

鄂尔多斯市智能网联汽车创新应用促进条例 (征求意见稿)

目 录

- 第一章 总则
- 第二章 智能网联汽车创新应用
- 第三章 无人驾驶装备创新应用
- 第四章 安全管理与保障
- 第五章 法律责任
- 第六章 附则

第一章 总 则

第一条 (目的和依据)

为规范和促进智能网联汽车与无人驾驶装备创新应用，推动产业高质量发展，保障道路交通安全，维护社会公共利益，根据有关法律法规，结合本市实际，制定本条例。

第二条 (适用范围)

本条例适用于在本市行政区域内开展智能网联汽车与无人驾驶装备道路测试、示范应用、商业化运营等创新应用活动，以及相关监督管理工作。

本市鼓励支持智能网联重卡编队行驶运输、智能网联矿卡装

备作业等创新应用活动，培育新业态。

第三条（定义）

本条例所称智能网联汽车，是指搭载车载传感器、控制器、执行器等装置，融合通信与网络技术，可以与外界实现智能信息交换，具备复杂环境感知、智能决策、协同控制等功能的汽车，包括有条件自动驾驶汽车、高度自动驾驶汽车、完全自动驾驶汽车。

本条例所称无人驾驶装备，是指搭载传感器、控制器、执行器等设备，利用通信与网络技术，按照设定的路线自动行驶或者移动的装置。无人驾驶装备包括智能网联矿卡、智能网联配送、智能网联清扫、智能网联售卖、智能网联巡逻等在特定场景或道路上运行的智能网联装备。

第四条（基本原则）

智能网联汽车、无人驾驶装备管理坚持市场主导、政府引导、创新驱动、开放协同、包容审慎、安全有序、公平竞争的原则。

第五条（开放区域）

智能网联汽车与无人驾驶装备可在鄂尔多斯市全时段全域依法依规开展道路测试、示范应用和商业化运营等创新应用活动。

鼓励与周边省市地区在智能网联汽车领域协同创新，推动区域协同发展，优化智能网联汽车发展环境。在内蒙古自治区范围内开展创新应用活动的线路跨市或涉及内蒙古自治区交通运输

厅管理的高速公路线路，由线路途经地的市级交通运输主管部门协商一致后，联合上报内蒙古自治区智能网联汽车主管部门，由内蒙古自治区智能网联汽车主管部门批复。

第六条（职责分工）

市人民政府应当建立综合协调机制，制定支持智能网联汽车与无人驾驶装备发展的政策措施，优化发展环境，统筹推进基础设施建设、场景应用推广、道路测试、示范应用和商业化运营等工作，促进智能网联汽车与无人驾驶装备产业健康有序高质量发展。

旗区人民政府应当结合本地区资源禀赋、产业发展需求和应用场景优势，推进智能网联汽车产业差异化、特色化发展。

工业和信息化主管部门负责统筹、指导和组织实施智能网联汽车与无人驾驶装备创新应用相关工作，协调推进和落实相关政策。

公安机关交通管理部门负责核发智能网联汽车临时行驶车号牌及识别标牌和无人驾驶装备识别标牌、交管数据开放、交通违法以及事故处理等工作。

交通运输主管部门负责完善智能网联汽车与无人驾驶装备道路测试、示范应用和商业化运营过程中路权开放、测试路段设置标识标牌、运营备案等工作。

住房和城乡建设主管部门负责推动建设智能化路侧设施及管理等工作。

自然资源主管部门负责智能网联汽车与无人驾驶装备创新应用中测绘活动安全应用等工作。

能源主管部门负责推进智能网联矿卡应用推广等工作。

网信部门负责统筹推进智能网联汽车与无人驾驶装备网络安全、数据安全等相关监督管理工作。

行政审批政务服务与数据管理部门会同相关行业管理部门负责统筹数据互联互通和共享，负责智能网联汽车与无人驾驶装备运行数据采集的相关协调和管理工作，推动数据要素流通、数据应用、跨地区数据共建共享共用，实现数据要素价值化。

