

君合专题研究报告

JUNHE

2022年7月13日

自动驾驶驶入新阶段——简评《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》

2021年3月23日，深圳市人大常委发布了《深圳经济特区智能网联汽车管理条例（征求意见稿）》并向全社会征求意见（以下简称“《征求意见稿》”）（对《征求意见稿》的评论，请参见我们之前的文章《自动驾驶立法试水 深圳经济特区先行——简评〈深圳经济特区智能网联汽车管理条例（征求意见稿）〉》）。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了《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》（以下简称“《管理条例》”），《管理条例》自2022年8月1日起施行。¹《管理条例》尽管是一部地方性法规，但对推动我国自动驾驶相关立法工作具有开创性的重要作用，它的正式出台标志着我国自动驾驶立法工作进入了新的阶段。

一、立法背景

2020年，国家发展改革委等11部委联合印发了《智能汽车创新发展战略》，提出到2025年，中国标准智能汽车的技术创新、产业生态、基础设施、法规标准、产品监管和网络安全体系基本形成。在飞速变革的技术创新中，电动化、智能化、网联化、共享化正成为汽车产业升级的新方向，智能网联汽车与自动驾驶已是建设智慧交通的重要助推器。

然而，当前我国智能网联汽车发展面临车辆不能入市、不能上牌、不能运营收费、车辆保险制度不完善、发生交通事故时责任无法认定、相关网络安全和数据保护缺乏监管等诸多法律问题，严重束缚了智能网联汽车的发展。该《管理条例》的制定反映了保障和推动科技创新，提升城市治理水平的

迫切需要。

2020年10月中共中央办公厅、国务院办公厅印发的《深圳建设中国特色社会主义先行示范区综合改革试点实施方案（2020—2025年）》（以下简称“《实施方案》”）及首批授权事项清单提出，支持深圳用好用足特区立法权，扩宽深圳经济特区立法空间，赋予深圳在人工智能、无人驾驶等新兴领域的先行先试权，支持深圳充分利用经济特区立法权进行探索。

为贯彻落实《实施方案》的相关要求，《管理条例》全面贯彻中央战略部署，在与国家法律、法规、规章相衔接的基础上，在国内首次对智能网联汽车的准入登记、上路行驶等事项作出了具体规定，是我国首部关于智能网联汽车管理的法规。

二、主要内容

《管理条例》分为九章，包括总则、道路测试和示范应用、准入和登记、使用管理、车路协同基础设施、网络安全和数据保护、交通违法和事故处理、法律责任以及附则，共计六十四条。其主要内容包括如下七个方面：

1、总则

（1）定义

根据《管理条例》，智能网联汽车是指可以由自动驾驶系统替代人的操作在道路上安全行驶的汽车，包括有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶三种类型。《管理条例》中相较《征求意见稿》简化了智能网联汽车的定义，更多的聚焦在智能网联汽车的自动驾驶属性和类型本身。

¹ 参见深圳市人大常委会官网：
http://www.szrd.gov.cn/rdlv/chwgg/content/post_826149.html

《管理条例》规定智能网联汽车自动驾驶包括有条件自动驾驶、高度自动驾驶、完全自动驾驶三个技术等级，这与《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）》以及推荐性国家标准《GB/T 40429-2021汽车驾驶自动化分级》的分类规定相一致。但是，对高度自动驾驶的定义内容两者存在差异。就智能网联汽车的高度自动驾驶，在特定环境下系统会向驾驶人提出动态驾驶任务接管请求，《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）》和分级标准规定在此情形下“驾驶人/乘客可以不响应系统请求”，但是《管理条例》却规定“驾驶人应当响应该请求并立即接管车辆”。该差异性规定可能导致实践层面出现法律具体适用以及相应的自动化分级判定与驾驶人响应/接管责任确定方面的问题。

（2） 主管部门

《管理条例》规定深圳市人民政府应当统筹建设智能网联汽车政府监管平台，实现车路云一体化监管，保障交通安全、网络安全、数据安全。并且，《管理条例》进一步对智能网联汽车的监管可能涉及的深圳市交通运输部门、工业和信息化部门、市场监管部门、公安机关交通管理部门、网信部门等各部门的监管职责和分工作了明确规定。

（3） 保险

《管理条例》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，并针对开展道路测试、示范应用或者上道路行驶的智能网联汽车，要求应当按照有关规定投保商业保险。该条款内容分散规定在《征求意见稿》的“交通事故及违章处理”以及“道路测试和示范应用”等分则章节中，而正式出台的《管理条例》则在总则中作为专门一条加以集中规定。此外，根据《管理条例》的规定，智能网联汽车申请登记时应当已投保机动车交通事故责任强制保险和机动车第三者责任保险，并且具有载人功能的智能网联汽车还应当投保机动车车上人员责任保险。《管理条例》的上述规定体现了针对智能网联汽车产品可能导致的损害后

果，通过保险机制予以责任分散和保障受害人救济的立法理念。

2、道路测试和示范应用

目前，自动驾驶正处于进一步推进产业化落地和商业模式验证的关键阶段，对于监管上的新问题，亟待政策、监管和规范的落实。根据2022年6月6日深圳市发改委发布的《深圳市培育发展智能网联汽车产业集群行动计划》，2021年深圳市智能网联汽车产业营业收入1066亿元，新能源汽车保有量54.4万辆，公共充电桩9.7万个，开放智能网联汽车测试道路145公里，率先在妈湾港实现智能网联汽车规模化示范应用。

《管理条例》明确了智能网联汽车道路测试和示范应用相关条件、完善道路测试和示范应用规范，主要包括：

（1） 规定深圳市交通运输部门应当会同市工业和信息化部门、市公安机关交通管理部门建立联合工作机制，制定具体办法，对智能网联汽车道路测试和示范应用实行申报管理制度。

（2） 规定经主管部门审核确认，并取得深圳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，方可在深圳市开展道路测试或者示范应用。同时，《管理条例》提出了异地测试认可，即智能网联汽车已经或者正在其他省、市进行道路测试，道路测试主体申请在深圳市进行相同活动的，可持原申请材料、异地道路测试的相关材料以及在深圳市开展道路测试的安全性自我声明，经深圳市相关主管部门确认，取得试验用机动车临时行驶车号牌。

（3） 深圳市相关主管部门应当向社会公布开展道路测试和示范应用的路段、区域、时段并设置相应的标识，发布安全注意事项等提示信息；深圳市人民政府可以选择车路协同基础设施较为完善的行政区全域开放道路测试、示范应用，探索开展商业化运营试点。

（4） 鼓励有条件的智能网联汽车相关企业建设道路和交通场景仿真模拟平台，对智能网联

汽车的自动驾驶系统进行仿真测试和技术验证。

(5) 智能网联汽车在道路测试、示范应用期间发生交通违法或者交通事故,以及《管理条例》第二章“道路测试与示范应用”未明确规定的其他事项和情形,按照《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范(试行)》的规定处理,保持了与国家相关规定的衔接。

