

智能网联产业研究分析月度报告

第三十四期

2024年5月

编辑：北京智能车联产业创新中心

指导：中关村智通智能交通产业联盟

目录

一、政策法规	6
(一) 国家级政策法规及标准	6
1. 国务院常务会议审议通过《制造业数字化转型行动方案》	6
2. 自然资源部、工业和信息化部联合发布《关于规范移动互联网应用程序中登载使用地图行为的通知》	6
3. 国家发改委、国家数据局、财政部、自然资源部四部门发布《关于深化智慧城市发展 推进城市全域数字化转型的指导意见》	7
4. 自然资源部发布强制性国家标准《智能网联汽车时空数据安全处理基本要求（征求意见稿）》	7
5. 工信部规划 1 亿个车联网专用号码	8
6. 中央网信办等三部门印发《信息化标准建设行动计划（2024—2027 年）》	8
(二) 地方级政策法规及标准	9
1. 浙江省交通运输厅近日印发《浙江省推进交通领域大规模设备更新行动方案》	9
2. 湖北省交通运输厅发布《2024 年度湖北省交通运输科技项目申报指南》	9
3. 上海印发《上海市推动工业领域大规模设备更新和创新产品扩大应用的专项行动》	10
二、市场动态	11
(一) 国内行业动态	11

1. 自动驾驶卡车商主线科技获数亿元融资	11
2. 《北京自动驾驶车辆道路测试报告（2023年）》正式发布	11
3. 小鹏城区智驾已完成 100%无图化	12
4. 超星未来完成数亿元 Pre-B 轮融资	12
5. Foretellix 与吉利合作 加速自动驾驶汽车开发	13
6. 英飞凌将向小米汽车供应先进功率半导体	13
7. 东软集团与 ACCESS Europe GmbH 签署合作谅解备忘录，打造一站式 车载智能出行解决方案	14
8. 百度发布第六代自动驾驶汽车	14
9. 柏川数据完成千万级天使+轮融资	15
10. 小鹏端到端自动驾驶大模型量产上车	15
11. 文远知行与雷诺合作自动驾驶微循环小巴	16
12. 鉴智机器人完成 3000 万美元 Pre-B 轮融资	16
13. 中日智能网联新能源汽车产业交流会在浦东举行	16
14. 四维图新携手亚马逊云科技 推进汽车行业智能化落地创新	17
15. 小米汽车城市 NOA 将开通十城	17
16. 车联天下与卓驭科技达成战略合作，推动高阶驾舱融合技术落地	17
(二) 国外行业动态	18
1. 韩国计划拨款 72.8 亿美元支持芯片产业	18
2. 现代汽车向 Motional 增资近 10 亿美元	18
3. 丰田、本田和日产将合作开发汽车软件	19
4. 美国将发布针对中国联网汽车的规定	19

5. 本田汽车和 IBM 合作研发芯片和软件	20
6. 欧盟批准世界首部《人工智能法案》	20
7. 英国《自动驾驶汽车法案》获批生效	20
8. 日本发布汽车行业数字化转型战略草案	21
9. 沃尔沃公布首款可量产的自动驾驶卡车	21

三、测试与示范 22

(一) 北京测试与示范工作推进情况 22

1. 北京市自动驾驶安全测试里程累计超过 2169 万公里	22
2. 北京南站开放自动驾驶测试	22
3. 小马智行获准在北京开展自动驾驶卡车编队行驶测试	23

(二) 外省测试与示范应用情况 23

1. 文远知行自动驾驶货运车新城开展测试	23
2. 毫末智行自动配送车小魔驼获浦东无人驾驶识别标牌	24
3. 卡尔动力获准在天津开展 L4 测试	24

(三) 国外测试与示范应用情况 25

1. 雷诺联手文远知行落地巴黎，为法网赛事提供 Robobus 接驳服务	25
--	----

四、专题研究 26

一、智能网联汽车地方性法规概况 26

二、已施行智能网联汽车地方性法规地区 27

(一) 深圳市	28
---------------	----

(二) 上海市	30
---------------	----

(三) 无锡市	31
(四) 苏州市	32
(五) 江苏省	33
(六) 阳泉市	34
(七) 杭州市	35
三、正在制定智能网联汽车地方性法规地区	36
(一) 合肥市	36
(二) 武汉市	38
(三) 北京市	40
(四) 广州市	40
四、 总结	41

一、政策法规

(一) 国家级政策法规及标准

1. 国务院常务会议审议通过《制造业数字化转型行动方案》

国务院总理李强 5 月 11 日主持召开国务院常务会议，研究有效降低全社会物流成本有关工作，审议通过《制造业数字化转型行动方案》。

会议指出，现代物流贯通一二三产业，联接生产和消费、内贸和外贸，降低全社会物流成本有利于提高经济运行效率。要进一步优化货物运输结构，大力发展多式联运，深化综合交通运输体系、铁路货运、商贸流通等改革，推进物流数智化发展、绿色化转型。

要根据制造业多样化个性化需求，分行业分领域挖掘典型场景。加快核心技术攻关和成果推广应用，做好设备联网、协议互认、标准制定、平台建设等工作。

2. 自然资源部、工业和信息化部联合发布《关于规范移动互联网应用程序中登载使用地图行为的通知》

5 月 11 日，自然资源部、工业和信息化部联合发布《关于规范移动互联网应用程序中登载使用地图行为的通知》，规范 APP 登载使用地图行为，营造规范健康的互联网地图服务市场环境。

其中提出各地自然资源主管部门要加大标准地图投放力度，继续通过标准地图服务系统以及国家地理信息公共服务平台“天地图”向社会公众免费提供标

准地图和具有审图号的地图。同时各地自然资源主管部门、电信主管部门应建立信息共享、应急处理、联合惩戒等工作机制，形成工作合力。

3. 国家发改委、国家数据局、财政部、自然资源部四部门发布《关于深化智慧城市发展 推进城市全域数字化转型的指导意见》

5月20日，国家发改委、国家数据局、财政部、自然资源部四部门发布《关于深化智慧城市发展 推进城市全域数字化转型的指导意见》。意见提出，到2027年，全国城市全域数字化转型取得明显成效，形成一批横向打通、纵向贯通、各具特色的宜居、韧性、智慧城市，有力支撑数字中国建设。统筹推进城市算力网建设，实现城市算力需求与国家枢纽节点算力资源高效供需匹配，有效降低算力使用成本。推动综合能源服务与智慧社区、智慧园区、智慧楼宇等用能场景深度耦合，利用数字技术提升综合能源服务绿色低碳效益。推动新能源汽车融入新型电力系统，推进城市智能基础设施与智能网联汽车协同发展。