发展改革、科技、商务、应急管理、市场监督管理、邮政等部门在各自职责范围内，负责智能网联汽车与无人驾驶装备发展的相关工作。

第七条（车路云一体化基础设施建设）

市人民政府应当统筹车路云一体化建设，推进智能网联汽车基础设施与新型智慧城市基础设施协同发展。智能网联汽车基础设施与新型智慧城市基础设施建设应当遵循资源共享、数据共用原则。

市、旗区人民政府应当建立健全可持续的智能网联汽车与无人驾驶装备基础设施投资建设运营模式，支持市场主体参与投资、建设和运维，并推动通信运营商优化升级通信网络，满足智能网联汽车与无人驾驶装备创新应用需求。

第八条（云控平台建设）

工业和信息化主管部门应当统筹推进智能网联汽车云控基础平台和智能网联汽车安全监测平台等云基础设施建设，实现与交通运输、住房和城乡建设、公安机关交通管理、政务服务和数据管理、自然资源等部门相关平台的安全接入和数据联通，支持在本市开展创新应用的智能网联汽车与无人驾驶装备数据接入和实时监测，保障安全运行。

第九条（地图公共服务体系）

市自然资源主管部门应当依托地图管理平台组织建设智能网联汽车地图公共服务体系，统筹建立智能网联汽车与无人驾驶装备地图生产、众源更新、快速审核和联合监管机制。相关测绘单位在开展地图测绘项目前，应当向自然资源主管部门履行相关程序。

第二章 智能网联汽车创新应用

第十条（申请程序）

开展智能网联汽车道路测试、示范应用、商业化运营的主体应当向工业和信息化主管部门申请安全性自我声明的确认，提交的安全性自我声明经确认后，准予在市内开展相应的创新应用活动。

对于已在外地取得道路测试、示范应用、商业化运营资质的智能网联汽车，若其车型、自动驾驶系统及系统配置与本地申请车辆完全一致，可以对申请车辆的相关资质认证结果按照简化流程直接互认。

第十一条（申请要求）

申请智能网联汽车道路测试、示范应用、商业化运营的主体，应当符合下列条件：

（一）在中华人民共和国境内登记注册的独立法人单位或多个独立法人单位组成的联合体；

（二）具备汽车及零部件制造、技术研发、试验检测或开展创新应用等相应的业务能力；

（三）由多个独立法人单位联合组成的申请主体，其中应至少有一个单位具备开展创新应用等相应的服务能力，且各单位应签署运营服务及相关侵权责任划分的相关协议；

（四）具备符合开展道路测试、示范应用或商业化运营相应条件的车辆，并取得经国家或省市认可的从事汽车相关业务的第三方机构出具的技术评估报告；

（五）对开展创新应用活动可能造成的人身和财产损失，具备足够的民事赔偿能力，为车辆购买不低于 500 万元人民币的商业保险；

（六）具备经国家或省市认可的从事汽车相关业务的第三方机构评审通过的创新应用方案，包括但不限于时段、区域、运行模式、保障措施等；

（七）具备对车辆进行事件记录、分析和重现的能力；

（八）具备对车辆及远程监控平台的网络安全保障能力；

（九）配备安全员，安全员应当具备智能网联汽车的操控能

力和相应准驾车型的机动车驾驶证，经过专业知识、现场操作和应急处置培训等；

（十）法律、行政法规、规章规定的其他条件。

申请商业化运营的主体除满足以上条件外还应符合以下要求：

（一）具备相应的道路运输经营资质或者条件，或者与具备相应道路运输经营资质的企业合作；

（二）具备符合相应的道路运输从业条件的安全员。

第十二条（申领临时行驶车号牌）

开展智能网联汽车道路测试、示范应用和商业化运营的主体凭经确认的安全性自我声明及其他相关材料，向公安机关交通管理部门申领临时行驶车号牌和识别标牌，取得临时行驶车号牌的，方可上道路行驶。

