小蓝灯”有何风险？

近日有消息显示，因“小蓝灯”不符合 GB4785《汽车及挂车外部照明和光信号装置的安装规定》要求，乘用车安装“小蓝灯”将被禁止。随后，这一消息登上热搜，引发众多网友讨论。

“小蓝灯”是啥？

先来看一看，登上热搜的“小蓝灯”是什么？

智驾“小蓝灯”是辅助驾驶系统状态指示灯(ADS标志灯)，当车辆开启高阶辅助驾驶功能时，外部蓝色灯光点亮，用来提示周边车辆与行人当前车辆处于智驾状态。

按照现行国标 GB4785，汽车外部合法灯光仅允许白色、黄色、红色和琥珀色，蓝色并不在许可范围内。在现有车型的实际使用中，更是“五花八门”：亮度、位置，是否频闪等全看车企设计。有司机吐槽，蓝色灯光夜晚的穿透力本来就强，亮度设计过高，就会成为马路上的“闪光弹”，对其他司机的安全行驶造成风险。

可以明确的是，目前国标未强制要求标配智驾“小蓝灯”。但在国内汽车市场，这一名称并不陌生。

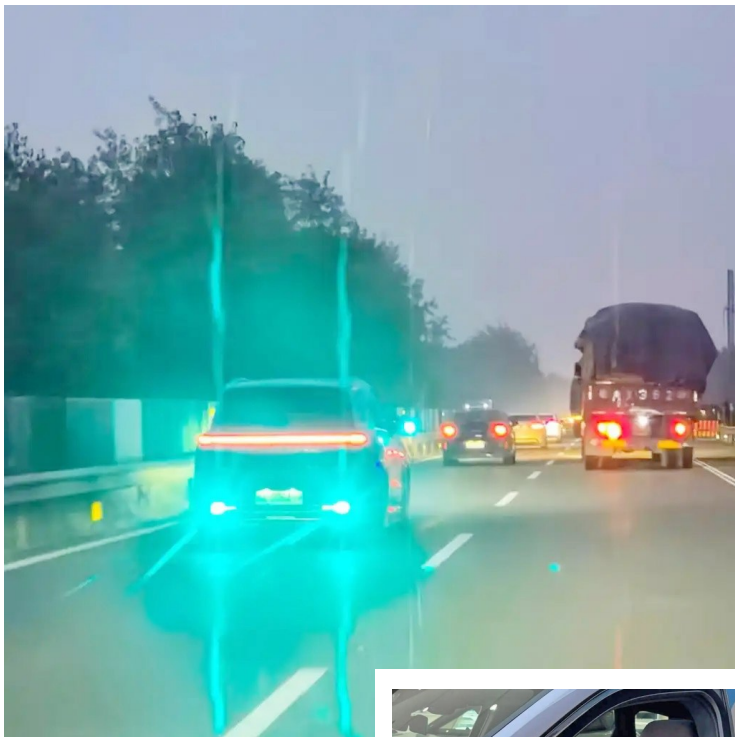
理想汽车于 2022 年首次向国内引进这一设计，在理想 L9 上率先量产搭载，此后小鹏、问界、蔚来等一众新能源汽车品牌跟进。目前，智驾“小蓝灯”已经逐渐变成了许多智驾车型的标配。

业内人士表示，“小蓝灯”表明车辆正处于辅助驾驶状态。但在发展过程中，逐步成为一种身份外显，表明“我的车有智驾”“我的车在智驾中”，甚至在消费过程中，有没有“小蓝灯”和“有没有智驾”被画上了等号。一些行业博主的介绍中把“小蓝灯”作为特点之一。如在介绍一款 SUV 车型时，就用了“12 万级唯一‘小蓝灯’燃油 SUV”等表述。而在另一款新能源车型的介绍中，也有行业博主使用了“激光雷达、智驾‘小蓝灯’全系上车”等表述。

被认为是“马路闪光弹”

社交平台上有不少关于智驾“小蓝灯”刺眼、光污染的吐槽：“‘小蓝灯’本来是个好东西，可某些车企为了显摆智驾，搞得又大又亮，太晃眼睛了，简直变成了光污染”“那穿透力比雾灯还厉害”“晚上瞬间化身新型光污染武器，那炫光刺眼到两眼发黑”……

由于“小蓝灯”是给车外的人看的，受影响最大的是后车司机和路人。一位司机告诉记者，他曾远远看到极亮的蓝绿色光点，驶近了发现是某品牌车的智驾“小蓝灯”。“都跟红绿灯一个亮度了！跟在后面快被闪瞎了！”他表示，蓝光夜间穿透力本来就强，这款车的“小蓝灯”亮度过高，就是马路上的“闪光弹”，严重威胁行车安全。



网友吐槽“小蓝灯”制造光污染 (网络截图)

开启智驾“小蓝灯”的车辆，也常被视为马路上的“软柿子”。小蓝灯亮起，意味着车辆开启了智驾系统，而智驾系统的驾驶策略偏保守，遇到加塞或别车，往往选择减速让行。有车主表示，在打开智驾系统的情况下，只要前方有一辆车的空间，就会被不断加塞，有时连续被塞进四五辆。“关闭‘小蓝灯’后，这种情况少了很多。”

多家车企相继表态

在禁用“小蓝灯”的消息传出后，吉利、长安等多家企业相继表态，将严格执行国家规定。

7 月 29 日，蔚来汽车有限公司副总裁马麟发文谈及智驾“小蓝灯”被禁用时指出：“有些比尾灯还亮，有些让后车跟车时看着刺眼，有安全隐患。这些肯定不合适。上网看了下，没看到（禁用）明文。”