4. 自然资源部发布强制性国家标准《智能网联汽车时空数据安全处理基本要求（征求意见稿）》

5月23日，自然资源部(国土)自然资源部地图技术审查中心发布关于征求《智能网联汽车时空数据安全处理基本要求（征求意见稿）》强制性国家标准意见的通知。请于2024年7月20日前将意见反馈给组织起草部门。该标准规定了智能网联汽车对时空数据进行保密处理，以及存储、传输等环节进行地理信息安全处理的基本要求，适用于面向社会销售且在中国境内运行的智能网联汽车。

5. 工信部规划 1 亿个车联网专用号码

5 月 29 日消息，为落实政府工作报告关于“巩固扩大智能网联新能源汽车等产业领先优势”“提振智能网联新能源汽车、电子产品等大宗消费”等部署要求，积极支持我国智能网联汽车和车联网高质量发展，工业和信息化部近日规划 1 亿个 11 位公众移动通信网号码专用于车联网业务。

与普通手机用户使用手机 SIM 卡联网类似，智能网联汽车依托配置车联网专用号码的物联网卡连接 4G/5G 网络，可支持车辆与车企后台进行数据通信、车内人员日常上网娱乐以及紧急情况下车内人员救援、道路救援的语音通信等各种功能，保障用户安全的同时，带来丰富的用车体验。

下一步，工业和信息化部将按程序向有关基础电信企业核配车联网专用号码，不断提升码号资源管理水平，持续跟踪产业发展态势，适时补充码号资源，发挥信息通信业赋能作用，支持智能网联汽车和车联网业务高质量发展。

6. 中央网信办等三部门印发《信息化标准建设行动计划（2024—2027 年）》

5 月 29 日，中央网信办、市场监管总局、工业和信息化部联合印发《信息化标准建设行动计划（2024—2027 年）》，围绕 4 个方面部署了主要任务。

一是创新信息化标准工作机制，包括完善国家信息化标准体系、优化信息化标准管理制度、强化信息化标准实施应用。二是推进重点领域标准研制，在关键信息技术、数字基础设施、数据资源、产业数字化、电子政务、信息惠民、数字文化、数字化绿色化协同发展等 8 个重点领域推进信息化标准研制工作。三是推进信

息化标准国际化，包括深化国际标准化交流合作、积极参加国际标准组织工作、推动国际国内标准协同发展。四是提升信息化标准基础能力，包括优化标准供给结构、加强标准化人才培养、推动标准数字化发展。

行动计划同时提出推进智慧城市标准建设。围绕城市感知体系、城市信息模型、城市数字孪生、城市数据利用、城市大脑、智能交通管理系统、城市运行管理服务平台等方面推进关键共性技术标准研制，为智慧城市应用建设提供支撑。加强智慧城市规划设计、建设实施、运营保障等标准研制应用力度。

（二）地方级政策法规及标准

1. 浙江省交通运输厅近日印发《浙江省推进交通领域大规模设备更新行动方案》

5月5日消息，浙江省交通运输厅近日印发《浙江省推进交通领域大规模设备更新行动方案》，提出到2027年，浙江省交通领域设备投资规模较2023年增长30%以上，基本形成技术标准领先、创新成果集聚、应用特色突出、安全保障有力的交通设施设备体系。预计到2027年，完成公路路网数字化改造1000公里以上，完成航道数字化改造1000公里以上。

2. 湖北省交通运输厅发布《2024年度湖北省交通运输科技项目申报指南》

5月30日，湖北省交通运输厅发布《2024年度湖北省交通运输科技项目申报指南》，提出重点支持领域包括：应用基础技术研究、软科学研究、信息化

技术研究、标准化研究、科技成果推广应用五个方面的内容。其中，信息化技术研究方面，智能建造领域支持智慧工厂、智慧工地、智慧航道、智慧港口、智慧出行、智能运载工具等创新技术的研究。标准化研究方面，支持北斗应用、智慧交通、数据开放共享、安全应急、多式联运、无人机应用、无人驾驶、能源补给、交通智能设备数据安全防护、铁水联运等标准化研究；现代化综合交通运输标准体系标准化研究等。并强调，智能网联汽车自动驾驶封闭场地测试基地（襄阳）可直接申报。

3. 上海印发《上海市推动工业领域大规模设备更新和创新产品扩大应用的专项行动》

5月31日，上海市经济和信息化委员会等七部门印发《上海市推动工业领域大规模设备更新和创新产品扩大应用的专项行动》，提出加大关键行业关键芯片的规模化应用，打造创新高端芯片。支持车规芯片、服务器芯片、手机及个人PC主控芯片、工控MCU、FPGA、单北斗芯片和高端模拟芯片等相关芯片的首次应用，自主品牌新能源汽车创新芯片应用比例不断提高。提出在集成电路、航空航天、船舶海工、汽车制造、能源装备、先进材料等重点领域推动创新产品应用，推进创新替代计划，提高创新设备投资规模占比5个百分点。

二、市场动态

(一) 国内行业动态

1. 自动驾驶卡车商主线科技获数亿元融资

5月7日，主线科技宣布获得数亿元融资，由民航投资基金以及顺创产投、常州钟楼金控联合投资。

主线科技表示，本轮募集的资金将推动公司在自动驾驶技术及前瞻产品领域的研发与量产进程，为国内外市场的拓展提供支持。

在本轮融资前，主线科技已获得了包括讯飞创投、普洛斯隐山资本、蔚来资本、博世创投、钟鼎资本、越秀产业基金、北汽产投在内的多家产业资本投资。

主线科技成立于2017年，始终致力于L4级别自动驾驶技术的研发。目前，主线科技已与一汽解放、中国重汽、徐工、三一重卡、福田汽车、北奔重汽等商用车企共同推出十余款智能卡车。

2. 《北京自动驾驶车辆道路测试报告（2023年）》正式发布

5月8日，《北京市自动驾驶车辆道路测试报告（2023年）》（以下简称《报告》）正式对外发布。《报告》在北京市自动驾驶测试管理联席工作小组、北京市高级别自动驾驶示范区工作办公室指导下，由北京智能车联产业创新中心、北京车网科技发展有限公司以及中关村智通智能交通产业联盟联合编制完成。

《报告》已连续六年发布，从政策标准建设、关键技术测试、示范运营探索、产品测试评价等方面介绍北京测试示范发展情况。截至 2023 年底，累计 38 家企业在北京市开展自动驾驶车辆道路测试，累计测试里程超过 3893 万公里。其中，18 家企业、384 辆自动驾驶车辆取得全市范围内测试通知，29 家企业、775 辆自动驾驶车辆获准在高级别自动驾驶示范区开展道路测试、示范应用及商业化试点的先行先试。

