

汽车产业法律热点问题

智能网联汽车准入和上路通行试点新规草案征求意见

2022年11月2日，工业和信息化部（以下简称“工信部”）会同公安部组织起草了《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知（征求意见稿）》¹（以下简称“《征求意见稿》”），并公开征求社会各界意见。

一、《征求意见稿》发布的背景

近年来，汽车自动驾驶技术及相关产业持续飞速发展。2020年2月24日，国家发改委等11个部委联合发布了《智能汽车创新发展战略》（以下简称“《发展战略》”），提出了到2025年实现有条件自动驾驶的智能汽车达到规模化生产，实现高度自动驾驶的智能汽车在特定环境下市场化应用的战略愿景。

2020年底，本田里程（Legend）通过日本政府对L3级别自动驾驶的部分审查，成为了世界首款合法使用L3级别自动驾驶的车辆²；2021年底，梅赛德斯-奔驰宣布，其L3级别驾驶技术（Drive Pilot）已经得到了德国联邦汽车运输管理局的批准，奔驰将可以在2022年向德国客户提供配备Drive Pilot的车辆³。在我国，百度、小马智行等自动驾驶技术

领域的头部企业已在北京、上海、深圳等多地开展了自动驾驶出行示范应用和商业运营试点，但国内距离真正实现L3级别以上自动驾驶功能的商业化运营还有一段距离。

高级别自动驾驶技术的实践应用和商业化落地，离不开相关法律法规及政策制度的支持。在国内立法层面，2021年3月24日，公安部发布了《道路交通安全法（修订建议稿）》（以下简称“《公安部建议稿》”），向社会公开征求意见。虽然仍处于立法过程中，尚未作为最终的修正案通过，但其中新增的第155条颇为亮眼，系首次在法律层面尝试对具有自动驾驶功能汽车的道路测试、准予生产销售、上路通行、责任承担等事项进行明确规定。（请参见我们的评论文章“《道路交通安全法》修改的亮点——自动驾驶条款”。）

2021年8月12日，工信部发布了《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》（以下简称“《准入意见》”），从加强数据和网络安全管理、规范软件在线升级、加强产品管理、建立保障措施等方面提出了较为明确的要求。作为自动驾驶汽车生产企业及产品准入管理领域第一部正

¹ https://www.miit.gov.cn/jgsj/zbys/qcgy/art/2022/art_f419a5a89e934e62adb92631b57117b6.html

² <https://www.pcauto.com.cn/qcbj/2299/22993574.html>

³ <https://view.inews.qq.com/a/20211210A07MGV00>

式生效的规范性文件,《准入意见》对自动驾驶汽车生产企业的合规运营具有重要的指导意义。(请参见我们的评论文章“自动驾驶汽车生产企业及产品准入新规解读——简评《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》”。)此外,工信部在与《准入意见》同时发布的政策解读⁴中提到,为落实《准入意见》,将进一步细化准入要求,加快关键标准制定,逐步探索准入管理,并建立机制。

在上述背景下,主管部门制定《征求意见稿》准备出台正式规定,指导相关主体采用试点模式开展智能网联汽车准入和上路通行工作,旨在通过试点积累管理经验,支撑相关法律法规、技术标准制修订,贯彻落实《准入意见》的要求。

二、《征求意见稿》的主要内容

《征求意见稿》由正文和五项附件组成。其中,正文从试点内容和目标、试点申报条件、试点组织实施、保障措施等四个方面对符合要求的企业和智能网联汽车如何开展准入及上路通行试点工作进行了全面阐述。而《征求意见稿》附件则进一步分别对试点申报条件中的试点城市条件、试点汽车生产企业条件、试点产品条件和试点使用主体条件进行了详细列举,并在附件五提供了用于试点申报方案的模板及填报说明。

《征求意见稿》的主要内容如下:

(一) 试点内容和目标

1. 试点内容及参与主体

试点内容	试点参与主体
准入试点	符合条件的道路机动车辆生产企业
	具备量产条件的搭载自动驾驶功能的智能网联汽车产品
上路通行试点	通过准入试点的智能网联汽车产品
	在试点城市的限定公共道路区域内开展

根据《征求意见稿》,试点工作针对的自动驾驶功能,指国家标准《汽车驾驶自动化分级》(GB/T 40429-2021)定义的有条件自动驾驶(L3级别)和高度自动驾驶(L4级别)。值得注意的是,除了上述自动驾驶功能的级别要求之外,《征求意见稿》更聚焦于服务“具备量产条件”的汽车产品参与准入试点,一定程度上体现了高级别自动驾驶汽车将加速商业化落地的发展信号,也契合了《发展战略》定下的战略目标。

2. 试点目标

《征求意见稿》提出,要通过开展试点工作,引导智能网联汽车生产企业和车辆使用主体加强能力建设,在保障安全的前提下,促进智能网联汽车产品的功能、性能提升和产业生态的迭代优化。基于试点实证积累管理经验,支撑相关法律法规、技术标准制修订,推进健全完善智能网联汽车生产准入管理体系和道路交通安全管理体系。

(二) 试点申报条件

《征求意见稿》首先对相关主体进行试点申报作出了形式上的要求,即申报试点应当由申报试点城市主管部门牵头,联合拟申报试点的汽车生产企业、使用主体组成联合体,自愿申报。

此外,根据《征求意见稿》及其附件的规定,各相关主体进行试点申报应当分别符合以下各项要求:

1. 试点城市条件

条件类型	主要要求
行政级别条件	地级以上城市(含直辖市下辖区)
政策保障条件	具备支持开展智能网联汽车准入和上路通行的地方性法规或完备的管理政策
	省、市级主管部门已发布智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范实施细则

⁴ https://www.miit.gov.cn/jgsj/zbys/gzdt/art/2021/art_d7474b5

[4a2df4893b7455d48650ff41d.html](https://www.miit.gov.cn/jgsj/zbys/gzdt/art/2021/art_4a2df4893b7455d48650ff41d.html)

	建立相关主管部门组成的工作专班，并与其他相关主体共同参与的协调机制
基础设施条件	具备与申报试点车辆自动驾驶功能设计运行条件和道路交通管理实际相适应的道路、通信等基础设施、高精度地图等
	辖区内拟用于上路通行试点的道路里程不少于 1000 公里，或通行区域面积不少于 50 平方公里
	试点道路的交通信号、交通技术监控设备设施应当符合国家标准及要求
安全管理条件	具备良好的道路测试与示范应用基础
	辖区内独立法人单位测试主体不少于 5 家
	辖区内测试车辆不少于 50 辆
	辖区具有累计不少于 100 万公里的道路测试与示范应用里程管理经验
	具备省级或市级智能网联汽车安全监测平台
	具备智能网联汽车网络安全和数据安全管理能力

2. 试点汽车生产企业条件

条件类型	主要要求
设计验证能力	应建立专门的具备自动驾驶功能的汽车产品设计开发机构，配备与设计开发任务相适应的专业技术人员
	应建立适用于本企业的自动驾驶系统开发工作流程
	理解和掌握所生产的智能网联汽车开发方面的技术
	应建立与智能网联汽车产品相适应的产品信息数据库
	具备必要的自动驾驶系统开发和验证工具
	应具备与自身研发工作相适应的试验验证能力
功能安全保障能力	应建立汽车安全生命周期相关阶段的功能安全管理流程
	应建立功能安全管理制度
	应明确生产、运行阶段的功能安全要求
	应明确功能安全支持过程要求
预期功能安全保障能力	应建立预期功能安全开发流程
	应建立预期功能安全管理制度
网络安全	应建立智能网联汽车产品网络安全管理制度