临时行驶车号牌规定的行驶范围应当根据安全性自我声明载明的路段、区域合理限定，临时行驶车号牌有效期不超过安全性自我声明载明的时间。临时行驶车号牌有效期届满的，可以凭有效的安全性自我声明和其他相关材料，申领新的临时行驶车号牌。在临时行驶车号牌有效期内取得下一阶段安全性自我声明确认的，无需申领新的临时行驶车号牌。

第十三条（载人载物要求）

在开展示范应用和商业化运营过程中，智能网联汽车创新应用主体应当提前向搭载货物的所有人、管理人和搭载人员告知风

险，并采取必要安全措施。开展道路测试、示范应用和商业化运营不得干扰正常道路交通活动，不得非法从事道路运输经营活动，不得搭载危险货物。

第十四条（收费管理）

商业化运营主体凭经确认的安全性自我声明及其他相关材料向交通运输主管部门提出申请，由交通运输主管部门对符合条件的申请主体办理相关运营通知书后，方可利用智能网联汽车从事道路运输经营活动，并进行市场化收费，收费标准应当在运营方案中载明；面向不特定对象收费的，应当向社会公示收费标准。

第三章 无人驾驶装备创新应用

第十五条（申请程序）

开展无人驾驶装备道路测试、示范应用、商业化运营的主体应当向工业和信息化主管部门申请安全性自我声明的确认，提交的安全性自我声明经确认后，准予在市内开展相应活动。

对于已在外地取得道路测试、示范应用、商业化运营资质的无人驾驶装备，若装备型号、自动驾驶系统及系统配置与本地申请的装备完全一致，可以对申请装备的相关资质认证结果按照简化流程直接互认。

第十六条（申请要求）

申请无人驾驶装备道路测试、示范应用、商业化运营安全性自我声明确认的主体应当符合以下要求：

（一）具有独立法人资格，且经营范围应当包含装备和零部件制造、道路运输、技术研发、试验检测等中的一个以上领域；

（二）具备相关技术能力和经国家或省市认可的从事相关业务的第三方机构出具的技术评估报告；

（三）具备符合道路测试、示范应用或商业化运营相应条件的装备；

（四）配备远程监控系统和紧急接管人员，紧急接管人员应当与申请主体或者运营方签订劳动合同或者劳务合同，并具备紧急状态下的应急处置能力；

（五）具备经国家或省市认可的从事相关业务的第三方机构评审通过的创新应用活动方案，包括但不限于时段、区域（除城市高速和快速路以外）、运行模式、保障措施等；

（六）具有健全的安全管理制度；

（七）按照有关规定已经投保或者承诺投保至少 500 万的商业保险。

第十七条 （申领标牌）

开展无人驾驶装备道路测试、示范应用和商业化运营的主体，凭经确认的安全性自我声明以及其他相关材料，向公安机关交通管理主管部门或相关行业主管部门申领识别标牌，取得识别标牌的，方可开展创新应用活动；经交通运输、邮政管理等相关主管部门审核同意的，方可从事商业化运营活动。

第十八条 （载人载货要求）

无人驾驶装备在开展示范应用、商业化运营过程中，可以按照规定搭载相关人员或者货物，但不得超出额定乘员和核定载质量，不得搭载危险货物。创新应用主体应当向服务对象明示可能存在的风险，并采取必要的安全措施。

第十九条（收费管理）

无人驾驶装备商业化运营可以进行市场化收费，收费标准应当在运营方案中载明。

第四章 安全管理与保障

第二十条（通行规则）

智能网联汽车与无人驾驶装备上道路行驶或开展创新应用，应当遵守道路交通安全法律法规的规定，在安全性自我声明中载明的区域开展相关活动，并应当按照规定悬挂或放置临时行驶车号牌和识别标牌或者装备识别标牌，外观应当按照有关规定设置提醒标识，提醒周边车辆及其他道路使用者注意。