3. 小鹏城区智驾已完成 100%无图化

5 月 13 日，小鹏汽车宣布小鹏 XNGP 城区智驾已完成 100%无图化，智驾可用范围里程翻倍。上海城区可用里程扩展至 2.23 倍，广州 2.15 倍，深圳 2.18 倍，佛山 1.31 倍。

同时，山东省城区智驾里程新扩增超过 30,000 公里，江西省新扩增超过 11,000 公里。山东省已全量开放城市包括济南、青岛、临沂、潍坊、济宁、曲阜、德州、淄博、聊城、菏泽、滨州、日照、枣庄、东营、泰安、高密、胶州。江西省已全量开放城市包含了南昌、赣州、九江、庐山、吉安、宜春、上饶、井冈山、抚州、景德镇、萍乡、鹰潭、新余。

4. 超星未来完成数亿元 Pre-B 轮融资

5 月 9 日，边缘侧人工智能芯片提供商超星未来宣布完成数亿元 Pre-B 轮融资，投资方包括中安资本、梁溪科创、龙鼎投资、天智投资、陕汽智能汽车基金和讯飞创投。据悉，超星未来本轮资金也将用于开发新一代大模型推理芯片、扩大现有营收业务的规模、并进一步拓展产业合作。

5. Foretellix 与吉利合作 加速自动驾驶汽车开发

5月7日，汽车制造商吉利与以色列汽车安全技术初创公司 Foretellix 宣布建立战略合作关系，以实现自动驾驶汽车的安全大规模部署，同时降低吉利的研发成本并提高开发效率。Foretellix 是自动驾驶汽车（AV）安全驱动的 V&V 解决方案供应商。

通过此次合作，Foretellix 和吉利将 Foretellix 的 Foretify™ 平台与吉利的开发、V&V 流程以及先进模拟器相集成。Foretify 平台将为 AI 训练、基于场景的自动化虚拟测试、大规模故障分类、性能和 KPI 评估以及 ODD 覆盖测量提供高效的合成数据生成。该平台将用于自动分析吉利测试车辆的驾驶日志，并重放虚拟仿真中的众多变化，以最大限度地提高物理驾驶的利用率。

6. 英飞凌将向小米汽车供应先进功率半导体

5月6日消息，英飞凌已达成协议，将在 2027 年前向小米汽车供应先进功率半导体。英飞凌方面表示，该公司将为小米汽车提供碳化硅芯片和模块，以及各种关键微控制器芯片。具体来看，英飞凌将为小米 SU7 Max 版供应两颗 1200 V HybridPACK Drive G2 CoolSiC 模块。此外，英飞凌还为小米汽车供应满足不同需求的其它广泛产品，例如不同应用中的 EiceDRIVER™ 栅极驱动器和 10 款以上的微控制器。两家公司还同意在 SiC 汽车应用领域开展进一步合作，以充分发挥英飞凌碳化硅产品组合的优势。

7. 东软集团与 ACCESS Europe GmbH 签署合作谅解备忘录，打造一站式车载智能出行解决方案

5月8日消息，东软集团与 ACCESS Europe GmbH 签署合作谅解备忘录。双方宣布，将依托各自领域的技术产品和资源优势，重点围绕在线导航和娱乐生态进行研发和技术深度合作，探索面向全球汽车品牌的车载智能出行解决方案。

与 ACCESS 建立合作后，东软将为全球车厂提供包括混合导航、电动车导航、音乐、视频、社交、游戏等完整的一站式解决方案。融合并发挥 30 余年量产经验，东软持续推出和迭代多系列导航族群产品。最新升级 OneCoreGo® 全球车载智能出行解决方案 5.0，通过 One Map + One Sight + One Store 三大产品体系的建立，满足不同车企的车型应用，并为客户提供标准产品+定制化开发的一站式解决方案，灵活满足全球用户的多场景出行需求。

8. 百度发布第六代自动驾驶汽车

5月15日，百度 Apollo 在武汉举办 Apollo Day 2024。

百度汽车机器人部总经理尹颖在会上发布了搭载百度 Apollo 第六代自动驾驶系统解决方案的无人车，其应用了“百度 Apollo ADFM 大模型+硬件产品+安全架构”的方案。截至 2024 年 4 月，百度 Apollo 的自动驾驶里程已经超过 1 亿公里，但从未发生过重大伤亡事故。同时，过去两年的数据显示，百度 Apollo 无人车出险率仅为人类司机的 1/14。

9. 柏川数据完成千万级天使+轮融资

5月15日消息，数据公司柏川数据近日完成了千万元级天使+轮融资，由同创伟业、相城金控参与投资。本轮融资，所募资金将主要用于智能数据服务的科技研发和人才团队的持续建设，持续打造智驾数据底座。柏川科技成立于2021年，是一家自动驾驶数据服务公司，提供从数据采集、清洗、标注、仿真到模型训练和评测的一站式数据服务。

10. 小鹏端到端自动驾驶大模型量产上车

5月20日，小鹏汽车在北京举办520 AI Day发布会，宣布小鹏端到端大模型量产上车。

小鹏自动驾驶端到端大模型由感知模型 XNet、规控大模型 XPlanner 和大语言模型 Xbrain 组成。

XNet 是三网合一的深度视觉感知神经网络，通过聚合动态 XNet、静态 XNet 纯视觉 2K 占用网络，能够让自动驾驶系统如同裸眼 3D。

引入 AI 大语言模型 Xbrain，则让自动驾驶系统拥有了人类大脑般的理解学习能力，处理复杂甚至未知场景的能力、对真实物理世界的宏观逻辑的推理能力均大幅提升。在 XBrain 加持下，自动驾驶系统能够识别待转区、潮汐车道、特殊车道、路牌文字，并秒懂各种令行禁止、快慢缓急的行为指令，做出兼顾安全和性能的拟人驾驶决策。

11. 文远知行与雷诺合作自动驾驶微循环小巴

5月27日，佑驾创新向港交所递交招股说明书，拟主板挂牌上市，中信证券和中金公司担任联席保荐人。

招股书显示，佑驾创新成立于2014年，是一家智能驾驶及智能座舱解决方案供货商，为领航、泊车和舱内功能等环节提供解决方案。佑驾创新坚持智能驾驶发展的渐进式路线，逐步将公司的智能驾驶解决方案从L0智能驾驶提升到L4自动驾驶。

12. 鉴智机器人完成3000万美元Pre-B轮融资

5月23日，自动驾驶系统提供商鉴智机器人宣布完成3000万美元Pre-B轮融资，北京经开区产业升级基金及北京智能网联汽车产业基金联合领投，地平线作为战略投资人进一步追投。本轮融资将用于推进公司高阶智能驾驶方案与“多合一”双目立体视觉产品的规模化量产，以及端到端自动驾驶等前沿技术的产品化落地。