保障能力	度
	应建立智能网联汽车产品网络安全风险管控机制
	应建立智能网联汽车产品网络安全监测预警机制
	应建立智能网联汽车产品网络安全漏洞管理和应急响应机制
	应建立智能网联汽车产品与供应商相关的风险识别和管理能力
	应建立智能网联汽车产品网络安全管理制度的持续改进机制
	应建立车联网卡实名登记制度
数据安全保障能力	应建立健全智能网联汽车产品数据安全管理制度
	应建立智能网联汽车产品数据资产管理台账
	应采取智能网联汽车产品数据安全保护技术措施，确保数据持续处于有效保护和合法利用的状态
	在境内收集和产生的个人信息和重要数据应当依法在境内存储。需要向境外提供的，应当通过数据安全评估
软件升级管理能力	应建立智能网联汽车产品软件升级管理制度
	应制定智能网联汽车产品软件升级设计、开发、测试、发布、推送等过程的标准规范
	应具备识别、评估和记录软件升级对智能网联汽车产品安全、环保、节能、防盗性能影响的能力
	应具备识别软件升级的目标车辆、评估目标车辆软硬件配置与软件升级兼容性的能力
	应具备识别车辆初始和历次升级的软件版本的能力
	应具备记录并安全保存每次软件升级过程相关信息的能力，信息应至少保存至车辆产品停产后 10 年
	应建立软件升级系统必要的网络安全防护管理和技术措施
	应建立软件升级用户告知机制
	企业实施在线升级前，应当确保汽车产品符合国家标准和要求，并完成向工信部备案
风险与突发事件管	应建立智能网联汽车风险与突发事件管理制度，具备智能网联汽车突发事件应急预案

理能力	及应急措施，具备车辆安全风险排查及处理、事故原因分析等保障能力
安全监测能力	应当建立智能网联汽车产品安全监测服务企业平台
	应依法上报将车辆自动驾驶安全相关的事件监测数据
	应编写月度和年度应用评估报告，并依法上报
	企业平台应保障网络安全和数据安全
	应妥善保管智能网联汽车产品安全状态监测数据，月度、年度应用评估报告，以及安全事件分析报告
	应具备智能网联汽车产品质量信息分析能力
用户告知机制	应建立用户告知机制，确保用户充分掌握智能网联汽车与传统汽车在操作、使用等方面的差异

《征求意见稿》除了落实和细化《准入意见》中有关加强数据和网络安全管理、规范软件在线升级、加强产品管理等对智能网联汽车生产企业的要求外，还对相关企业在智能网联汽车生产、使用的完整周期中应当履行的其他义务进行了明确。包括企业前期对汽车产品的设计验证能力、预期功能开发相关要求，全周期的风险与突发事件管理能力，以及对汽车产品在道路测试和上路通行阶段应当履行的监测和报告义务等。

需注意的是，智能网联汽车生产企业除了需根据《征求意见稿》的要求履行建立相应内部制度、具备全面的安全保证能力等内部行为外，还应履行将车辆自动驾驶安全相关的事件监测数据、及就产品符合自动驾驶功能产品技术要求编写的月度和年度评估报告等上报省级或市级智能网联汽车产品安全监测平台及工信部试点管理系统的外部义务。《征求意见稿》暂未对该等报告义务的具体执行要求作出明确规定，在相关配套文件出台前，建议企业与地方主管部门保持紧密沟通，以尽量减少合规风险。

此外，智能网联汽车生产企业在建立完善用户

告知机制时，除了需符合《征求意见稿》的相关要求外，还应注意同时满足《消费者权益保护法》《广告法》等其他相关法律法规的规定，例如不得过分夸大产品功能，亦不能以自我免责为出发点直接或间接限制用户的合理使用等，以避免承担相应法律责任。

