**《德清县智能网联车辆道路测试**

**与示范应用管理实施细则》**

**起草说明**

为进一步加快推动德清县汽车智能化、网联化技术应用和产业发展，规范智能网联汽车道路测试与示范应用，县交通局牵头，联合县公安局、县经信局起草了《德清县智能网联车辆道路测试与示范应用管理实施细则》（以下简称《实施细则》）。有关情况汇报如下。

**一、起草背景及过程**

**（一）制定《实施细则》主要背景。**

近年来，全国智能网联汽车行业发展势头强劲，各省市以车路协同新基建为契机加速产业布局，深圳、北京、海南、长沙等城市率先出台自动驾驶测试管理办法及产业发展政策，以政策创新驱动产业集聚和发展。尤其是2021年7月21日，工业和信息化部、公安部、交通运输部联合印发《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）》，在道路测试的基础上，允许开展智能网联汽车示范应用，截止目前已有北京、上海、广州、深圳、雄安新区等三十多个省市出台了示范应用管理规范。

德清作为“全国领先”、“全省唯一”的自动驾驶与智慧出行示范区，目前尚无关于自动驾驶测试的管理办法，而同省的绍兴市已率先发布《绍兴市智能网联车辆道路测试和示范应用管理实施细则（试行）》，为了保持先发优势，德清启动了相关政策研究及发布，从而满足产业和技术的发展需求。

**（二）文件起草的过程。**

交通局牵头联合公安局、经信局等相关单位，会同县自动驾驶示范区建设工作专班，委托交通运输部公路科学研究院智能研究中心（以下简称“公路院”）共同起草了《实施细则》。**一是深入开展调查研究。**2022年7月底至8月初，公路院初步搜集了大量国家及各地的相关政策法规，2022年8月19日，专门邀请智能网联车辆相关的5家头部企业开展座谈会，倾听企业对《实施细则》的意见，对企业在生产经营过程中遇到的政策层面的困扰进行了重点研讨，在此基础上，研究起草了实施意见。**二是认真听取专家意见。**2022年8月25日，邀请了15名相关领域专家召开了闭门座谈会，由交通运输部公路科学研究院智能研究中心博士副研究员张卓敏解读《实施细则》，公安部、中国汽车工程研究院、阿里巴巴、华为、百度等相关部门及头部企业的专家对《实施细则》的内容进行交流发言。公路院在认真听取专家意见的基础上对《实施细则》进行了修改。**三是加强与相关部门沟通对接。**2022年9月28日，交通局召开部门协商会议，重点讨论《实施细则》的内容细节，改革创新的突破点及法律法规的政策合规性。公安局、经信局、大数据局、高新区地信局、建发集团等相关单位参加。2022年10月19日、11月23日 ，高新区管委会章洪春副主任两次召集相关部门专题研讨，各相关单位进一步讨论《实施细则》的内容与发布流程，并于10月20日形成征求意见稿。交通局、公安局、经信局、司法局等相关单位参加。**四是广泛征求各级各部门意见。**《实施细则》征求意见稿形成后，2022年10月征求10家企业以及交通局、公安局、经信局、大数据局、建发集团等5家单位的意见，共收到意见建议42条，其中采纳或部分采纳意见14条，未采纳意见28条（主要是涉及已经明确内容、与细则无关或暂不具备可操作性），对文件稿作了反复修改完善，形成送审稿。

**二、主要内容**

《实施细则（送审稿）》主要分为6部分12个章节。

**（一）适用范围和定义。**

明确实施细则的适用范围，对细则中所称的智能网联车辆、道路测试、示范应用、商业化试点应用等概念进行定义。

**（二）组织管理。**

由县交通局、公安局、经信局共同成立德清县智能网联车辆道路测试与示范应用管理联席工作小组。明确县交通局、公安局、经信局各自的职责范围。

**（三）资质认定。**

对道路测试与示范应用主体、驾驶人及车辆的资质条件进行界定。

**（四）申请资质及流程。**

对道路测试申请、高速公路测试申请、远程测试申请、低速无人车测试申请、示范应用申请、商业化试点应用申请等六项内容的申请主体资质及申请流程进行了明确与规范，并对相应的细节进行了要求。

**（五）道路测试与示范应用管理。**

明确道路测试各职能部门的管理职责，规范道路测试主体与示范应用主体需遵守的事项，对道路测试主体、示范应用主体、第三方机构报送测试情况和报告提出了要求。对道路测试、示范应用加强全过程管理，对在道路测试、示范应用中需终止资格的情况进行了明确。

**（六）交通违法和事故处理。**

对在道路测试、示范应用期间发生交通违法行为或交通事故时的处理方式进行了规定。

三、相关说明

根据德清智能网联产业和技术发展的需求，《实施细则》重点参照了三部委、北京、长沙、武汉、杭州、海南等城市已发布细则内容。除常规的道路测试和示范应用外，德清《实施细则》特别提出了包括高速公路测试、远程测试、低速无人车测试和商业化试点应用等需求比较突出的的测试和示范内容。

1.如高速公路测试中实车操作训练相关内容参照北京的相关规定，单车和“三同”测试的要求参照长沙、武汉、海南和杭州，里程要求经与相关企业沟通，参照长沙的规定。

2.远程测试参照了武汉和杭州的相关规定，对测试里程的规定经与企业沟通选取中间值。

3.允许无人车开展道路测试在北京、海南、长沙、杭州、芜湖、武汉的实施细则中均有明确提到，其中杭州和海南对低速无人车的定义、功能和适用场景有明确的规定，并将低速无人车明确纳入了非机动车管理范畴，德清实施细则也重点参照这两个城市规定进行编写。

4.商业化试点的概念主要参照武汉的规定，主要解决德清相关企业开展商业试运行的政策问题。