13. 中日智能网联新能源汽车产业交流会在浦东举行

5月29日下午，由上海市人民对外友好协会、浦东新区人民政府、日本国驻上海总领事馆共同主办的中日智能网联新能源汽车产业交流会在浦东金桥举行。上海市人民对外友好协会会长陈靖，上海市政府副秘书长、浦东新区区委副书记、区长、中国（上海）自贸试验区管委会常务副主任吴金城，日本国驻上海总领事馆总领事赤松秀一出席。在主旨演讲环节，相关行业领域专家和企业代表

分别就“智能汽车技术革命的下一个爆发点——自动驾驶”“日本新能源汽车及自动驾驶的最新发展趋势”“推进车路云一体化，助力上海智能网联汽车创新发展”等主题作分享。

14. 四维图新携手亚马逊云科技 推进汽车行业智能化落地创新

5月29日，亚马逊云科技宣布与四维图新进一步加强战略合作，联合设计并推出面向汽车行业本地化的服务及专属解决方案。双方将在智能网联汽车、智能驾驶开发和量产等领域开展深度合作。双方合作旨在大力支持客户在智能网联领域的技术实施及产品落地发展，加速推动行业本地化安全、稳定、高效的技术迭代。

15. 小米汽车城市 NOA 将开通十城

5月31日，小米汽车宣布，小米SU7 OTA 1.2.0将于6月6日陆续推送，包含城市NOA开通十城、驻车空间推出小憩模式、支持导入更多米家设备。城市领航辅助方面，满足智能驾驶安全里程条件的用户，可在北京、上海、广州、深圳、杭州、武汉、成都、西安、南京、苏州十城核心区域的主要道路，使用城市领航辅助驾驶功能。

16. 车联天下与卓驭科技达成战略合作，推动高阶驾舱融合技术落地

5月30日，无锡车联天下信息技术有限公司（简称“车联天下”）与深圳市卓驭科技有限公司（简称“卓驭科技”）签署战略合作协议。根据协议内容，

双方将基于高通骁龙 Snapdragon Ride™ Flex SoC (SA8775P) 达成战略合作，实现双方战略资源共享、优势互补、协同发展、合作共赢。

本次战略合作充分整合车联天下在座舱领域的专业优势与卓驭科技在智能驾驶领域的技术实力，为行业提供可落地的高阶驾舱融合解决方案：由卓驭科技依托高通骁龙 Snapdragon Ride™ Flex SoC (SA8775P) 平台打造的驾舱融合控制器，不仅能提供覆盖全场景的高阶智能驾驶能力，还为车联天下的座舱能力提供支持，用单 SOC 满足客户和消费者对汽车智能化的需求。

(二) 国外行业动态

1. 韩国计划拨款 72.8 亿美元支持芯片产业

5 月 10 日消息，韩国财政部表示，将推动制定一项价值超过 10 万亿韩元（合 72.8 亿美元）的一揽子计划，以支持芯片产业，作为该国提高关键产业竞争力和支撑经济增长的努力的一部分。

5 月 10 日，韩国财政部长 Choi Sang-mok 在视察当地一家芯片制造公司时表示，此次援助计划总额超过 10 万亿韩元，旨在支持芯片行业从芯片材料到制造设备和组件等所有领域的设施投资和研发计划。

2. 现代汽车向 Motional 增资近 10 亿美元

5 月 6 日消息，韩国现代汽车集团宣布向自动驾驶初创公司 Motional 投资近 10 亿美元，以推进自动驾驶技术研发。现代汽车表示：“此次增资旨在获得 Motional 的稳定控制权，积极主导自动驾驶技术研发，并将核心技术掌握在自

己手中。”Motional 是现代汽车与爱尔兰-美国汽车技术公司 Aptiv 于 2020 年 3 月共同成立的合资公司。现代汽车将斥资 4.88 亿美元增资 Motional，并额外支付 4.56 亿美元收购 Aptiv 在 Motional 的 11% 股份。投资完成后，现代汽车在 Motional 的总持股比例将达到 66.8%。

3. 丰田、本田和日产将合作开发汽车软件

5 月 17 日消息，丰田、日产、本田和其他主要日本汽车制造商将合作开发用于下一代汽车的软件，汇集它们在生成式人工智能和半导体等领域的专长。在即将公布的汽车行业数字化转型战略中，日本经济产业省将呼吁汽车制造商之间开展合作，作为到 2030 年代下一代汽车发展的路线图，该战略的重点是软件定义汽车（SDV）。丰田、日产等公司计划从 2025 年起推出 SDV。

4. 美国将发布针对中国联网汽车的规定

美国商务部长吉娜·雷蒙多（Gina Raimondo）在 5 月 15 日表示，美国商务部计划在今年秋天发布针对中国联网汽车的拟议规则。

雷蒙多在美国众议院的一场听证会上表示，她对中国的联网汽车感到担忧，因为这些车辆搭载了数千个传感器，数千个芯片，“可能会收集大量关于美国人的敏感数据，包括他们的身份、他们在车里说了什么、他们开车去了哪里，以及他们的驾驶模式；此外，这些车辆还会记录美国基础设施的详细信息”。

5. 本田汽车和 IBM 合作研发芯片和软件

5月15日，本田汽车公司和IBM宣布已签署谅解备忘录，将为未来汽车合作研发芯片和软件等下一代计算技术。两家公司称，“本田和IBM预计，与传统的出行产品相比，SDV将对半导体的设计复杂性、处理性能有着更高的要求，相应的功耗也将增加。”根据这一预测，两家公司的共同研究旨在提高芯片的处理能力，并降低功耗。

6. 欧盟批准世界首部《人工智能法案》

当地时间周二（5月21日），欧盟理事会正式批准了《人工智能法案》，这是全球首部关于人工智能（AI）的全面法规。欧盟委员会在2021年提出了《人工智能法案》，目的是保护公民免受这种新兴技术的危害。在经过多轮谈判和协商后，欧洲议会于今年3月批准了该法案。作为欧盟两大立法机构，欧盟理事会和欧洲议会分别扮演上议院和下议院的角色。

7. 英国《自动驾驶汽车法案》获批生效

5月21日消息，英国《自动驾驶汽车法案》在获得王室批准后，正式生效。王室批准是英国任何立法在成为法律之前必须通过的最后一道程序。英国政府表示，全自动驾驶汽车可能会在两年内在英国上路行驶。

此次英国新法案的核心内容之一就是确定事故发生后的责任承担问题。法案中明确表示，“如果发生事故，将由企业承担责任”。每辆获得批准的自动驾驶

汽车都有相应的“已授权的自动驾驶实体”，当自动驾驶模式被激活时，该实体将为车辆安全问题负责。

8. 日本发布汽车行业数字化转型战略草案

5月20日，日本经济产业省公布了该国的汽车行业数字化转型战略草案。该战略的三大支柱是 SDV、无人驾驶出租车等新型交通工具，以及车辆数据的利用。目标是到2030年日本国内外销售1200万辆软件定义汽车，在全球软件定义汽车（SDV）市场占据30%的份额。