3. 试点产品条件

条件类型	主要要求
自动驾驶功能产品技术要求	动态驾驶任务执行要求： 能够识别设计运行条件、功能激活和退出政策明确、具备安全驾驶决策及控制的能力、激活时能执行全部动态驾驶任务等
	失效识别与安全响应要求： 能自动识别系统失效或功能不足、发生系统失效或功能不足时执行合理的控制策略等
	最小风险策略要求： 应具备最小风险策略、不应在执行最小风险策略过程中禁止车内安全员通过合理的方式干预车辆等
	人机交互要求： 具备由安全员激活或退出的专用操作方式、持续向用户提示自动驾驶状态信息、对需要接管的自动驾驶系统应具备安全员接管能力检测功能等
	产品运行安全要求： 自动驾驶系统应在生命周期内，不对车辆驾乘人员和其他交通参与者造成不合理的安全风险，并遵守《道路交通安全法》及相关规定
	网络安全和数据安全要求： 能够防御车辆外部连接安全威胁、通信通道安全威胁、软件升级安全威胁、重要数据和个人信息安全威胁、行为安全威胁、物理操控安全威胁等
	软件升级要求： 车辆应具备更新软件版本的能力、应保护升级包的真实完整、升级前应取得用户确认、升级过程应确保车辆安全等
	数据记录要求： 应配备事件数据记录和自动驾驶数据记录功能、具备连续数据存储能力、断电存储能力、记录的数据应能被提取并正确解析，能通过标准化的方法或途径实现数据提取等
过程保障要求	符合功能安全、预期功能安全、网络安全和数据安全等产品过程保障要求等
测试验证	符合模拟仿真、封闭场地、实际道路、网络

要求	安全和数据安全、软件升级、数据记录等测试要求等
----	-------------------------

我们注意到,《征求意见稿》对试点汽车产品的要求主要聚焦于确保相关自动驾驶功能产品自身的安全运行以及对外部环境的安全影响,从技术性和过程性要求角度进行了相应规定。除此之外,申请准入试点的具有自动驾驶功能的汽车产品还应当满足《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》、《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》等有关汽车产品准入的一般要求,例如产品应经国家认定的检测机构检测合格等。

近年来,我国数据安全与个人信息保护等相关制度逐步建立,立法层面对数据保护以及数据处理者的要求也愈加严格。由于自动驾驶技术具有与数据和信息的收集、分析、使用等行为高度关联的特点,因此相关企业和产品的数据合规情况必然是监管重点,从《准入意见》将“加强数据和网络安全管理”作为第一条规范要求就可见一斑。本次出台的《征求意见稿》在智能网联汽车生产企业和产品两方面都对数据安全作出了较《准入意见》更为详尽的规定,但从企业合规角度出发,在该等规定之外相关企业还应当根据《数据安全法》、《个人信息保护法》、《汽车数据安全若干规定(试行)》等有关法律法规的规定,结合主营业务全环节进行综合考虑,建立合规的数据保护体系。

4. 试点使用主体条件

《征求意见稿》未对试点使用主体的定义和范围进行明确规定。根据相关表述,我们理解试点使用主体系指在智能网联汽车上路通行试点中,运营具有自动驾驶功能的智能网联汽车或提供自动驾驶功能服务的主体。因此,试点使用主体既可能是自动驾驶技术的商业运营企业,也可能同为智能网联汽车的生产企业。

根据《征求意见稿》的相关规定,试点使用主

体应具备以下主要条件:

条件类型	主要要求
基本条件	在中国境内注册,具备独立法人资格
	在试点城市具备固定经营场所
	建立智能网联汽车运行安全保障机构,具备与智能网联汽车运行管理相匹配的负责人、管理人员,细化职责任务
	建立健全运行安全保障制度,对智能网联汽车上路通行进行实时监测、应急处置,保障道路交通安全、数据安全、网络安全
安全保障机制	按规定配备车内安全员、平台安全监控人员等运行安全保障人员
	对试点车辆运行状态进行实时监测,按规定及时进行隐患提醒、预警和处置
	建立智能网联汽车突发事件应急预案
	应当建立违法和事故信息定期上报制度,编写月度报告以存档备查
	试点车辆仅限于符合条件的试点使用主体使用,对违反规定使用试点车辆的,取消试点资格
车辆运行保障	使用主体应当熟悉自动驾驶功能设计运行条件,能够使用电子围栏等技术手段,确保试点车辆超出规定运行区域后无法开启自动驾驶功能
	使用主体应当具备车辆维护或者保养能力,配合生产企业开展车辆系统升级,及时消除车辆运行安全隐患
责任承担能力	对智能网联汽车上路通行可能造成的人身和财产损失具备相应的民事责任承担能力
	按要求购买机动车交通事故责任强制保险以及其他交通事故责任商业保险
	发生事故时,能够向主管部门提供足以证明违法事实或事故成因的证明材料
	具备配合相关部门开展应急救援、交通事故处置及事故调解的能力