第二十一条（数据接入）

在本市开展创新应用的智能网联汽车和无人驾驶装备应当接入智能网联汽车安全监测平台，配合有关部门开展相关工作。

第二十二条（产品质量安全）

智能网联汽车和无人驾驶装备创新应用主体应当对智能网联汽车、无人驾驶装备、自动驾驶系统和其他涉及安全的设施设备进行出行前检查和定期维护，及时消除安全隐患，并按照国家有关规定对车辆进行安全技术检验。

智能网联汽车和无人驾驶装备创新应用主体应当对其生产、销售的产品质量安全负责，建立健全产品质量安全追溯和产品售后服务机制。在智能网联汽车和无人驾驶装备发生或者可能发生危及人身、财产安全的重大故障或者紧急状况时，应当提供及时、全面的技术支持和救援服务。

第二十三条 （人员配备）

开展创新应用活动的智能网联汽车应当配备安全员。安全员应当始终监控车辆运行状态及周围环境，当发现车辆处于不适合自动驾驶的状态或者系统提示需要人工操作时应当及时接管车辆。

开展创新应用活动的无人驾驶装备应当配备紧急接管人员。紧急接管人员应当在现场或者远程负责无人驾驶装备安全运行，并在出现紧急情况时接管控制无人驾驶装备。

创新应用主体应当定期对安全员或者紧急接管人员开展自动驾驶系统专业知识、应急处置能力等方面的培训。

第二十四条 （网络和数据安全）

创新应用主体应当按照《中华人民共和国网络安全法》《中华人民共和国数据安全法》《中华人民共和国个人信息保护法》《中华人民共和国测绘法》《网络数据安全条例》《促进和规范数据跨境流动规定》等法律法规，依法履行网络安全、数据安全和个人信息保护义务，加强时空地理数据安全。

创新应用主体应当建立健全网络和数据安全管理制度，发生

或者可能发生涉及国家安全、用户个人信息等数据泄露、损毁、丢失等情况时，应当立即采取补救措施，按照规定及时告知用户并向公安、网信等相关部门报告。

第二十五条 （故障处置）

智能网联汽车与无人驾驶装备在开展创新应用期间发生故障的，应当由安全员或者紧急接管人员立即暂停创新应用活动，采取相应的应急处置措施。

第二十六条 （事故响应）

智能网联汽车与无人驾驶装备在开展创新应用期间发生事故的，应当由安全员或者紧急接管人员立即报警并保护现场，并同步将事故信息报告至工业和信息化主管部门与行业主管部门，由其暂停相关创新应用活动。

第二十七条 （暂停创新应用）

开展智能网联汽车与无人驾驶装备创新应用活动有下列情形之一的，由工业和信息化主管部门暂停有关主体的相关创新应用活动，责令其限期整改；完成整改并经工业和信息化主管部门同意后，方可恢复相关创新应用活动：

（一）开展创新应用活动的主体、车辆或装备、安全员或紧急接管人员等发生变化，不再符合规定要求的；

（二）未按照安全性自我声明载明的阶段、时段、路段等开展相关创新应用活动的；

（三）违反载人、载货有关规定的；

(四)未按照规定将相关数据上传至智能网联汽车安全监测平台的;

(五)车辆或装备因自动驾驶系统原因发生3次依据《道路交通安全违法行为记分管理办法》应当一次记3分以上的交通违法行为,或者2起承担同等以上事故责任的交通事故的;

(六)未按照规定传输和保存故障信息、事故信息,或者未提交事故分析报告的;

(七)存在重大软件、硬件系统性缺陷的;

(八)发生网络安全或者数据安全事故的。

第二十八条 (终止创新应用)