根据这一战略，日本各家车企将共同开发所需的半导体和人工智能（AI）技术，以支持新一代汽车的发展。具体来说，丰田汽车、日产汽车、本田等主要厂商将合作开发这些关键技术。此外，日本还计划与美国等领先的IT企业合作，以进一步推动软件定义汽车的普及和技术进步。

9. 沃尔沃公布首款可量产的自动驾驶卡车

5月21日消息，沃尔沃对外公布了其与Aurora合作生产的第一款“可量产”的自动驾驶卡车。该卡车基于沃尔沃新一代VNL系列车型打造，专为长途运输而设计的8级半挂卡车，由Aurora提供L4级自动驾驶系统。

三、测试与示范

(一) 北京测试与示范工作推进情况

1. 北京市自动驾驶安全测试里程累计超过 2169 万公里

截至 2024 年 5 月 31 日，北京自动驾驶车辆安全测试里程累计超过 2169 万公里，测试过程安全无事故。



2. 北京南站开放自动驾驶测试

5月14日消息，北京市高级别自动驾驶工作办公室发布政策先行区自动驾驶车辆测试道路及测试区域有关通告，明确北京经开区往返北京南站自动驾驶测

试范围。示范区与市交管局、市城管委、首发集团等相关管理单位基于对区位交通情况及市民出行需求的综合考量，最终确立双向行驶距离依次为 32 公里、58.6 公里的两条自动驾驶测试道路，分别途径博大路-南四环-马家堡西路、南五环-京开高速-南三环及三环辅路，至开阳路到达北京南站，同时划定周边 2.2 平方公里测试配套区域，并在北京南站立体停车楼安排自动驾驶专用停车位。

3. 小马智行获准在北京开展自动驾驶卡车编队行驶测试

5 月 23 日，小马智行宣布其在北京获准开展自动驾驶卡车编队行驶测试。

此次获准后，小马智行将在京津塘高速等路段进行“1+N”编队自动驾驶测试，为大宗商品规模化自动驾驶货运服务提供支持，管理细则支持企业探索一辆领航车加至多五辆跟随车（“1+5”）编队模式。卡车编队自动驾驶可通过消除前后车辆制动差异时间，缩短跟车距离，前车可以为后车破风，降低空气阻力，同时提高道路使用效率，减少交通事故。“1+N”编队自动驾驶形式可降低运营成本，提高运输效率。

（二）外省测试与示范应用情况

1. 文远知行自动驾驶货运车新城开展测试

5 月 23 日，文远知行 WeRide 获得广州市颁布的远程测试（无人）牌照和载货测试牌照，旗下自动驾驶货运车 Robovan 获准在广州市开展自动驾驶城市货运车“纯无人测试”及“载货测试”，测试范围覆盖白云区、花都区、番禺区、

黄埔区、南沙区、海珠区等 6 个行政区及南沙全域共 797 条测试道路，双向里程 3247 公里。

2. 毫末智行自动配送车小魔驼获浦东无人驾驶识别标牌

5 月 29 日，毫末智行获颁上海市浦东新区无人驾驶装备创新应用识别标牌，小魔驼自动配送车将在浦东新区行政区域内的开放道路上开展 L4 级自动驾驶示范运营测试，并携手合作伙伴开展末端场景下的商超、快递等场景的无人配送服务。

接下来，毫末将携手达达快送等合作伙伴在规定区域内开展合规运营测试，提供商超履约、快递物流等场景的无人化配送，为上海市民提供更便捷、更智能的末端物流配送服务，为上海浦东新区的智能网联产业发展提供重要助力。

3. 卡尔动力获准在天津开展 L4 测试

5 月 31 日，卡尔动力宣布获得天津港保税区颁发的“智能网联道路测试许可”，获准在天津开放道路上进行 L4 级自动驾驶卡车道路测试。卡尔动力成为在天津首家通过自主研发 L4 级前装量产车辆获准开展公开道路测试的自动驾驶重卡企业。

(三) 国外测试与示范应用情况

1. 雷诺联手文远知行落地巴黎，为法网赛事提供 Robobus 接驳服务

5月26日-6月9日，2024法国网球公开赛（法网）在巴黎火热举行。法网高级合作伙伴雷诺、法国网球协会，携手文远知行，为赛事提供现场唯一的L4级自动驾驶小巴载人接驳服务。

此次罗兰·加洛斯球场自动驾驶小巴接驳服务将把乘客从 P2 Parking 上车点（位于布洛涅森林郊区）送往罗兰·加洛斯球场。比赛结束后，文远小巴将离开罗兰·加洛斯球场，前往奥特伊门广场或返回 P2 Parking 上车点。整条接驳环线全长约 5km，全程约 12 分钟，VIP 和媒体朋友可在 5 月 26 日至 6 月 9 日 11 时-19 时期间就近选择停靠站点排队上车。

四、专题研究

中国智能网联汽车地方立法概览

一、智能网联汽车地方性法规概况

汽车产业绿色化、智能化、数字化转型不断加速，智能网联汽车从小范围测试验证转入技术快速发展、生态加速构建阶段，从示范运营逐步向商业化落地发展，产业发展和行业推动对法规创新的需求愈发强烈。

深圳、上海、无锡、苏州、江苏、阳泉、杭州已出台并实施智能网联汽车地方性法规，内容聚焦于基础支撑、产业发展、推广应用、法律责任等方面；合肥、武汉已公布草案征求意见，北京、广州法案也在紧锣密鼓制定中。各省市结合省/市情从不同角度出發，在相应方面进行了地方性立法的创新探索和重点强调。

在法律责任、推广应用方面各省市的创新探索及重点强调情况如下表：

地区	推广应用		法律责任			低速无人车
	已施行	示范应用	产品准入	保险开发	责任认定	
深圳市	☆	☆	☆	☆	☆	—
上海市	☆☆	—	☆	☆	☆	☆
无锡市	√	—	☆	—	—	—

地区	推广应用		法律责任			低速无人车
	已施行	示范应用	产品准入	保险开发	责任认定	
苏州市	√	-	√	-	-	-
江苏省	√	-	√	-	-	√
阳泉市	☆	-	√	-	☆	-
杭州市	√	-	√	-	√	☆☆
已发布征求意见稿	示范应用	产品准入	保险开发	责任认定	惩戒情形	低速无人车
合肥市	√	-	√	☆	-	☆
武汉市	√	√	☆	☆☆	-	√