3、准入和登记

我国对机动车产品进入市场实行的是准入管理制度。当前,智能网联汽车产业发展仍处于大规模研发投入阶段,在达到上市销售的阶段前,应配套制定相应的产品标准。2017年,国家工信部、国家标准委联合发布《国家车联网产业标准体系建设指南(智能网联汽车)》,提出到2025年,应系统形成能够支撑高级别自动驾驶的智能网联汽车标准体系,制定100项以上的智能网联汽车标准,涵盖智能化自动控制、网联化协同决策技术以及典型场景下自动驾驶功能与性能相关的技术要求和评价方法。

2021年7月30日,国家工信部发布了《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》(“《准入管理意见》”),进一步强化准入管理,加强产品安全监管。但截至目前,涉及整车自动驾驶方面的大量标准尚处于预研和起草阶段。有鉴于此,《管理条例》明确:

(1) 实行智能网联汽车产品准入管理制度。深圳市工业和信息化部门应当根据智能网联汽车产品生产者的申请,将符合深圳市地方标准(由深圳市工业和信息化部门根据技术成熟程度和产业发展需要组织制定并适时更新)的智能网联汽车产品列入深圳市智能网联汽车产品目录,并向社会公布。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智能网联汽车产品,不得在深圳市销售、登记。

(2) 在深圳市销售的智能网联汽车产品,应当具备将车载设备接入政府监管平台和按照监管要求上传运行安全相关数据的能力。销售智能网

联汽车产品时,应当将车载设备接入政府监管平台,并按照监管要求上传运行安全相关数据。完成运行数据平台接入是智能网联汽车申请登记的前提条件之一。

(3) 列入深圳市智能网联汽车产品目录的产品更新升级自动驾驶系统和其他涉及汽车安全的设施设备的,智能网联汽车产品生产者应当向市工业和信息化部门备案。

(4) 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智能网联汽车,经公安机关交通管理部门登记后,方可上道路行驶。深圳市公安机关交通管理部门将另行制定智能网联汽车登记的具体办法。

此外,我们注意到,《征求意见稿》中借鉴了欧美相关准入条件豁免制度制定了“豁免申请”的条款,在此次正式出台的《管理条例》中,未对该制度进行采纳。

4、使用管理

在《征求意见稿》的基础上,《管理条例》进一步细化了智能网联汽车的安全提示义务和功能管理,主要包括如下方面:

(1) 智能网联汽车的安全提示规则。《管理条例》要求智能网联汽车生产者应当为车辆配置自动驾驶模式外部指示灯,智能网联汽车在自动驾驶模式下行驶时应当开启外部指示灯,向道路上的其他车辆和行人发出明显的安全提示。用于道路运输经营活动的智能网联汽车应当以显著的车身标识进行安全提示;用于公交客运的,还应当在车辆内部播放语音提示。

(2) 智能网联汽车驾驶人的接管义务。《管理条例》规定有条件自动驾驶和高度自动驾驶的智能网联汽车在自动驾驶模式下行驶时,驾驶人应当处于车辆驾驶座位上,监控车辆运行状态和周围环境,随时准备接管车辆;智能网联汽车发出接管请求或者处于不适合自动驾驶的状态时,驾驶人应当立即接管车辆。无驾驶人的完全自动驾驶智能网联汽车应当具备在发生故障、不适合自动驾驶或

者有其他影响交通安全的情况时，开启危险警示灯、行驶至不妨碍交通的地方停放或者采取降低速度、远程接管等有效降低运行风险措施的功能。

(3) 智能网联汽车的售后服务责任和召回。《管理条例》规定智能网联汽车产品生产者和销售者应当建立健全产品售后服务机制，在车辆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，按照车辆所有人、管理人、驾驶人或者乘客的要求，提供及时、全面的技术支持或者救援服务，保障其人身、财产安全。智能网联汽车产品存在危及人身、财产安全缺陷的，生产者负有召回义务。

此外，为保障智能网联汽车安全使用，《管理条例》还对智能网联汽车信息记录、定期维护和检查、系统升级等做出了规范。

5、网络安全和数据保护

智能网联汽车在汽车设计、生产、销售、使用、运维等过程中涉及到大量的个人信息数据和重要数据。在2021年7月30日发布的《准入管理意见》中，规定和强调了企业应当建立健全汽车数据安全管理制度的汽车网络安全管理制度。同年10月1日，《汽车数据安全若干规定（试行）》发布，进一步规范汽车数据处理活动。2022年2月25日，《车联网网络安全和数据安全标准体系建设指南》颁布，明确了涵盖分级分类、数据出境、个人信息保护等与数据安全有关的标准制定方向。

基于上述相关规定，《管理条例》对智能网联汽车相关企业的网络及数据安全保护责任及义务作出了规范：

(1) 深圳市网信部门统筹协调全市智能网联汽车产品、服务及其供应链的网络安全风险监督管理工作；

(2) 深圳市网信部门应当统筹协调智能网联汽车网络安全事件应急预案的制定工作；

(3) 智能网联汽车相关企业应当依法取得网络关键设备和网络安全专用产品的安全检测认证，依法制定网络安全事件应急预案，并建立网

络安全评估和管理机制；

(4) 智能网联汽车相关企业应当依照国家相关规定，制定数据安全管理制度和隐私保护方案，并将存储数据的服务器设在中国境内。未经批准，不得向境外传输、转移相关数据信息；

(5) 禁止利用智能网联汽车（a）非法收集、处理、利用个人信息，（b）采集与本车辆行驶和交通安全无关的信息，（c）非法采集涉及国家安全的信息。

6、交通违法及事故处理

针对车辆发生交通违法及事故处理时的责任划分涉及各个交通参与方的切身利益，一直是智能网联汽车立法中的争议焦点。智能网联汽车存在有驾驶人和无驾驶人两种情况，为此《管理条例》分别规定如下：

(1) 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。

(2) 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，由车辆所有人、管理人承担违法和赔偿责任，但对违法行为人的处罚不适用驾驶人记分的有关规定。

(3) 交通事故中，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。

此外，由于交警一般难以在现场对智能网联汽车的技术问题作出判定，为了及时处理事故和救济受害人的合法权益，《管理条例》同时明确了车载设备、路侧设备、监管平台等记录的车辆运行状态和周边环境的客观信息可以作为认定智能网联汽车交通事故责任的重要依据。