开展智能网联汽车与无人驾驶装备创新应用活动有下列情形之一的,由工业和信息化主管部门终止有关主体的相关创新应用活动,活动终止后,相关号牌、标牌和营运证件失效:

(一)创新应用活动被责令暂停后,拒不整改或者经整改仍不符合要求的;

(二)提供虚假的安全性自我声明或者数据、信息、报告等材料的;

(三)发生造成人员伤亡的道路交通事故,并承担同等以上责任的;

(四)对国家安全、公共安全造成危害,或者程序设计存在重大安全风险的。

创新应用主体因违反相关规定终止或其它原因停止创新应

用活动的，创新应用相关数据按国家有关法律法规要求处理。

第五章 法律责任

第二十九条 （违法违规处理）

智能网联汽车在开展创新应用活动期间涉及发生交通违法行为或者交通事故的，由公安机关交通管理部门按照道路交通安全法律法规进行处理。

无人驾驶装备在开展创新应用活动期间涉及发生交通违法行为的，由公安机关交通管理部门按照道路交通安全法律法规对创新应用主体进行处理，不属于交通违法行为与事故的，由行业主管部门或管理主体按照相关法律法规、规章对创新应用主体进行处理。公安机关依法对装备采取先予扣留等处置措施的，创新应用主体应当立即派员现场处置。

第三十条 （责任认定与承担）

智能网联汽车或无人驾驶装备发生交通事故的，由有过错的一方承担赔偿责任；双方都有过错的，按照各自过错的比例分担赔偿责任。

发生交通事故造成损害，经认定属于智能网联汽车或无人驾驶装备一方责任的，交通事故产生的损失由保险公司在保险责任限额范围内予以赔付，不足部分，由责任方承担赔偿责任。

第三十一条 （认定依据）

智能网联汽车车载设备、路侧设备、监管平台等记录的车辆运行状态以及周边环境的客观信息和无人驾驶装备采集的数据，

经公安机关交通管理部门调查核实无误后，可以作为认定交通违法行为和认定交通事故责任依据。

第六章 附则

第三十二条 （相关定义）

本条例下列用语的含义：

（一）创新应用，是指在本市区域内开展的道路测试、示范应用、商业化运营。创新应用主体包括道路测试主体、示范应用主体和商业化运营主体。

（二）道路测试，是指在测试路段或区域进行的自动驾驶功能测试活动。道路测试主体，是指提出道路测试申请、组织道路测试并承担相应责任的单位。

（三）示范应用，是指在示范应用路段或区域进行具有试点、试行效果的智能网联汽车或无人驾驶装备载人、载物运行活动。示范应用主体，是指提出示范应用申请、组织示范应用并承担相应责任的一个单位或者多个单位联合体。

（四）商业化运营，是指经过示范应用充分验证满足载人载物和行业运营要求的智能网联汽车或无人驾驶装备，进行载人载物以及其他场景的经营活动。商业化运营主体是指提出商业化运营申请、组织商业化运营并承担相应责任的一个单位或者多个单位联合体。

（五）安全员，是指经智能网联汽车使用主体授权，负责监控车辆运行状态和周围环境，以及在自动驾驶系统无法正常运

行、车辆故障、遭遇交通事故、交通临时管控等紧急状况时，通过直接接管驾驶任务、启动安全应急装置或者后台发送指令等应急处置措施，保障车辆安全运行的人员。

（六）紧急接管人员，是指在现场或者远程负责无人驾驶装备安全运行，并在出现紧急情况时接管控制无人驾驶装备的人员。

第三十三条 （尽职免责）

市、旗区人民政府及其有关部门应当在智能网联汽车发展领域开展探索实践，鼓励敢于担当、勇于创新，营造干事创业的发展环境；在智能网联汽车发展工作中出现失误或者偏差，勤勉尽责、未牟取私利的，可以对有关单位和个人依法依规予以免责或者减轻责任。

第三十四条 （实施日期）

本条例自 202x 年 x 月 x 日起施行。