此外,《征求意见稿》在附件中对试点使用主体应当满足的建设车辆运行安全监测平台、具备网络安全和数据安全保障能力等要求进行了与前述试点汽车生产企业相类似的规定,并特别指出试点使用主体应具备的网络安全和数据安全保障能力应参照汽车生产企业要求执行。

（三）组织实施

根据《征求意见稿》，试点工作的开展主要包括试点申报、产品准入试点（包括测试与安全评估、产品准入审查）、上路通行试点等主要环节。

1. 试点申报

在试点申报阶段，相关主体除需满足上文所述的各主体试点申报条件外，还需注意申报试点联合体的主体数量要求，即每个联合体中的汽车生产企业限定为1家，每家汽车生产企业可参与的联合体不超过2个。

2. 产品准入试点

《征求意见稿》规定，符合试点申报条件，经评估纳入试点的联合体，在工信部、公安部指导下，开展试点。其中，纳入试点的产品应在依法完成测试与安全评估后，方可向工信部提交准入申请。试点汽车生产企业应当细化完善自动驾驶功能产品的准入测试和安全评估方案，并报工信部、公安部。在实际道路测试过程中，试点汽车生产企业应按照监测要求将车辆接入工信部试点管理系统。

试点汽车生产企业按要求完成产品测试和安全评估后，向工信提交准入申请。经审查决定准入的，由工信部依据准入管理相关规定将智能网联汽车产品及其准入有效期、实施区域等限制性措施予以公告。

3. 上路通行试点

《征求意见稿》附件4从试点车辆登记、信息公示及变更、运行规范、安全员资格、责任承担等多方面对车辆上路通行试点应当符合的要求进行了详细规定。其中，试点使用主体需重点关注的主要要求如下：

（1）试点使用主体应当在保障道路交通安全的前提下，为试点车辆上路通行购买机动车交通事

故责任强制保险以及每车不低于五百万元人民币的交通事故责任保险。

（2）上路通行试点的车辆应当向试点城市公安交通管理部门进行登记，并完成车辆交验。试点车辆办理注册登记后，不得办理变更、转让、抵押登记等业务。

（3）试点车辆不得擅自进行影响车辆功能、性能的软硬件变更。涉及自动驾驶功能软件升级的，试点汽车生产企业应向工信部申请批准并备案。景批准后试点使用主体选择升级的，应向试点城市公安交通管理部门备案。

（4）试点车辆的车身应当以醒目图案、文字或者颜色标示，以提醒周边车辆及其他交通参与者注意。

（5）试点使用主体应当在保障道路交通安全的前提下，为试点车辆上路通行配备相应驾驶资格的车内安全员，安全员应按规定具备相应条件。

（6）试点车辆上路通行过程中，车内安全员应当处于车辆驾驶座位上，在自动驾驶功能激活状态下，监控车辆运行状态及周围环境，当系统提示需要人工操作或者发现车辆处于不适合自动驾驶的状态时，及时接管车辆并采取相应措施。

（7）试点车辆在自动驾驶功能激活状态下，不得从事校车业务、搭载危险物品。

（8）上路通行过程中发生道路交通安全违法行为的，由公安交通管理部门按照现行道路交通安全法律规范对车内安全员进行处理；能够确定道路交通安全违法行为是自动驾驶系统原因导致的，按规定对相关主体进行处理。