√表示重点强调，☆表示创新探索

二、已施行智能网联汽车地方性法规地区

发布日期	施行日期	地区	法规名称	制定机关
2022-06-30	2022-08-01	深圳市	《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》	深圳市人民代表大会 常务委员会

发布日期	施行日期	地区	法规名称	制定机关
2022-11-23	2023-02-01	上海市	《浦东新区促进无人驾驶装备创新应用若干规定》	上海市人民代表大会 常务委员会
2023-01-31	2023-03-01	无锡市	《无锡市车联网发展促进条例》	无锡市人民代表大会 常务委员会
2023-10-09	2023-12-01	苏州市	《苏州市智能车联网发展促进条例》	苏州市人民代表大会 常务委员会
2023-11-29	2024-01-01	江苏省	《江苏省人民代表大会常务委员会关于促进车联网和智能网联汽车发展的决定》	江苏省人民代表大会 常务委员会
2023-12-08	2024-01-01	阳泉市	《阳泉市智能网联汽车管理办法》	阳泉市人民代表大会 常务委员会
2024-04-02	2024-05-01	杭州市	《杭州市智能网联车辆测试与应用促进条例》	杭州市人民代表大会 常务委员会

(一) 深圳市

2022年6月23日，深圳市第七届人民代表大会常务委员会第十次会议通过《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》（以下简称《深圳条例》），于2022年8月1日正式施行。《深圳条例》是中国首部地方级智能网联汽车管理的法

规，对智能网联汽车的道路测试和示范应用、准入和登记、责任认定等作了全面规定。

1. 推广应用

创建地方目录，产品取得准入后可销售：产品列入国家汽车产品目录或者深圳市智能网联汽车产品目录，并取得相关准入后，可以销售。未列入国家汽车产品目录或者深圳市智能网联汽车产品目录的，由市市场监管部门没收非法销售的智能网联汽车产品，并处以非法产品价值三倍以上五倍以下罚款。

登记或许可后可上路行驶及从事运输经营：《深圳条例》规定智能网联汽车经公安机关交通管理部门登记，可以上道路行驶。经交通运输部门许可，可以从事道路运输经营活动。

2. 法律责任

鼓励全链条保险开发：鼓励保险企业开发覆盖设计、制造、使用、经营、数据与算法服务以及其他智能网联汽车产品全链条风险的保险产品。

事故责任认定：有驾驶人的智能网联汽车发生交通违法或者有责任事故，由驾驶人承担违法和赔偿责任；完全自动驾驶的智能网联汽车，在无驾驶人期间发生交通违法或者有责任事故，原则上由车辆所有人、管理人承担违法和赔偿责任。

责任追偿：因智能网联汽车存在缺陷造成损害的，车辆驾驶人或者所有人、管理人依照上述规定赔偿后，可以依法向生产者、销售者请求赔偿。

违规处罚：详细阐明了违反条例规定相应处罚措施，包括罚款金额及规定年

限内不再受理智能网联汽车产品准入申请等。

(二) 上海市

2022年11月23日，上海浦东新区七届人大常委会第十五次会议表决通过了《浦东新区促进无人驾驶装备创新应用若干规定》（以下简称《浦东规定》），并于2023年2月1日正式施行。《浦东规定》是国内首次通过法律性文件规范无人驾驶装备创新应用活动的制度尝试，加速无人驾驶技术的商业化落地。

《浦东规定》明确了适用于在浦东新区行政区域内划定的路段、区域开展无人驾驶（指车内不配备驾驶员和测试安全员的智能网联汽车）智能网联汽车道路测试、示范应用、示范运营、商业化运营等创新应用活动以及相关监督管理工作。

1. 推广应用

高精度地图应用试点：支持开展智能网联汽车创新应用的企业在浦东新区特定区域开展高精度地图应用试点。

循序渐进原则，实行分级分类管理：按照从低风险场景到高风险场景、从简单类型到复杂类型的要求，确保安全有序、风险可控。明确了开展道路测试、示范应用、示范运营活动，安全性自我声明确认的相应要求。

企业取得安全性自我声明确认的，可以向市公安机关交通管理部门提交申领车辆号牌需要的有关材料，申领临时行驶车号牌和车辆识别标牌。企业凭经确认的示范运营安全性自我声明、有效期内的临时行驶车号牌、运营方案以及其他相关材料，向浦东新区建设交通部门或者临港新片区管委会申请办理相关车辆营运证件。从事商业化运营的企业，应当取得道路运输经营资质。

无驾驶人智能网联汽车可运营及收费（载明收费标准）：无驾驶人智能网联汽车经安全性自我声明确认的，可以向公安机关交通管理部门申领车辆号牌；取得车辆号牌的，可以上道路行驶；经交通部门审核同意的，可从事道路运输示范运营活动；取得车辆营运证件的，可以利用无驾驶人智能网联汽车从事运营活动，并可以收费。收费标准应当在运营方案中载明，面向不特定对象收费的，收费标准应当向社会公示。

2. 法律责任

鼓励相关保险开发、风险基金设立：鼓励相关行业组织、企业等联合设立风险基金。鼓励保险公司开发适应无驾驶人智能网联汽车特点的保险产品。

可向系统开发者、汽车制造者、设备提供者等追偿：明确了交通事故并造成损害时，依法应由智能网联汽车一方承担责任的，由该无驾驶人智能网联汽车所属的企业先行赔偿，并可以依法向负有责任的自动驾驶系统开发者、汽车制造者、设备提供者等进行追偿。

惩戒情形说明：明确了暂停、终止车辆或者同型号车辆以及企业的相关创新应用活动的情形。

3. 低速无人车

参照适用非机动车的有关通行规定：无人配送、无人清扫等无人驾驶装备上道路行驶，参照适用道路交通安全法律、法规有关非机动车的通行规定。

（三）无锡市

2022年12月29日，无锡市第十七届人民代表大会常务委员会第九次会

议通过《无锡市车联网发展促进条例》（以下简称《无锡条例》），自 2023 年 3 月 1 日起正式施行。《无锡条例》在基础建设、安全保障、产业发展等方面作出了全新规定。

1.推广应用

支持场景创新：率先在环卫作业、道路管养等城市管理领域应用智能网联汽车，与智慧城市协同发展。鼓励和支持智能网联汽车应用于摆渡接驳、物流运输、末端配送等领域，创新智慧城市服务应用场景，提供个性化、特色化服务。

2.法律责任

鼓励设立社会风险基金先予补偿：除鼓励保险机构开发车联网领域保险产品外，强调鼓励相关社会团体、企业等联合设立车联网社会风险基金，对因车联网和智能网联汽车相关事故遭受人身、财产损失的受害者，因责任无法认定等原因不能及时得到赔偿时，先予补偿。