7、罚则

《管理条例》根据行政处罚法等法律法规的规定，按照责任与处罚相当原则，专门设立了“法律责任”一章，对违法行为规定了相应的罚则。具体

包括：

（1）对未经许可擅自在深圳市开展道路测试或者示范应用的行为，由深圳市公安机关交通管理部门扣留目标车辆，并对违法主体处以十万元以上五十万元以下的罚款。

（2）对违反规定擅自销售未列入指定目录的智能网联汽车产品的行为，由深圳市市场监管部门没收非法销售的产品，并对销售者处以非法产品价值三倍以上五倍以下的罚款。

（3）对于在申请准入时弄虚作假的，由深圳市工业和信息化部门给予警告的行政处罚，且一年内不再受理同一主体的准入申请，而对于以欺骗、贿赂等不正当手段取得产品准入的，由深圳市工业和信息化部门给予警告，并处以五十万元以上一百万元以下罚款，相应不再受理同一主体准入申请的年限也长达三年。

（4）生产者、销售者不履行《管理条例》规定的法定义务，未建立技术支持或者救援服务机制的，由有关部门责令限期改正，逾期未改正的，则处以五万元以上五十万元以下的罚款。

（5）违反《管理条例》的规定未取得道路运输经营许可证和道路运输证，擅自从事道路运输经营的，由深圳市交通运输部门依法处罚。

（6）违反《管理条例》的规定未依法保护

网络和数据信息安全的，由有关部门依法予以处罚。

三、评论及展望

智能网联汽车产业是汽车制造、信息通信、交通运输等行业深度融合发展的新兴业态，产业链条长、科技密度高、带动作用强。在《管理条例》生效后，该法规将成为我国第一部智能网联汽车的综合性立法，率先填补了国内智能网联汽车立法的空白，有望为后续国家层面及其他城市的相关立法工作提供参考和示范作用，从而进一步推动自动驾驶汽车产品的落地和规范管理。

另一方面，《管理条例》涉及对《道路交通安全法》等现行法律制度规定的一系列突破和衔接。对于上位法无法直接适用的情形，《管理条例》按照责任主体及其行为模式，根据权利义务相适应的原则，运用经济特区立法权进行一定程度的创新，这将可能涉及到法律适用中的争议问题。

尽管如此，该《管理条例》的制定有助于建立完善的智能网联汽车法律体系，引导和推动我国智能网联汽车技术发展和产品应用，构建健康的未来汽车社会。同时，《管理条例》也可以为解决实操中产品准入、产品责任、交通事故等热门话题提供立法参考，一定程度上缓解企业研发、测试、示范、运行等过程中的痛点问题。

附：《征求意见稿》和《管理条例》对比版

《征求意见稿》	《管理条例》
第一章 总则	
第一条 【立法目的】为了规范智能网联汽车应用，保障道路交通安全，保护人身安全，保护公民、法人及其他组织的财产安全和其他合法权益，促进智能网联汽车产业高质量、可持续发展，根据法律、行政法规的基本原则，结合深圳经济特区（以下简称特区）实际，制定本条例。	第一条 为了规范智能网联汽车应用，保护人身安全，保护公民、法人及其他组织的财产安全和其他合法权益，<u>保障道路交通安全，促进智能网联汽车产业高质量、可持续发展</u>，根据法律、行政法规的基本原则，结合深圳经济特区实际，制定本条例。
第二条【适用范围】特区智能网联汽车道路测试、准入和登记、使用管理、道路运输等相关活动适用本条例。	第二条 <u>深圳经济特区范围内智能网联汽车的道路测试和示范应用</u>、准入和登记、使用管理等相关活动适用本条例。
第三条【智能网联汽车的定义】本条例所称智能网联汽车，是指搭载先进的车载传感器、控制器、执行器等装置，并融合现代通信与网络技术，实现车与车、路、人、云端等进行智能信息的交换、共享，具备复杂环境感知、智能决策、协同控制等功能，可实现安全、高效、舒适、节能行驶，并最终可实现替代人操作的新一代汽车。 智能网联汽车自动驾驶包括有条件自动驾驶、高度自动驾驶、完全自动驾驶三个技术等级。	第三条 本条例所称智能网联汽车，是指<u>可以由自动驾驶系统替代人的操作在道路上安全行驶的汽车</u>，包括有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶<u>三种类型</u>。 <u>有条件自动驾驶，是指自动驾驶系统可以在设计运行条件下完成动态驾驶任务，在自动驾驶系统提出动态驾驶任务接管请求时，驾驶人应当响应该请求并立即接管车辆。</u> <u>高度自动驾驶，是指自动驾驶系统可以在设计运行条件下完成所有动态驾驶任务，在特定环境下自动驾驶系统提出动态驾驶任务接管请求时，驾驶人应当响应该请求并立即接管车辆。</u> <u>完全自动驾驶，是指自动驾驶系统可以完成驾驶人能够完成的所有道路环境下的动态驾驶任务，不需要人工操作。</u> <u>本条例所称车路协同基础设施，是指通过车与路、车与车的无线信息交互共享，实现车辆与道路基础设施之间、车辆与车辆之间协同控制的相关基础设施。</u>
第四条【管理原则】智能网联汽车管理应当遵循开放创新、审慎包容、保障安全、公平普惠的原则。 结合技术发展态势、标准规范、基础设施、社会影响评价以及其他相关因素，对不同发展阶段的智能	第四条 智能网联汽车管理应当遵循<u>依法有序、严格监管、安全可控</u>的原则，结合技术发展态势、标准规范、基础设施以及其他相关因素，对不同发展阶段的智能网联汽车采取相适应的管

网联汽车采取相适应的管理措施。	理措施。
第五条【管理链条】智能网联汽车取得相关准入、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后，可以销售；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。	第五条 智能网联汽车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，<u>并取得相关准入后</u>，可以销售；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。
	<u>第六条 市人民政府应当制定智能网联汽车产业发展政策，优化智能网联汽车发展环境，促进智能网联汽车产业健康有序高质量发展。</u>
	<u>第七条 市人民政府应当统筹建设智能网联汽车政府监管平台，实现车路云一体化监管，保障交通安全、网络安全、数据安全。</u>
第六条【职责分工】市交通运输部门负责组织开展智能网联汽车道路测试和示范应用工作，承担智能网联汽车道路运输管理工作。 市工业和信息化部门负责组织制定智能网联汽车产品地方标准，承担智能网联汽车产品准入管理工作。 市市场监管部门负责批准和发布智能网联汽车产品地方标准，承担智能网联汽车认证、检测及缺陷产品召回等监督管理工作。 市公安机关交通管理部门负责智能网联汽车登记和道路交通安全管理工作。 市互联网信息部门负责统筹协调智能网联汽车网络安全、数据安全和相关监督管理工作。 其他有关部门在各自职责内开展智能网联汽车监督管理工作。	第八条 市交通运输部门会同市工业和信息化部门、<u>市公安机关交通管理部门</u>开展智能网联汽车道路测试和示范应用监督管理工作，<u>负责</u>智能网联汽车道路运输管理工作。 市工业和信息化部门负责制定智能网联汽车产品地方标准，<u>负责</u>智能网联汽车产品准入管理工作。 市市场监管部门负责批准和发布智能网联汽车产品地方标准，<u>负责</u>智能网联汽车认证、检测和缺陷产品召回等监督管理工作。 市公安机关交通管理部门负责智能网联汽车登记和道路交通安全管理工作。 市网信部门负责统筹协调智能网联汽车网络安全、<u>网络数据安全</u>的相关监督管理工作。 其他有关部门在各自职责内开展智能网联汽车监督管理工作。
	<u>第九条 市工业和信息化部门可以组织建立智能网联汽车共性技术研发平台，为智能网联汽车相关传感器、控制器、执行器、大数据、云计算、通信网络、人工智能等方面的技术研发和标准制定提供支持。</u> <u>鼓励智能网联汽车相关企业开展技术创新、参与技术交流活动。</u>

