

北京市智能网联汽车 政策先行区总体实施方案

为深入贯彻党中央、国务院决策部署，落实《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》和《智能汽车创新发展战略》，推进北京市高级别自动驾驶示范区建设，探索针对智能网联新技术、新产品、新模式应用推广的创新性监管措施，加大政策先行先试力度，抢抓产业发展战略机遇，加快推进智能网联汽车创新发展，特制定北京市智能网联汽车政策先行区（以下简称“政策先行区”）总体实施方案。

一、总体思路

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，立足全国科技创新中心定位，进一步发挥智能网联汽车产业在全市高精尖产业结构中的支撑作用，以管理创新推动智能网联汽车道路测试、示范应用和商业运营服务。

经过2至3年探索，初步建立起“安全高效、创新包容、衔接顺畅、国际一流”的智能网联汽车示范应用政策管理体系，营造“政策友好型”智能网联汽车产业发展营商环境，把政策先行区建设成为具有重大引领带动作用的技术和政策创新高地，推动新技术、新产品示范应用，促进产业发展。

二、实施范围

政策先行区实施范围：亦庄新城225平方公里规划范围，北京大兴国际机场，以及京台高速公路北京段、京津高速北

京段、大兴机场高速公路、南五环路连接段（新机场高速口至京津高速口段）、南六环路连接段（新机场高速口至京津高速口段）及大兴机场北线高速公路等6条、总长约143公里的高速、城市快速路段。形成涵盖城市路、高速路、快速路等多场景物理范围（详见附件--政策先行区物理范围），后续根据应用场景需求并经市政府同意可扩展至全市其他区域及路段。

三、任务措施

（一）鼓励优化完善智能网联汽车道路测试管理办法

支持政策先行区顺应产业发展趋势，创新管理方法，推动互认豁免等政策落地，开展高速公路测试有关工作。

1.允许政策先行区根据产业发展趋势自主制定、实施智能网联汽车道路测试管理办法。具体包括：道路测试申请及审核；示范应用申请及审核；道路测试与示范应用管理；出具允许企业在政策先行区内开展测试的审查意见；研究制定智能网联汽车测试道路及封闭测试场选取标准，认定测试路段及封闭测试场并发布通告，明确政策先行区通告发布流程；结合区域交通承载能力合理确定测试车辆规模；处理测试违规事项等。

2.支持政策先行区开展智能网联汽车异地道路测试结果互认工作。制定异地道路测试结果认定方法、申请审批流程。落实企业主体责任，结合异地互认机制，认定企业外地测试结果。

3.支持政策先行区积极争取国家有关部门同意，开展智

能网联汽车道路测试及新产品豁免工作。制定豁免申请条件、申请流程和评估方法。根据评估意见豁免道路测试内容。对于满足条件的新产品给予豁免。结合豁免机制，简化道路测试项目、流程。建立创新产品的应用管理政策，对于满足条件的新产品给予豁免。

4.支持政策先行区制定智能网联汽车高速公路测试管理实施细则。将高速公路和部分五环路纳入先行区测试道路范围；以实车加仿真的方式，开展高速公路和快速道路智能网联汽车道路测试创新研究；联合交通管理等部门，制定配套监督与管理措施；加快高速公路自动驾驶测试应用落地。

（二）支持智能网联场景试运行及商业运营服务

鼓励经过充分验证的智能网联汽车在政策先行区率先开展试运行及商业运营服务。

1.鼓励智能网联汽车企业在政策先行区创新开展商业运营服务。支持政策先行区研究制定智能网联车辆运营服务管理办法，建立智能网联运营服务车辆运行安全监管体系。

2.在做好风险评估和应急预案的前提下，鼓励企业开展自动驾驶出行服务、智能网联公交车、自动驾驶物流车、自主代客泊车等规模化试运行和商业运营服务，支持智能网联企业在商业运营服务过程中提供收费服务。

（三）支持政策先行区制定自动驾驶新产品应用办法

支持政策先行区研究制定智能网联新产品管理体系，包括：智能网联新技术测试评估方法和智能网联新产品应用管理规定，探索智能网联新模式，尝试多业态创新融合，持续

推进标准规范体系建设，填补管理体系空白，加速运营推广。

1.支持政策先行区制定新产品应用管理办法。制定无人配送车产品应用标准和管理办法，研究适用于无人配送车上路行驶的通行规则和交通管理模式，给予相应路权，建立无人配送车运行安全监管体系。

2.鼓励政策先行区制定无人配送车商业运营服务条件及管理办法，支持以“无人化”的智能科技实现与物流、零售和安防等领域的融合开拓性创新，积极推进无人配送、无人零售和无人安防等应用场景综合性商业化运营，培育面向未来的“无人经济”新产品新业态。