（9）试点车辆发生交通事故的，试点汽车生产企业和试点使用主体应当在事故发生之日起3个工作日内按规定向公安交通管理部门提交事

故自查报告和相关信息。未按规定提供或者无正当理由逾期未提供的，由未提供方承担事故责任。

(10) 试点车辆在自动驾驶系统功能激活状态下发生道路交通事故的，公安交通管理部门应当委托具备检测能力的鉴定机构进行技术鉴定。公安交通管理部门应当根据事故调查情况、鉴定情况，结合自查报告和相关信息，作出事故责任认定。

(11) 试点车辆在自动驾驶系统功能激活状态下发生道路交通事故，造成人员重伤、死亡或者严重财产损失，以及产生重大社会影响的，由公安交通管理部门会同相关行政主管部门开展深度调查，构成犯罪的，依法追究相关责任人刑事责任。

(12) 试点车辆在自动驾驶系统功能未激活状态下发生道路交通事故的，按照现行规定承担责任。

(13) 试点车辆在自动驾驶系统功能激活状态下发生道路交通事故造成人身伤亡、财产损失的，由保险公司按规定赔偿后不足的部分，若由试点车辆一方依法承担赔偿责任的，由试点使用主体承担；试点汽车生产企业、自动驾驶系统开发单位、设备提供方、车内安全员等相关主体对交通事故发生有过错的，试点使用主体可以依法追偿。构成犯罪的，依法追究相关责任人刑事责任。

(14) 试点期间发生道路交通事故，造成人员重伤、死亡或者严重财产损失，以及产生重大社会影响的，试点使用主体应当在事故发生后 24 小时内将事故情况发送至地方平台。省、市级人民政府相关主管部门应当在 3 个工作日内上报公安部、工信部。

相较于现行法律法规，本次《征求意见稿》未对智能网联汽车上路通行试点过程中发生交通违法行为或事故时的责任承担制度做出突破性规定。考虑到现行《道路交通安全法》以及《公安部建议稿》均未从法律层面对自动驾驶领域交通事故责任

承担主体相关事项作出规定的现状，《征求意见稿》的现有规定系为实现其“基于试点实证积累管理经验，支撑相关法律法规、技术标准制修订”的目标留出了空间。

4、试点暂停或退出

本次《征求意见稿》为试点工作设置了暂停和退出机制，在为试点工作的管理提供灵活性的同时，也可以有效增强试点工作的监管力度。

(1) 试点暂停

《征求意见稿》规定，试点期间出现以下情形之一的，相关主管部门应当及时通知暂停试点并按规定整改：

① 试点车辆发生道路交通违法行为或者肇事导致的交通事故；

② 试点汽车生产企业未履行生产一致性和安全保障责任；

③ 试点使用主体未履行运行安全管理责任的；

④ 试点汽车生产企业或试点使用主体未履行网络安全和数据安全保护义务的。

完成整改后，经省级工信部门、公安交通管理部门和网络安全保卫部门、通信管理局评估，报工信部、公安部确认后，方可恢复其试点。

除上述情形外，根据《征求意见稿》附件 4 规定：

① 若试点汽车在自动驾驶系统激活状态下，因自动驾驶系统原因发生 3 次应当一次记 3 份以上的道路交通违法行为，或者 2 起承担同等以上事故责任的交通事故的，城市主管部门认为存在安全隐患的，试点汽车生产企业和试点使用主体应当暂停使用同一型号、同一版本的自动驾驶系统。

② 对于试点使用主体，若试点期间存在以下情形之一，将被中止试点使用主体资格：

- 未按规定配备车内安全员、安全监控人员的；
- 未按规定将试点车辆运行数据接入地方平台的；
- 未按规定提供相关事故过程信息或者事故分析报告；
- 试点使用主体擅自对已登记的试点车辆及其自动驾驶系统进行改装的；
- 试点车辆在自动驾驶系统激活状态下从事校车业务或者搭载危险货物的。