	<u>第十条 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。</u> <u>开展道路测试、示范应用或者上道路行驶的智能网联汽车，应当按照有关规定投保商业保险。</u>
第二章 道路测试和示范应用	
	<u>第十一条 本条例所称道路测试，是指智能网联汽车在指定道路路段进行的自动驾驶功能测试活动。</u> <u>本条例所称道路测试主体，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。</u>
	<u>第十二条 本条例所称示范应用，是指在指定道路路段进行具有试点、试行效果的智能网联汽车载人、载物运行活动。</u> <u>本条例所称示范应用主体，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。</u>
第七条【联合工作机制】市交通运输部门应当会同市发展和改革委员会、市工业和信息化部门、市公安机关交通管理部门适应智能网联汽车发展的需要，建立联合工作机制，根据法律、法规和国家相关政策，制定道路测试和示范应用的准入条件和配套规范，并组织实施。	第十三条 市交通运输部门应当会同市工业和信息化部门、市公安机关交通管理部门建立联合工作机制，根据<u>本条例</u>和国家<u>有关规定</u>，制定<u>深圳市道路测试和示范应用的具体办法</u>，并组织实施。
第八条【申报管理】实行智能网联汽车道路测试和示范应用申报管理制度。道路测试或者示范应用主体应当依照规定向市相关主管部门提出申请，按照国家相关规定购买保险；市相关主管部门审核申请，为审核通过的车辆出具道路测试或者示范应用通知书。	第十四条 实行道路测试和示范应用申报管理制度。道路测试<u>和示范应用主体</u>应当依照规定向市相关主管部门提出申请，<u>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，方可在深圳市开展道路测试或者示范应用。</u> <u>道路测试主体申请将已经或者正在其他省、市进行道路测试的智能网联汽车在深圳市进行相同活动的，可以持原申请材料、异地道路测试的相关材料以及在深圳市开展道路测试的安全性自我声明，经市相关主管部门确认，取得试验用机动车临时行驶车号牌。</u>
第九条【异地测试认可】智能网联汽车已经或者正在其他省、市进行道路测试，道路测试主体申请在特区进行相同或者类似活动的，可持原申请材料、异地道路测试通知书及证明车辆配置相同的相关材料以及在特区道路测试方案，向市相关主管部门申领道路测试通知书，如有附加项目测试的，应取得授权的	

第三方检测机构出具的附加项目检验报告。	
第十条【测试活动】道路测试和示范应用主体应当遵守国家相关法律法规，依照市相关主管部门制定的规范，开展智能网联汽车道路测试和示范应用。 在道路测试过程中，除经专业培训的测试人员和用于模拟货物的配重外，车辆不得搭载其他与测试无关的人员和货物；在示范应用过程中，可按规定搭载探索商业模式所需的人员或货物，提前告知搭载人员及货物所有者相关风险，并采取必要安全措施。 开展智能网联汽车道路测试和示范应用不得干扰周边正常道路交通活动，不得从事道路运输经营活动，不得搭载危险货物。	第十五条 在示范应用过程中，<u>示范应用主体应当提前向搭载货物的所有人、管理人和搭载人员书面告知相关风险</u>，并采取必要安全措施。 开展道路测试和示范应用不得干扰正常道路交通活动，不得<u>非法</u>从事道路运输经营活动，不得搭载危险货物。
第十一条【配备驾驶人】智能网联汽车开展道路测试或者示范应用，应当按规定配备驾驶人。但高度自动驾驶和完全自动驾驶的智能网联汽车开展道路测试或者示范应用，经市相关主管部门安全评估、审核批准，在采取了相应安全措施的前提下，可以不配备驾驶人。	
第十二条【开放路段和区域】市相关主管部门应当在保障公共安全的前提下选择路段、区域、时段，供智能网联汽车开展道路测试和示范应用。道路测试和示范应用的路段、区域、时段应当向社会公布，并适时更新。	第十六条 市相关主管部门应当选择<u>具备支撑自动驾驶及网联功能实现的适当路段、区域、时段</u>，供智能网联汽车开展道路测试和示范应用。 <u>市相关主管部门应当向社会公布开展道路测试和示范应用的路段、区域、时段，并设置相应的标识，发布安全注意事项等提示信息。</u>
第十三条【区级全域开放】市政府可以选择车路协同基础设施较为完善的行政区全域开放智能网联汽车道路测试、示范应用及商业化试点。 在全域开放的行政区开展智能网联汽车道路测试、示范应用及商业化试点，道路测试、示范应用及商业化试点主体应当依照规定向区相关主管部门提出申请，经批准后方可开展相关活动。具体办法由全域开放的区人民政府另行制定。	第十七条 市<u>人民政府</u>可以选择车路协同基础设施较为完善的行政区全域开放道路测试、示范应用，<u>探索开展商业化运营试点</u>。 在全域开放的行政区开展道路测试、示范应用的<u>具体办法由所在区人民政府另行制定，报市人民政府批准后公布实施。</u>
	<u>第十八条 鼓励有条件的智能网联汽车相关企业建设道路和交通场景仿真模拟平台，对智能网联汽车的自动驾驶系统进行仿真测试和技术验</u>