3.支持政策先行区探索其他新技术示范应用。研究制定无人小巴（无方向盘）商业运营服务条件及管理办法，建立无人小巴运行安全监管体系。支持政策先行区在固定线路、产业园区、机场、公园等道路范围和区域开展无人小巴通勤试运行及商业运营服务；鼓励企业探索无人小巴运营服务。支持政策先行区探索自主泊车（AVP）建设运营标准及模式，形成停车场建设标准。

（四）鼓励不断提升智能化要素融合协同能力

支持政策先行区制定道路感知和通信系统、云控平台等数字化基础设施相关标准体系，打造融合、高效的智能交通基础设施，形成可复制、可推广的建设模式。

1.支持政策先行区制定道路智能化分级实施标准。定义标准路口，推进多杆合一与多感合一建设，推进交通信号灯、视频检测等交通感知基础设施升级改造。制定智能化基础设

施建设新标准和运营服务新模式。组建智能化基础设施投资及运营主体，支持社会资本参与建设，加快推动智能化基础设施改造。

2.支持政策先行区加快车载智能终端推广加装。率先在政策先行区政府公务车辆、公共交通车辆和环卫车辆部署；鼓励社会车辆积极入网；支持政策先行区推进道路交通信息大数据开放、共享及应用创新，鼓励企业开展各类应用开发，提高智能交通管理能力。鼓励智能网联企业使用道路智能化基础设施，开展技术试验验证和规模化应用。

3.支持政策先行区建设覆盖示范区主要区域的新型通信网络。支持政策先行区建设高可靠、低时延的 V2X 通信网络，与 5G、卫星互联网融合应用，统筹利用现有管道、光缆及基站站址资源，支持企业在开展自动驾驶应用的基础上，拓展其他应用场景。通过新型网络建设汇聚城市各类基础数据，为智能交通、智慧政务（无线专网）和智慧城市建设提供网络支撑。

4.支持政策先行区推进北京市智能汽车基础地图应用试点相关工作。用好自然资源部地图试点政策，搭建高精度定位和基础地图测试环境，建设卫星导航定位基准站，开展高精度差分定位服务。支持在试点范围内开展自动驾驶基础地图测绘工作，研究基础地图数据安全保密新技术，支持建立基础地图地方标准体系，有效保障地理信息安全。

5.支持政策先行区云控平台建设，汇集智能网联汽车、智能化道路基础设施、交通运行、交管信控、通信网络、基

础地图等数据。建立数据特区，探索行业数据、个人数据与政府数据的融合共享，开放应用，发掘数据经济价值。

（五）鼓励完善事故责任及运营监管等配套制度体系

鼓励在政策先行区逐步配套和完善事中事后监督管理制度，以制度化、程序化、规范化、法治化为原则，引导技术进步，降低安全风险，为产业长远健康发展保驾护航。

1.支持政策先行区建立针对智能网联汽车产品和应用的安全运营监管体系。优化事前产品应用管理，加强事中、事后的安全监管，探索对各级别自动驾驶功能的应用监管模式，探索车、路、云等智能化要素创新性监督与管理制度，完善智能网联运营服务安全监管体系。明确事故责任主体，规范智能网联车辆本地数据存储标准，完善与事故调查相关的数据云存储等相关规定，创新制定针对智能网联汽车的交通执法和事故处理规程。

2.支持政策先行区联合有关部门，研究交通事故调查、取证和认证工作机制，制定智能网联交通执法和事故处理相关事宜实施细则。深入开展交通事故责任划分研究，探索法律责任认定规则，研究评估智能道路交通基础设施等各交通参与方在交通事故中的影响。

3.支持政策先行区构建智能网联汽车信息安全体系。深入开展自动驾驶网络安全及数据保护相关法律问题及规范研究。制定安全标准和管理规则，统筹好企业业务发展和个人信息保护，在确保数据流动安全可控的前提下，实现一般数据无条件开放，特殊数据有条件开放。在确保国家安全前

提下，探索制定智能网联汽车跨境数据流动管理规则，建立数据分级监管体系和敏感数据保护机制。探索网络安全评估及管理机制，研究网络安全风险防控措施。

4.支持政策先行区建立与智能网联汽车相匹配的保险产品。会同有关部门企业为智能网联测试运营、智能化交通基础设施建设和运营等开发相应保险产品。鼓励开发与智能网联产业链相适应，覆盖设计、生产、测试、销售、应用等全生命周期的保险产品，促进保险与智能网联汽车产业融合。

四、保障机制

市各有关部门和相关区人民政府应按照各自职责，支持政策先行区开展创新性实践，允许政策先行区对标国内外先进管理经验开展深入探索。根据产业发展需要，政策先行区将围绕智能网联技术在道路运输领域的应用以及车、路、云、网、图各类要素资源运营，以及示范应用中各个环节的事前、事中以及事后监管开展先行先试。