（2）试点终止

《征求意见稿》规定，试点期间出现以下情形之一的，应当退出试点：

- ①试点城市、试点汽车生产企业、试点使用主体相关条件发生重大变化，无法保障试点实施的；
- ②试点城市、试点汽车生产企业、试点使用主体隐瞒有关情况或者提供虚假材料的；
- ③试点车辆自动驾驶系统存在设计、制造等问题，试点汽车生产企业拒不整改或整改后仍未解决问题的；
- ④试点使用主体未按规定落实运行安全管理责任，拒不整改或整改后仍未解决问题的；
- ⑤试点城市、试点汽车生产企业、试点使用主体未按规定落实网络安全和数据安全保护义务，拒不整改或整改后仍未解决问题的；
- ⑥因自动驾驶系统原因导致死亡 1 人或者重伤 3 人以上具有同等以上责任的交通事故的；
- ⑦发生严重网络安全或者数据安全事件的；
- ⑧工信部、公安部及省级主管部门认为试点实施中存在重大安全风险的其他情形。

5. 评估调整

《征求意见稿》指出，试点过程中工信部、公安部要组织省级主管部门，及时对试点车辆的运行

情况进行应用评估，并根据评估结果，调整产品准入许可和通行范围。

对存在安全隐患的车辆，试点汽车生产企业应关闭相应车辆自动驾驶功能，试点使用主体应当及时办理车辆变更或注销登记。

（四）保障措施

根据《征求意见稿》，试点工作应当从以下几方面落实保障措施：

（1）加强组织领导。即工信部和公安部加强对试点工作的组织领导，强化与有关部门的工作协同，保障试点工作有序推进。省级主管部门做好试点组织工作，加强对试点城市、试点汽车生产企业、试点使用主体的监督管理，做好对试点车辆的安全监测。

（2）落实各方责任。试点城市主管部门应成立工作专班，层层落实试点汽车生产企业、试点使用主体的相应责任。

（3）营造良好环境。省级和试点城市主管部门要结合本地实际，主动作为，从政策、规划、基础设施等方面加强对试点工作的支持保障。行业组织和机构要积极参与试点工作，加快提升智能网联汽车检验检测、安全评估等技术服务能力，为试点工作营造良好环境。

（4）做好推广总结。工信部、公安部定期组织对试点工作实施效果评估，及时总结经验、凝聚各方共识，逐步完善智能网联汽车准入和道路交通安全管理政策、法律法规、技术标准等。

三、评论及展望

尽管在科技飞速进步的大背景下，迅速制定法律法规和相关配套制度以实现自动驾驶相关产业的管理和指引具有其必要性，但从《征求意见稿》的内容可以看出，国家及主管部门在立法过程中依

然采取了稳健的态度。在对试点工作的有关要求中，《征求意见稿》几乎处处不离“安全”制度，对不同试点参与主体、不同试点工作环节所涉及的人员、财产、及尤为突出的数据网络安全等进行了多层次落实，以最大化减少通过试点工作积累立法和管理制度相关经验过程中的风险。

另一方面，《征求意见稿》的出台带来了高级别自动驾驶功能商业化落地进程即将加速的信号，也将从国家规定层面为各地方城市及企业参与到产

业发展洪流中打开了通路。随着试点工作的逐步推进，包括信息报送制度、事故责任处理等方面在内的详细配套制度或实施细则也将会陆续出台，为市场参与者们同时带来机遇与挑战。我们将会持续关注相关立法进程，期待在试点经验的积累下，我国自动驾驶领域的法律制度能够尽快建立和完善，以回应行业发展的需求。

张红斌 合伙人 电话：86-10-85537894 邮箱地址：zhanghb@junhe.com

周添 律师 电话：86-10-85537987 邮箱地址：zhout_Matthew@junhe.com

本文仅为分享信息之目的提供。本文的任何内容均不构成君合律师事务所的任何法律意见或建议。如您想获得更多讯息，敬请关注君合官方网站“www.junhe.com”或君合微信公众号“君合法律评论”/微信号“JUNHE_LegalUpdates”。