	<u>证。</u>
	<u>第十九条 智能网联汽车在道路测试、示范应用期间发生交通违法或者交通事故，以及本章未明确规定的其他事项和情形，按照国家有关主管部门关于道路测试和示范应用的规定处理。</u>
第三章 准入和登记	
第十四条【产品准入】实行智能网联汽车产品准入管理制度。 符合智能网联汽车产品地方标准或者团体标准的产品，列入深圳市智能网联汽车产品目录。 在智能网联汽车产品地方标准和团体标准制定公布前，智能网联汽车生产企业可以向市工业和信息化部门提出产品相关准入条件豁免申请，经评估同意，列入深圳市智能网联汽车产品目录。	第二十条 实行智能网联汽车产品准入管理制度。 <u>市工业和信息化部门应当根据智能网联汽车产品生产者的申请，将符合深圳市地方标准的智能网联汽车产品列入深圳市智能网联汽车产品目录，并向社会公布。</u> <u>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智能网联汽车产品，不得在深圳市销售、登记。</u>
第十五条【地方标准】市工业和信息化部门根据技术成熟度和产业发展需要，组织制定智能网联汽车产品地方标准。市市场监管部门依法批准、发布智能网联汽车产品地方标准。	第二十一条 市工业和信息化部门<u>应当</u>根据技术成熟<u>程度</u>和产业发展需要，组织制定智能网联汽车产品地方标准，<u>由</u>市市场监管部门依法批准、发布。
	<u>第二十二条 智能网联汽车产品地方标准应当符合智能网联汽车技术的发展方向，不得排斥不同发展路径的技术，并应当根据技术发展情况适时更新。</u>
第十六条【团体标准】鼓励智能网联汽车相关行业协会借鉴国际先进标准，结合深圳实际，组织智能网联汽车及相关行业的重点企业、机构、院校的专业人员，制定引领性、创新性的智能网联汽车产品团体标准，报市政府工业和信息化部门备案，并向社会公布。 智能网联汽车产品团体标准，应当符合下列基本要求： （一）能够满足产品安全、智能、环保、节能、防盗等基本要求； （二）具有可检测性； （三）不排斥不同发展路径的技术；	第二十三条 鼓励智能网联汽车相关行业协会<u>参考</u>国际先进标准，组织智能网联汽车<u>和</u>相关行业的企业、机构，制定引领性、创新性的智能网联汽车产品团体标准，报市工业和信息化部门备案，并<u>通过相关标准信息平台</u>向社会公布。

(四) 符合世界发展潮流; (五) 产品已完成规定里程的道路测试和模拟测试, 且未发生交通违法行为和有责任的交通事故。 智能网联汽车产品团体标准应当根据技术发展情况适时更新。	
第十七条【准入程序】智能网联汽车生产企业应当将产品送至市工业和信息化部门认可的检验检测机构, 按照智能网联汽车产品地方标准或者团体标准进行检验检测, 取得产品检验检测合格报告后, 可以向市政府工业和信息化部门申请产品准入。 符合产品地方标准或者团体标准的智能网联汽车产品, 由市工业和信息化部门列入深圳市智能网联汽车产品目录, 并向社会公布。列入目录的智能网联汽车产品, 方可在特区范围内销售、登记。	<u>第二十四条 智能网联汽车产品生产者申请将产品列入深圳市智能网联汽车产品目录的, 应当将相关资料提交市工业和信息化部门审核评估。通过审核评估后, 将产品提交市工业和信息化部门认可的检验检测机构进行检验检测。取得产品检验检测合格报告后, 由市工业和信息化部门将符合深圳市地方标准的产品列入深圳市智能网联汽车产品目录。</u>
第十八条【豁免申请】在智能网联汽车产品地方标准和团体标准制定公布前, 智能网联汽车因采用新技术、新工艺、新材料等原因, 不能满足道路机动车辆产品准入条件的, 智能网联汽车生产企业可以向市工业和信息化部门提出产品相关准入条件豁免申请。 市工业和信息化部门可以组织专业技术委员会对智能网联汽车产品相关准入条件豁免申请进行技术评估, 产品需要进行测试验证的, 由申请企业委托市工业和信息化部门认可的检验检测机构按照专业技术委员会的评估意见进行检验检测。 市工业和信息化部门结合评估意见及检验检测报告, 做出是否同意相关准入条件豁免的决定。同意相关准入条件豁免的产品, 列入深圳市智能网联汽车产品目录, 并向社会公告, 适时更新。具体准入条件豁免办法由市工业和信息化部门另行制定。	
第十九条【准入限制措施】市工业和信息化部门可以对准入的智能网联汽车产品设置明确的准入有效期、自动驾驶等级、应用场景等限制性措施。	第二十五条 市工业和信息化部门可以对准入的智能网联汽车产品设置<u>使用范围</u>、应用场景等限制性措施。
	<u>第二十六条 在深圳市销售的智能网联汽车产品, 应当具备将车载设备接入政府监管平台和按照监管要求上传运行安全相关数据的能力。销售智能网联汽车产品时, 应当将车载设备接入政</u>

	<u>府监管平台，并按照监管要求上传运行安全相关数据。</u>
第二十条【登记上路】实行智能网联汽车登记制度。智能网联汽车经公安机关交通管理部门登记取得智能网联汽车登记证书、号牌和行驶证后，方可上特区道路行驶。尚未登记、需要临时上道路行驶的，应当取得临时通行牌证。	第二十七条 实行智能网联汽车登记制度。 <u>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智能网联汽车，</u> 经公安机关交通管理部门登记后，方可上道路行驶。
第二十一条【登记条件】申请办理智能网联汽车登记，除提交申请机动车登记所需的证明、凭证外，还应当符合下列条件： （一）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； （二）安装有符合相关技术标准的车载设备，包括车辆行驶数据记录设备、车载视频设备、车辆位置设备和车联网设备等； （三）车辆车载设备相关数据应当按要求接入市政府监管平台； （四）已投保机动车交通事故责任强制保险和保险金额不少于五百万元的机动车第三者责任保险； （五）具有载人功能的智能网联汽车还应当投保机动车车上人员责任保险。	第二十八条 申请办理智能网联汽车登记，除提交申请机动车登记所需的资料、凭证外，还应当符合下列条件： （一）车辆车载设备 <u>运行安全相关数据已按规定接入政府监管平台；</u> （二）已投保机动车交通事故责任强制保险和机动车第三者责任保险； （三）具有载人功能的智能网联汽车还应当投保机动车车上人员责任保险。 <u>智能网联汽车登记的具体办法，由市公安局交通管理部门另行制定。</u>
第二十二条【信息登记】智能网联汽车控制人或者所有人办理车辆登记、核发检验合格标志、处理道路交通安全违法行为或者交通事故等交通管理业务时，应当向公安机关交通管理部门提供真实有效的通讯地址、手机号码等信息；提供的信息变更的，应当自变更之日起十日内向公安机关交通管理部门申请变更登记。	第二十九条 智能网联汽车所有人、 <u>管理人</u> 办理车辆登记、核发检验合格标志、处理道路交通安全违法行为或者交通事故等交通管理业务时，应当向公安机关交通管理部门提供真实有效的通讯地址、手机号码等信息；提供的信息变更的，应当自变更之日起十日内 <u>告知</u> 公安机关交通管理部门。
第二十三条【产品质量责任主体】智能网联汽车产品的生产者、销售者应当对其生产、销售的产品质量安全负责，建立完善产品质量安全追溯机制。 已列入深圳市智能网联汽车产品目录的智能网联汽车产品应当满足产品一致性要求。	第三十条 智能网联汽车产品生产者、销售者应当对其生产、销售的产品质量安全负责，建立完善产品质量安全追溯机制。
	<u>第三十一条 智能网联汽车产品生产者应当在车辆使用说明书中详细介绍一般故障的处置方</u>