支持政策先行区研究制定运行管理类、测试优化类、商业运营类、交通执法类、安全运营类、数据和网络安全类、智能化基础设施投资运营类等制度体系，并负责组织实施。

支持政策先行区建立智能网联道路测试、示范应用和运营服务容错纠错机制，以包容审慎的态度对待新技术、新产品、新模式发展过程中存在的不足，明确容错纠错主体及边界范围，构建容错启动和认定流程，建立先行区容错纠错评价体系和纠正措施。有效激发企业创新热情，有效调动职能部门干事热情，营造“鼓励探索、支持创新、宽容失误、迭代

完善”的干事创业环境，促进产业可持续发展。

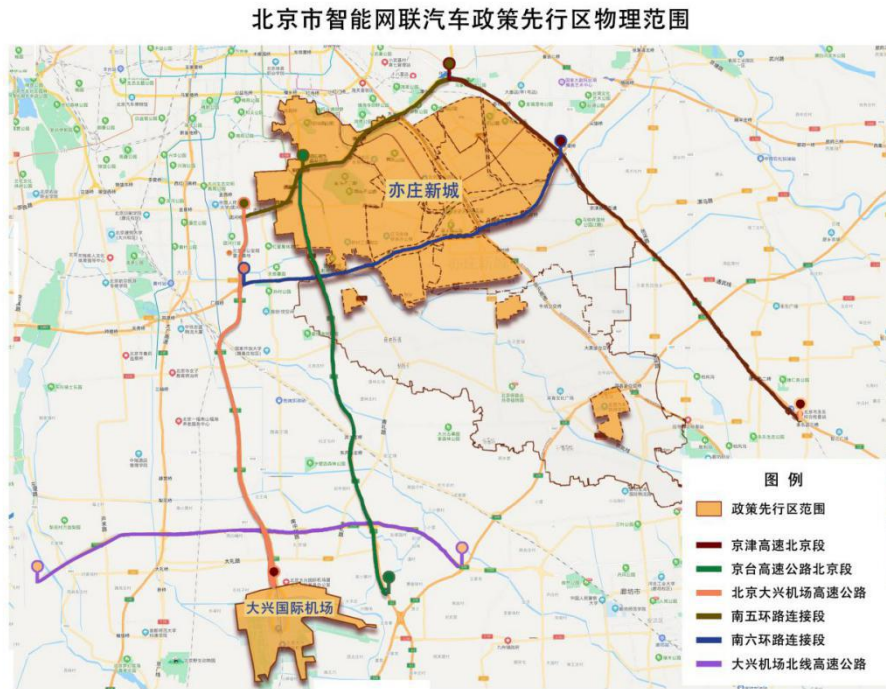
五、组织实施

政策先行区设立工作由北京市经济和信息化局与北京经济技术开发区管委会联合牵头，北京经济技术开发区管委会具体负责政策先行区内的行政管理工作，切实担负起政策先行区的建设职责。北京经济技术开发区管委会要建立工作机制，设立专职机构负责制定工作机制和 workflow，推进政策创新和管理创新，主动开展先行先试。北京市经济和信息化局和北京经济技术开发区管委会要加强与各有关部门的协同配合，会同市交管局、市交通委、市规自委、市市场监管局、市发改委、市城管委、市住建委、市银保监局等部门在政策先行区内开展各类先行先试工作，改革妨碍智能网联技术测试应用的制度障碍，共同推进体制、机制和政策创新。

根据《方案》目标、定位及任务，加快形成相关制度体系和管理体制，可委托第三方机构负责承担政策先行区建设实施有关工作，确保相关工作有序推进，更好地促进智能网联技术的发展。力争形成可复制可推广的做法和成功经验，优先在全市范围内复制推广。对政策先行区设立中出现的新情况、新问题，北京市经济和信息化局和北京经济技术开发区管委会要及时进行梳理和研究，不断调整优化措施，重大事项及时向北京市人民政府请示报告。

附件

北京市智能网联汽车政策 先行区物理实施范围



注：相关路段及区域范围：

- 1.亦庄新城 225 平方公里规划范围。
- 2.京津高速北京段：自东五环路化工桥，至通州区永乐店，接京津高速公路天津段，全长约 34 公里。
- 3.京台高速公路北京段：自南五环旧宫新桥，至礼贤镇田家营村（京冀界），接京台高速公路河北段，全长约 26.6 公里。
- 4.北京大兴机场高速公路：自大兴机场高速与南五环立交桥（小白楼桥），至大兴国际机场北侧围界，全长约 27 公

里。

5.南五环路连接段:自大兴机场高速与南五环立交桥(小白楼桥),至京津高速化工桥,全长约 19 公里。

6.南六环路连接段:自大兴机场高速与南六环立交桥,至京津高速徐庄桥连接段,全长约 23.8 公里。

7.大兴机场北线高速公路:自大兴机场高速与京开高速立交桥,至大兴机场高速与京台高速立交桥,全长约 14.7 公里。

8.北京大兴国际机场:主航站楼和配套服务楼、停车楼总建筑面积约 140 万平方米。