（四）苏州市

2023 年 8 月 29 日苏州市第十七届人民代表大会常务委员会第九次会议通过《苏州市智能车联网发展促进条例》（以下简称《苏州条例》），自 2023 年 12 月 1 日起正式施行。《苏州条例》对基础设施建设、产业发展方面进行了重点强调，提出将加强财政资金支持。

1.推广应用

加快实现完全自动驾驶进程：鼓励推广应用智能车联网新技术、新产品，重点支持高度自动驾驶汽车、完全自动驾驶汽车的道路测试、示范应用、商业化应

用，加快实现完全自动驾驶进程。鼓励智能车联网企业探索多元化、可持续的商业模式。

支持制定全域开放道路：有条件的县级市（区）可以制定全域开放道路的规定，开展智能网联汽车道路测试、示范应用、商业化应用。

2. 法律责任

鼓励全生命周期、全链条保险开发及风险基金设立：鼓励保险机构开发覆盖全生命周期、全链条的保险产品并设立智能车联网社会风险基金。

（五）江苏省

2024年11月29日，《江苏省人民代表大会常务委员会关于促进车联网和智能网联汽车发展的决定》（以下简称《江苏决定》）表决通过，自2024年1月1日起正式施行。《江苏决定》属于“小切口”立法，共十九条，主要包括明确高质量发展思路、引导产业创新协同发展等。

1. 推广应用

鼓励政策、管理创新：先行先试区和其他有条件的地区可以通过政策创新、管理创新等方式，在道路运输经营、环卫作业、道路养护、短途接驳、智能泊车等领域探索商业化应用。

2. 法律责任

鼓励相关保险开发：鼓励保险机构针对车联网和智能网联汽车产品研发、制造、使用、经营等开发保险产品。

3. 低速无人车

参照适用非机动车的有关通行规定：无人配送、无人清扫等无人驾驶装备上道路行驶，参照适用道路交通安全法、法规有关非机动车的通行规定。

无人驾驶装备道路测试、示范应用等具体管理规定，由省工业和信息化、公安、住房城乡建设、交通运输等有关部门制定。

（六）阳泉市

2023年9月14日，阳泉市第十六届人民代表大会常务委员会第十二次会议通过《阳泉市智能网联汽车管理办法》（以下简称《阳泉办法》），自2024年1月1日起正式施行。

1.推广应用

全域开放：智能网联汽车道路测试、示范应用和示范运营在本市具备支撑自动驾驶及网联功能实现的行政区域内全域开放。

循序渐进原则：道路测试、示范应用和示范运营主体按照保障安全、由易到难、循序渐进的原则，达到安全测试里程且期间未发生因车辆原因造成的安全事故，符合相关技术和资质要求，并且通过相关测试和评审后，方可从道路测试升级为示范应用和示范运营。

明确运营证件的取得方式：示范运营主体凭经确认的示范运营安全性自我声明、有效期内的临时行驶车号牌、运营方案以及其他相关材料，向相关主管部门申请办理相关车辆营运证件。

从事示范运营活动需载明收费标准：取得营运证件后，可以利用智能网联汽车从事示范运营活动，并可以收费。依法纳入政府定价范围的收费实行政府定价

或者政府指导价，其他收费实行市场调节价。收费标准应当在运营方案中载明，面向不特定对象收费的，收费标准应当向社会公示。

2. 法律责任

鼓励相关保险开发：鼓励本市保险企业开发适应智能网联汽车特点的保险产品。

明确违规处罚措施：详细阐明了违反办法规定相应处罚措施，包括撤销已授予资质及规定年限内不得再次申请本市智能网联汽车测试、示范应用和示范运营活动等。

(七) 杭州市

《杭州市智能网联车辆测试与应用促进条例》（以下简称《杭州条例》）于2024年3月29日经浙江省人大常委会批准，自2024年5月1日起正式实施。

《杭州条例》对监督管理体制、测试和应用区域划定、测试和应用主体条件、测试和应用活动管理、安全和应急管理、网络安全和数据安全等重要事项作了较全面的规定。同时，《杭州条例》参照智能网联汽车对功能型无人车作了创制性规定。

1. 推广应用

智能网联汽车取得号牌后开展测试示范：智能网联汽车测试主体、应用主体取得安全性自我声明确认的，可以依法向市公安机关交通管理部门申领机动车临时行驶车号牌。取得临时行驶车号牌或者车辆识别标牌的智能网联车辆可以在规

定的区域、路段和时间内用于道路测试或者创新应用。

探索商业模式可载人或载物及收费：智能网联车辆可以搭载探索商业模式所需的人员或者货物，但是应当提前告知相关风险，并采取必要安全措施。向不特定对象收取费用的，还应当提前七日向社会公布有关计费规则。

2. 法律责任

鼓励相关保险开发：鼓励保险机构开发智能网联车辆保险产品，为智能网联车辆测试主体、应用主体提供保险服务。

惩戒情形说明：明确了暂停、终止相关道路测试、创新应用活动的情形。

3. 低速无人车

明确规定测试示范要求：明确指出所称智能网联车辆包括智能网联汽车和功能型无人车，明确了用于道路测试、创新应用的功能型无人车须符合的条件。

取得安全性自我声明确认后，可以持身份证明、功能型无人车安全技术检验合格证明等资料向市经济和信息化主管部门申领车辆识别标牌。

参照适用非机动车的有关通行规定：功能型无人车道路测试、创新应用期间参照适用非机动车的有关通行规定（法律、行政法规另有规定的，从其规定）。

三、正在制定智能网联汽车地方性法规地区

（一）合肥市

2024年4月17日，《合肥市智能网联汽车应用条例》（草案征求意见稿）

(以下简称《合肥草案》)全文公布,征求社会各界意见。《合肥草案》明确了低速无人车道路交通事故赔偿规定。

1.推广应用

全域开放:支持智能网联汽车道路测试、示范应用的路段、区域的开放,以道路测试、示范应用主体申请为主,根据实际需求可扩大至合肥市全域。

取得临时行驶车号牌后可测试示范:道路测试、示范应用主体安全性自我声明经市相关主管部门确认,并取得市公安机关交通管理部门核发的试验用机动车临时行驶车号牌或低速无人车标识标牌,方可根据道路测试或者示范应用方案开展道路测试或者示范应用。

取得车辆营运证件后可示范运营及收费:市交通运输部门根据相关规定,审核并负责办理智能网联汽车车辆营运证件。鼓励和支持智能网联汽车示范应用主体,探索开展规模化道路运输经营等示范运营活动,并可以收费。可以在城市公交、出租车、物流配送、环卫、智慧停车等领域开展智能网联汽车示范应用,促进车路云一体化融合发展。