	<u>法。</u> <u>智能网联汽车产品生产、销售者应当建立健全产品售后服务机制，在车辆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，按照车辆所有人、管理人、驾驶人或者乘客的要求，提供及时、全面的技术支持或者救援服务，保障其人身、财产安全。</u>
	<u>第三十二条 列入深圳市智能网联汽车产品目录的产品更新升级自动驾驶系统和其他涉及汽车安全的设施设备的，智能网联汽车生产者应当向市工业和信息化部门备案。</u>
第二十四条【缺陷产品召回】智能网联汽车生产者获知其生产的产品可能存在缺陷的，应当立即组织调查分析，并如实向市市场监管部门报告调查分析结果；确认智能网联汽车产品存在缺陷、且经系统调试或者升级仍无法消除缺陷的，应当立即停止生产、销售、进口缺陷产品，并实施召回。 智能网联汽车经营者获知智能网联汽车产品存在缺陷的，应当立即停止销售、租赁、使用缺陷产品，并协助生产者实施召回。	第三十三条 智能网联汽车生产者获知其生产的产品可能存在危及人身、财产安全缺陷的，应当立即组织调查分析，并如实向市市场监管部门报告调查分析结果；确认智能网联汽车产品存在危及人身、财产安全缺陷的，应当立即停止生产、销售、进口缺陷产品，并实施召回。 智能网联汽车产品经营者获知其经营的产品存在危及人身、财产安全缺陷的，应当立即停止销售、租赁、使用缺陷产品，并协助生产者实施召回。
第四章 使用管理	
第二十五条【智能网联汽车驾驶人】有条件自动驾驶的智能网联汽车应当按照规定配备驾驶人，驾驶人应当持有相应车型的驾驶证。高度自动驾驶和完全自动驾驶的智能网联汽车可以不配备驾驶人。	第三十四条 有条件自动驾驶和高度自动驾驶的智能网联汽车，应当具有人工驾驶模式和相应装置，并配备驾驶人。 完全自动驾驶的智能网联汽车可以不具有人工驾驶模式和相应装置，可以不配备驾驶人。但是，无驾驶人的完全自动驾驶智能网联汽车只能在市公安机关交通管理部门划定的区域、路段行驶。
第二十六条【驾驶规定】驾驶人应当按照道路交通规则及智能网联汽车使用手册的要求，掌握并规范使用自动驾驶功能。驾驶人应当在车辆发出接管请求或者车辆处于不适合自动驾驶的状态时立即接管智能网联汽车。	第三十五条 智能网联汽车驾驶人应当按照道路通行规定和车辆使用说明书的要求，掌握并规范使用自动驾驶功能。 <u>有条件自动驾驶和高度自动驾驶的智能网联汽车在自动驾驶模式下行驶时，驾驶人应当处于车辆驾驶座位上，监控车辆运行状态和周围环境，</u>

	<u>随时准备接管车辆：智能网联汽车发出接管请求或者处于不适合自动驾驶的状态时，驾驶人应当立即接管车辆。</u> <u>无驾驶人的完全自动驾驶智能网联汽车应当具备在发生故障、不适合自动驾驶或者有其他影响交通安全的情况时，开启危险警示灯、行驶至不妨碍交通的地方停放或者采取降低速度、远程接管等有效降低运行风险措施的功能。</u>
第二十七条【最小风险运行原则】车辆发生故障、不适合自动驾驶或者有其他影响交通安全的异常情况时，不配备驾驶人的智能网联汽车应当立即开启危险报警闪光灯，移动至不妨碍交通的地方停放或者采取降低速度、远程接管等其他降低运行风险的有效措施。	<u>第三十六条 智能网联汽车产品生产者应当为车辆配置自动驾驶模式外部指示灯，智能网联汽车在自动驾驶模式下行驶时应当开启外部指示灯，向道路上的其他车辆和行人发出明显的安全提示。</u> <u>用于道路运输经营活动的智能网联汽车应当以显著的车身标识进行安全提示；用于公交客运的，还应当在车辆内部播放语音提示。</u>
第二十八条【信息记录】智能网联汽车车载设备应当按规定连续记录和存储车辆运行状态、驾驶模式、车内外监控视频等数据。	<u>第三十七条 智能网联汽车车载设备应当记录和存储车辆发生事故或者故障前至少九十秒的位置、运行状态、驾驶模式、车内外监控视频等数据，并保持数据的连续性和完整性。</u> <u>前款规定的数据存储期不得少于三十日。</u>
第二十九条【定期维护更新】智能网联汽车生产者应当对自动驾驶系统和其他涉及智能网联汽车安全的设施设备进行定期维护。 列入深圳市智能网联汽车产品目录的产品更新升级自动驾驶系统和其他涉及汽车安全的设施设备，应当向市工业和信息化部门备案。	<u>第三十八条 智能网联汽车所有人、管理人应当对自动驾驶系统和其他涉及智能网联汽车安全的设施设备进行定期维护。</u> <u>智能网联汽车所有人、管理人应当按照市公安机关交通管理部门的相关要求，根据车辆型号、用途、使用年限等不同情况，定期对智能网联汽车进行安全技术检验。</u>
第三十条【车辆年检】根据车辆型号、用途、使用年限等不同情况，智能网联汽车所有人应当按照市公安机关交通管理部门的相关要求，定期对智能网联汽车进行安全技术检验。	
	<u>第三十九条 使用智能网联汽车从事道路运输经营活动的，经营者应当取得道路运输经营许可证，车辆应当取得道路运输证。市交通运输部门应当制定智能网联汽车道路运输的准入条件和配套规范，并组织实施。</u>