针对网传智驾“小蓝灯”将被禁用的消息，吉利汽车方面向记者表示：“我们已知晓该消息，将严格遵循国家规定，等待国家进一步要求”。另有车企内部人士确认，从 2026 年 7 月 27 日起，国家对新认证车型禁用“小蓝灯”。

同日，奕境汽车品牌总经理曾清林发文表示：“收到这个紧急通知，团队已立即行动，按照国家要求实施”。他认为，国家出手规范这些乱象是一件好事。“客观来说，各车型辅助驾驶能力参差不齐。对于智驾能力强、安全上限高的车型来说，‘小蓝灯’是一个无形的品牌宣传；但是对于智驾能力弱的车型来说，有时候就成为一个‘路障’，确实带来了道路安全风险。”

相关标准正在修订

7 月 29 日晚间，中国汽车标准化研究院微信号发文，对“小蓝灯”滥用存在的安全隐患以及当



“小蓝灯”(网络截图)

前标准制定的进展进行了解读。

其中提到，部分车辆产品安装使用“小蓝灯”，向其他道路参与者显示本车驾驶辅助系统处于工作状态。但当前“小蓝灯”存在灯光滥用情况，容易引发安全风险。夜间开启的“小蓝灯”容易让其他道路参与者产生眩光，观感刺眼，尤其容易干扰周边驾驶员对路况的判断；带有该指示灯的车辆，更容易被其他车主借机加塞、近距离跟车，增加路面通行风险。

在国内，GB 4785—2019《汽车及挂车外部照明和光信号装置的安装规定》目前虽尚未对“小蓝灯”使用作出明确要求，但依据该标准，原则上不应使用非本标准定义的外部照明和光信号装置。很多车企为追求辨识度，智驾“小蓝灯”设计差异很大，亮度、颜色、形状、面积等都由车企自行决定。

中国汽车标准化研究院强调，全国汽车标准化技术委员会正在主管部门指导下，开展 GB 4785《汽车及挂车外部照明和光信号装置的安装要求》（计划号 20262535—Q—339）标准制修订工作，同时配合开展加强“激进式”产品创新设计准入审查和测试验证管理相关工作，进一步规范车辆灯具安装使用，提升汽车产品安全性能。

目前，已有多家车企向媒体记者表示，已经关注到“小蓝灯”引发的争议。至于后续车型是否还会有“小蓝灯”、已有“小蓝灯”的车型是否将通过 OTA 关闭“小蓝灯”，车企表示将严格遵循国家规定，等待监管部门的进一步要求。（上游新闻 红星新闻）

1.5 万元机票 退票仅退 400 多元？ 携程全额退还 “天价退票费”

近日，一则“1.5 万元机票退票仅退 400 多元”的消息登上热搜。消费者林先生在购票平台花费 15217 元订购了一张国际机票，因行程变动，于起飞前三天申请退票，结果发现实际仅退回 432 元。

“办理退票时，我瞄到页面上有一个 400 多元的费用提示。”林先生表示，他下意识认为，提前三天退票仅需扣除 400 多元手续费，便没有仔细核对，直接确认提交了退票。可到次日核对账户时才发现，平台最终仅退回 432 元。

林先生称，他与携程方面沟通协商，平台给出的解决方案是将林先生账户上 30 万积分折现为 3000 元作为补偿用于重新出票，但由此产生的差额需要由他补齐。

事后查看订单页面，林先生质疑平台界面设置不合理：他所购买的这张机票展示在 App 页面显眼的顶部位置，仅用小字体标注“仅部分税费可退”；而同页面下方，另有支持退改的同航线机票，票价仅比他这张贵 400 元。

7 月 20 日，消费者林先生向媒体反映了这一情况，#1.5 万元机票退票仅退 400 多元##1.5 万元机票退票被扣 1.4 万元#登上微博热搜。

7 月 28 日上午，林先生陆续收到两笔退款——一笔 12000 余元、一笔 2000 余元，合计 14700 余元，加上此前已退的 432 元，15217 元票款全额到账。但林先生并未就此释怀，他表示：“退与不退，对于我来讲已经不那么重要了。我希望我一个人的胜利，能带给千千万万消费者更多胜利。”

对外经济贸易大学法学院教授苏号朋表示，退票费在法律性质上属于违约金，必须与航司实际损失相当。“航司没有以合理方式告知退票比例，甚至故意隐蔽，明显超出实际损失，非常不公平不合理。”苏号朋更指出，超售和高额退票费本质上是同一问题的两面：“有旅客退改签，就收取高额退票费；没有退改签，就由消费者承担无法乘机的履约风险。一手利用超售，一手利用高额退票费，从双向挤压消费者权益，航司却从双方获利。”

对于林先生的遭遇，携程对媒体表示，退票规则为国航规定，按照规则，林先生的订单仅可退税费与附加服务合计 432 元。

对于林先生反映的“仅部分税费可退”仅用小字体标注的问题，工作人员称相关提示在价格旁边都有展示，字体在手机 App 上没办法放得很大；将用户账号积分抵现，也是“客服给到的最大诚意的解决方案”。“退票费是航司的政策，携程不收取任何费用，只要航司说能全额退款，哪怕收了您的钱，也是可以给您退回的。我们也曾与航司核实，对方明确告知不能退。”

（中新）