2.法律责任

鼓励全链条保险开发:鼓励保险企业开发覆盖设计、制造、使用、经营、数据与算法服务以及其他智能网联汽车产品全链条风险的保险产品。

可向生产者、销售者请求赔偿:智能网联汽车发生交通事故,因车辆存在缺陷造成损害的,车辆驾驶人或者所有人、管理人依照前款的规定赔偿后,可以依法向生产者、销售者请求赔偿。

3.低速无人车

取得标识标牌后可测试示范:取得市公安机关交通管理部门核发的低速无人车标识标牌, 可根据道路测试或者示范应用方案开展道路测试或者示范应用。

参照适用非机动车的通行规定:支持规模化应用无人配送、无人环卫作业、无人巡检等低速无人车。低速无人车上道路行驶, 参照智能网联汽车道路测试和示范应用申报管理制度, 并适用道路交通安全法、法规有关非机动车的通行规定。

交通事故赔偿参照智能网联汽车:低速无人车道路交通事故赔偿参照智能网联汽车, 可以依法向生产者、销售者请求赔偿。

(二) 武汉市

2024年4月30日, 《武汉市智能网联汽车发展促进条例(草案)》(以下简称《武汉草案》)全文公布, 公开征求意见。《武汉草案》指出对新技术、新产品、新业态、新模式实行包容审慎监管, 留足发展空间, 首次提出建立容错机制及推行无过错责任的自愿保险。

1.推广应用

推进全自动驾驶示范应用及商业运营:逐步推进完全自动驾驶在城市公交、出租汽车、道路货运、物流、智慧停车、代客泊车等领域的示范应用及商业运营落地。

支持道路运输经营等商业运营活动:鼓励和支持市场主体使用智能网联汽车依法开展道路运输经营等商业运营活动。市场主体从事经营性载人、载物活动依法必须具备道路运输企业主体资质的, 应当向有关主管部门申请。

产品登记及销售需进入国家或武汉目录：应当根据智能网联车辆产品生产者的申请，将符合武汉市地方标准的智能网联汽车产品列入武汉市智能网联车辆产品目录，并向社会公布。未列入国家车辆产品目录或者武汉市智能网联车辆产品目录的智能网联车辆产品，不得在武汉市销售、登记。

2. 法律责任

推行无过错责任的自愿保险：鼓励保险机构开发信用保险、保证保险、知识产权保险、产品责任保险等覆盖智能网联汽车全链条风险的保险产品，推行无过错责任的自愿保险，为智能网联汽车上下游企业提供保险服务。

鼓励智能网联汽车相关社会团体、企业等联合设立社会风险基金，对因道路测试、示范应用、商业运营活动期间发生交通事故而遭受人身、财产损失的当事人，因责任难以认定等原因不能及时得到赔偿时，先予补偿。

不配备驾驶人情形可向多方追偿：不配备驾驶人的，依法应由智能网联汽车一方承担责任的，由车辆所有者或者管理者承担相应赔偿责任，并可以依法向负有责任的汽车生产企业、自动驾驶系统开发单位、基础设施及设备提供方、安全员等进行追偿。

建立容错机制：建立智能网联汽车领域创新创业容错机制，明确容错免责清单与免责具体事项及情形。

3. 低速无人车

参照适用非机动车的通行规定：支持在应用场景相对简单固定的区域，规模化应用无人配送、无人清扫、无人消杀、智能巡检、无人农机等低速无人车。

支持其上道路行驶参照适用道路交通安全法律、法规有关非机动车的通行规定。

（三）北京市

2023年6月20日，北京市经济和信息化局在答复“关于开展自动驾驶风险管控与立法研究，积极探索北京智能交通建设与智慧交通管理新模式的提案”中表明，有必要通过地方性法规提高北京市智能网联汽车领域管理工作的法治化水平，推动北京市智能网联汽车产业实现高质量发展。

现《北京市智能网联汽车管理条例》草案初稿正在起草中。初稿包括总则、智能网联基础设施、道路测试、示范应用和商业化试点、准入登记和使用管理、交通违法和事故处理、法律责任等重点内容。将从车路协同基础设施建设、智能网联汽车新产品的准入应用等方面进行创新探索。草案计划对监管部门职责、车企安全主体责任、自动驾驶汽车责任承担、自动驾驶汽车产品质量和交通强制保险制度以及信息安全与个人隐私保护制度等内容进行重点强调。

（四）广州市

广州市将《广州市智能网联汽车创新发展条例》列入人大常委会2024年立法工作计划，于2024年2月7日至28日向社会公众公开征求起草意见。

公众提出的意见围绕法律责任及推广应用等方面。在推广应用方面，广州市工业和信息化局在意见采纳反馈中明确表示，支持未来在广州市探索开展车内无驾驶人的商业化示范运营，允许高度自动驾驶及以上级别的智能网联汽车，满足相关条件和要求后，可以不配备驾驶人；将探索推动先行示范区（南沙区、花都区、黄埔区）全域开放及全域无人化示范运营，探索其他区域采用“负面清单”

模式逐步开放。

四、总结

从全国智能网联汽车地方性立法情况来看，各地通过地方性立法精准把握地方产业和行业发展特点与需求，对地方治理创新和法治进步提供了有力支持。

从贯彻落实国家和省部委有关决策部署的角度，地方立法围绕加快智能网联汽车基础设施建设、强化智能网联汽车安全保障、完善企业及人才引育机制等需求，促进了智能网联汽车产业创新性发展；从智能网联汽车产业发展实际需求的角度，地方立法明确交通事故责任认定、车辆保险开发、违规处罚措施等方面规定，填补了道路交通管理领域空白；从为智能网联汽车行业应用提供法律支撑的角度，地方立法结合各地行业应用实际作出适度前瞻性设计，提升推广应用效率，部分地区明确了示范运营资质，对低速无人车进行了身份和路权界定。

通过先试先行，地方性立法对高级别自动驾驶功能智能网联汽车制度空白的领域进行补充和探索，为国家立法积累宝贵经验。在有效规范和促进高级别自动驾驶功能智能网联汽车的发展、确保安全可控、推动技术创新与应用、明确法律责任、保障数据安全和隐私保护等方面起到重要作用。

版权声明

本报告版权属于北京智能车联产业创新中心 和 中关村智通智能交通产业联盟，
并受法律保护。

如需转载、摘编或利用其他方式使用本报告文字或者观点的，应注明“来源：北
京智能车联产业创新中心”。

违反上述声明者，将追究其相关法律责任。



国家智能汽车与智慧交通（京冀）示范区



地址： 国家智能汽车与智慧交通（京冀）示范区 - 亦庄基地

电话： +86 10 8972 5218

传真： +86 10 8972 5218

邮箱： service@mzone.site

官网： www.mzone.site

扫码关注官方微信