第五章 车路协同基础设施	
第三十六条【配建车路协同基础设施】市、区人民政府应当结合智能网联汽车通行需要，统筹规划、配套建设通信设施、感知设施、计算设施等车路协同基础设施。 智能网联汽车相关企业可以向交通运输、公安机关交通管理部门、城管等主管部门申请在其管理的公用基础设施上搭建车路协同基础设施，相关主管部门应当予以支持。	第四十条 市、区人民政府<u>可以</u>结合智能网联汽车通行需要，统筹规划、配套建设<u>智能网联汽车通用的通信设施</u>、感知设施、计算设施等车路协同基础设施。 智能网联汽车相关企业<u>因开展道路测试、示范应用的需要</u>，可以向<u>市</u>交通运输、公安机关交通管理部门、<u>城管执法</u>等部门申请在其管理的公用基础设施上搭建车路协同基础设施，相关主管部门应当予以支持。
第三十七条【交通信号设施】市交通运输管理部门、市公安机关交通管理部门可以在智能网联汽车通行路段设置特有的交通信号，智能网联汽车上道路行驶应当按相关交通信号的指示通行。	第四十一条 市交通运输部门、市公安机关交通管理部门可以在智能网联汽车通行路段设置特有的交通信号，智能网联汽车上道路行驶应当按相关交通信号的指示通行。
第三十八条【数据信息共享】鼓励开放共享车路协同基础设施的数据信息、通信网络等资源，但涉及个人隐私、公共安全、国家安全的除外。	第四十二条 鼓励开放共享车路协同基础设施的数据信息、通信网络等资源，<u>但是涉及国家安全、公共安全、个人信息的数据除外</u>。
第三十九条【设施认证】车路协同基础设施中涉及通信技术的设施设备应当按规定取得国家工信部门的入网认证，涉及人身、财产安全的设施设备应当按国家相关强制性标准或者要求取得可靠性认证报告。	第四十三条 车路协同基础设施中涉及通信技术的设施设备应当按规定取得国家工信部门的入网认证，涉及人身、财产安全的设施设备应当<u>按照</u>国家相关强制性标准或者要求取得可靠性认证报告。
第四十条【车路协同数据责任】智能网联汽车无偿获取车路协同基础设施提供的数据信息的，车路协同数据信息的所有人、管理人不对数据信息的准确性、完整性、可用性承担责任，但另有约定的除外。	
第四十一条【云控平台】市、区人民政府应当统筹建设深圳智能网联汽车大数据云控平台，实现车路云一体化的自动驾驶和交通监管、决策和控制，记录智能网联汽车、基础设施等运行数据，保障交通安全。	
第六章 网络安全和数据保护	
第三十一条【网络安全管理】市互联网信息部门应当对智能网联汽车产品、服务及其供应链存在的网络安全风险进行监督管理。具体监督管理办法由市互联网信息部门另行制定。	第四十四条 市<u>网信部门统筹协调全市</u>智能网联汽车产品、服务及其供应链的网络安全风险监督管理<u>工作</u>，<u>市交通运输、公安、工业和信息化等部门按照各自职责承担相关监督管理工作</u>。

	<u>第四十五条 市网信部门应当统筹协调智能网联汽车网络安全事件应急预案的制定工作。市交通运输、公安、工业和信息化等部门按照各自职责承担智能网联汽车网络安全事件应急预案的制定工作，对智能网联汽车网络安全事件分级、事件处置职责分工、预防预警机制、处置程序、应急保障措施等作出规定，并组织应急演练和处置工作。</u>
第三十二条【网络安全】智能网联汽车相关企业应当按照市互联网信息部门的要求取得网络安全检测认证，依法建立网络安全评估及管理机制，防止网络数据泄露和被窃取、篡改，维护网络数据的完整性、安全性、保密性和可用性。	<u>第四十六条 智能网联汽车相关企业应当依法取得网络关键设备和网络安全专用产品的安全检测认证，依法制定智能网联汽车网络安全事件应急预案，并建立网络安全评估和管理机制，确保网络数据的完整性、安全性、保密性和可用性，防止网络数据泄露和被窃取、篡改。</u>
第三十四条【数据保护】智能网联汽车相关企业应当依照国家相关规定，采取措施防止用户个人信息的泄露、丢失、损毁，并制定数据安全及隐私保护方案。 在发生或者可能发生国家安全数据及用户个人信息泄露、损毁、丢失的情况时，智能网联汽车相关企业应当立即采取补救措施，按照规定及时告知用户并向市互联网信息部门报告。	<u>第四十七条 智能网联汽车相关企业应当依照国家相关规定，制定数据安全管理制度和隐私保护方案，采取措施防止数据的泄露、丢失、损毁，并将存储数据的服务器设在中华人民共和国境内。未经批准，不得向境外传输、转移相关数据信息。</u> 在发生或者可能发生<u>涉及国家安全、用户个人信息等数据</u>泄露、损毁、丢失等情况时，智能网联汽车相关企业应当立即采取补救措施，按照规定及时告知用户并向<u>有关部门</u>报告。
第三十五条【禁止非法采集数据】禁止非法收集、处理、利用个人隐私、信息，禁止非法采集涉及国家安全的数据。	<u>第四十八条 禁止利用智能网联汽车从事下列活动：</u> <u>（一）非法收集、处理、利用个人信息；</u> <u>（二）采集与本车辆行驶和交通安全无关的信息；</u> <u>（三）非法采集涉及国家安全的信息。</u>
第三十三条【开放数据】智能网联汽车运营企业申请并经公安机关交通管理部门同意，可以获取与其智能网联汽车产品相关的道路违法、交通事故等脱敏数据信息。	<u>第四十九条 智能网联汽车研发、生产、运营等相关企业或者组织，经公安机关交通管理部门同意，可以获取与其智能网联汽车产品相关的<u>交通违法、交通事故等去标识化</u>数据信息。</u>
第七章 交通违法和事故处理	

	<u>第五十条 依法登记的智能网联汽车发生道路交通安全违法情形或者交通事故的，适用本章规定。</u>
	<u>第五十一条 有驾驶人的智能网联汽车发生道路交通安全违法情形的，由公安机关交通管理部门依法对驾驶人进行处理。</u> <u>完全自动驾驶的智能网联汽车在无驾驶人期间发生道路交通安全违法情形的，由公安机关交通管理部门依法对车辆所有人、管理人进行处理。</u> <u>依照本条第二款规定处理交通违法，对违法行为人的处罚不适用驾驶人记分的有关规定。</u>
第四十六条【事故现场处置】配备驾驶人的智能网联汽车发生交通事故的，驾驶人应当立即停车，保护现场；造成人身伤亡的，驾驶人应当立即抢救受伤人员，并迅速报警。 不配备驾驶人的智能网联汽车发生交通事故的，车辆的控制人、所有人应当立即报警，保存事故过程信息；造成人身伤亡的，应当立即组织抢救受伤人员。	第五十二条 <u>有</u>驾驶人的智能网联汽车发生交通事故的，驾驶人应当立即停车，保护现场；造成人身伤亡的，驾驶人应当立即抢救受伤人员，并迅速报警。 <u>完全自动驾驶的智能网联汽车在无驾驶人期间发生交通事故的，当事人应当立即报警，车辆所有人、管理人应当保存事故过程信息。</u>
第四十七条【事故及违章认定】配备驾驶人的智能网联汽车发生交通违法行为的，由公安机关交通管理部门依法对驾驶人进行处罚；发生交通事故且智能网联汽车一方负有责任的，该车辆的驾驶人应当承担相应的损害赔偿责任；因智能网联汽车质量缺陷造成交通事故的，驾驶人依法承担损害赔偿责任后，可以向智能网联汽车的生产者、销售者追偿。 不配备驾驶人的智能网联汽车发生交通违法行为的，由公安机关交通管理部门依法对该车辆的控制人或者所有人进行处罚；发生交通事故且智能网联汽车一方负有责任的，该车辆的控制人或者所有人应当承担相应的损害赔偿责任；因智能网联汽车质量缺陷造成交通事故的，车辆的控制人或者所有人依法承担损害赔偿责任后，可以向智能网联汽车的生产者、销售者追偿。 不配备驾驶人的智能网联汽车，在运用自动驾驶系统持续执行全部动态驾驶任务和动态驾驶任务接管过程中发生的交通违法行为及事故，由车辆的控制	<u>第五十三条 有驾驶人的智能网联汽车发生交通事故造成损害，属于该智能网联汽车一方责任的，由驾驶人承担赔偿责任。</u> <u>完全自动驾驶的智能网联汽车在无驾驶人期间发生交通事故造成损害，属于该智能网联汽车一方责任的，由车辆所有人、管理人承担赔偿责任。</u> <u>第五十四条 智能网联汽车发生交通事故，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、管理人依照本条例第五十三条的规定赔偿后，可以依法向生产者、销售者请求赔偿。</u>

人承担相应的法律责任；上述情形以外，因车辆管理、使用、维护不当引发的交通违法行为及事故，由车辆的所有人承担相应的法律责任。	
第四十八条【定责依据】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及周边环境的客观信息可以作为认定智能网联汽车交通事故责任的重要依据。	第五十五条 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 <u>和</u> 周边环境的客观信息， <u>可以</u> 作为认定智能网联汽车交通事故责任的重要依据。
第四十九条【保险赔付】在自动驾驶状态下发生交通事故，智能网联汽车一方负有责任的，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。	
第五十条【保险开发】鼓励开发覆盖设计、制造、使用、经营、算法服务以及其它智能网联汽车产品风险的全链条保险产品。	
第八章 法律责任	
	<u>第五十六条 违反本条例第十四条的规定，擅自开展道路测试或者示范应用的，由市公安局交通管理部门扣押用于道路测试或者示范应用的智能网联汽车，对道路测试或者示范应用主体处以十万元以上五十万元以下罚款。</u>
第五十一条【违法生产、销售产品】违反本条例第十七条第二款的规定，生产、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产品，由市市场监管部门没收非法生产、销售的智能网联汽车成品及配件，并处非法产品价值三倍以上五倍以下罚款。	第五十七条 违反本条例 <u>第二十条第三款</u> 的规定，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产品的， <u>由</u> 市市场监管部门没收非法销售的智能网联汽车产品， <u>并处以</u> 非法产品价值三倍以上五倍以下罚款。
第五十二条【违法申请准入】隐瞒有关情况或者提供虚假材料办理深圳市智能网联汽车产品准入的，市工业和信息化部门不予办理，给予警告，并处五十万元以上一百万元以下的罚款；申请人在一年内不得再次申请深圳市智能网联汽车产品准入。	第五十八条 <u>智能网联汽车产品生产者</u> 隐瞒有关情况或者提供虚假材料办理智能网联汽车产品准入的， <u>由</u> 市工业和信息化部门给予警告， <u>自处罚决定生效之日起一年内不再受理同一生产者提出的智能网联汽车产品准入申请。</u>
第五十三条【违法取得准入】以欺骗、贿赂等不正当手段取得深圳市智能网联汽车产品准入的，市工业和信息化部门应当撤销产品准入，给予警告，并处五十万元以上一百万元以下的罚款；申请人在三年内不得再次申请深圳市智能网联汽车产品准入。	第五十九条 <u>智能网联汽车产品生产者</u> 以欺骗、贿赂等不正当手段取得智能网联汽车产品准入的， <u>由</u> 市工业和信息化部门撤销产品准入，给予警告， <u>并处以五十万元以上一百万元以下罚款，自处罚决定生效之日起三年内不再受理同一生产</u>

	<u>者提出的智能网联汽车产品准入申请。</u>
	<u>第六十条 智能网联汽车产品生产、销售者违反本条例第三十一条第二款的规定，未建立技术支持或者救援服务机制的，由有关部门依法责令限期改正；逾期未改正的，处以五万元以上五十万元以下罚款。</u>
第五十六条【非法营运】违反本条例第四十二条的规定，未取得道路运输经营许可，擅自从事道路运输经营的，由市交通运输部门依法予以处罚。	第六十一条 违反本条例 <u>第三十九条</u> 的规定，未取得道路运输经营许可 <u>证和道路运输证</u> ，擅自从事道路运输经营的，由市交通运输部门依法予以处罚。
第五十四条【网络安全罚则】违反本条例第三十一条、第三十四条的规定，未依法采取措施保护网络安全的，由有关部门依法予以处罚。	<u>第六十二条 违反本条例第四十六条、第四十七条、第四十八条的规定，未依法保护网络和数据信息安全的，由有关部门依法予以处罚。</u>
第五十五条【违规采集使用数据】违反本条例第三十五条的规定，违法采集、使用涉及国家安全的数据、个人隐私或者信息，由有关部门依法予以处罚。	
第五十七条【信用监管】违反本条例的有关规定受到处罚的，由有关部门按照相关规定将违法行为信息纳入市公共信用信息系统。	第六十三条 违反本条例的有关规定受到处罚的，由有关部门按照相关规定将违法行为信息纳入市公共信用信息系统。
第九章 附则	
第五十八条【名词解释】本条例中下列用语的含义： （一）道路，是指公路（含高速公路）、城市快速路、城市道路以及其他允许社会机动车通行的地方。 （二）有条件自动驾驶，是指自动驾驶系统在其设计运行条件内持续执行全部动态驾驶任务，驾驶人以适当方式执行动态驾驶任务接管；高度自动驾驶，是指自动驾驶系统在其设计运行条件内持续执行全部动态驾驶任务和动态驾驶任务接管；完全自动驾驶，是指自动驾驶系统在任何行驶条件下持续执行全部动态驾驶任务和动态驾驶任务接管。 （三）道路测试，是指在用于社会机动车通行的各类道路指定的路段、时段开展的智能网联汽车自动驾驶功能测试活动。	

（四）示范应用，是指在用于社会机动车通行的各类道路指定的路段、时段开展的具有试点、试行效果智能网联汽车载人载物运行活动。 （五）道路测试主体，是指提出智能网联汽车道路测试申请、组织道路测试并承担相应责任的单位；示范应用主体是指提出智能网联汽车示范应用申请、组织示范应用并承担相应责任的单位。 （六）控制人，是指高度自动驾驶和完全自动驾驶的智能网联汽车，在不配备驾驶人的情况下，运用自动驾驶系统持续执行全部动态驾驶任务和动态驾驶任务接管的民事主体。 （七）车路协同基础设施，是指通过车与路、车与车的无线信息交互共享，实现车辆与路侧基础设施之间、车辆与车辆之间协同控制的相关基础设施。 （八）道路运输经营，是指道路旅客运输经营、道路货物运输经营、出租车客运经营、城市公共汽（电）车客运经营等运输服务。	
第五十九条【配套办法制定时间】本条例规定应当制定具体办法的，有关部门应当自本条例施行之日起六个月内制定。	
第六十条【实施期限】本条例自 年 月 日起施行。	第六十四条 本条例自<u>2022年8月1日</u>起施行。

张红斌 合伙人 电话：86 10 8553 7625 邮箱地址：zhanghb@junhe.com
姚雨欣 律师 电话：86 10 8540 8661 邮箱地址：yaoyx@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”。

