

## 《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》解读

作者：段志超 | 王雨婷 | 胡敏喆 | 蔡诗萌

2023 年 11 月 17 日，工信部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部四部门联合发布《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》（简称“《通知》”），并另附《智能网联汽车准入和上路通行试点实施指南（试行）》（简称“《实施指南》”）、《智能网联汽车准入和上路通行试点申报方案（模板）》（简称“《申报方案（模板）》”）进一步规定试点工作落地要求。根据《通知》，四部门将遴选具备量产条件的 3 级驾驶自动化（有条件自动驾驶，L3 级）和 4 级驾驶自动化（高度自动驾驶，L4 级）功能的智能网联汽车产品开展准入试点，并对取得准入的智能网联汽车产品，在限定区域内开展上路通行试点。

2020 年 2 月，国家发改委、工信部、科技部等 11 个部委曾发布《智能汽车创新发展战略》，计划在 2025 年实现 L3 级智能汽车达到规模化生产，实现 L4 级智能汽车在特定环境下市场化应用。此次四部门发布的《通知》将在政策层面上进一步支持 2025 年智能网联汽车商业化应用的落地目标。

根据《通知》《实施指南》，开展上路通行试点以智能网联汽车产品取得准入为前提，上路通行过程中，安全员应当处于车辆驾驶座位上。汽车生产企业和使用主体组成联合体进行申报。《通知》《实施指南》并未明确或限定试点使用主体的范围，但根据《实施指南》针对试点使用主体在车辆实时监控、安全员与平台安全监控人员管理、网络安全与数据安全保障、交通事故责任承担方面的一系列要求，我们理解试点使用主体应具备全面的智能网联汽车运营和服务能力。

为帮助相关企业了解试点申报要求，本文将介绍试点申报要求及试点流程，并着重介绍“汽车产品准入”和“上路通行试点”在试点申报和实施过程中的监管要点，以期为相关企业提供参考。

### 一、试点申报要求及试点流程概览

根据《通知》及其附件《实施指南》、《申报方案（模板）》，试点申报要求及试点流程概括如下：

- **申报主体：**由汽车生产企业和使用主体组成联合体，Robotaxi 企业、出行平台、自动驾驶科技公司等理论上均能作为使用主体进行申报。汽车生产企业和使用主体需签署协议，明确权责划分，该协议应随申报方案一同提交。此外，省级工业和信息化主管部门应作为推荐单位共同申报。
- **申报产品：**乘用车、客车、货车。
- **申报方案：**申报主体应根据《申报方案（模板）》要求准备申报方案，包括：
  1. **基本信息表：**“汽车生产企业及产品基本信息”表、“使用主体基本信息”表；

2. **准入试点实施方案：**说明汽车生产企业及产品准入试点的总体目标（包括拟申请准入试点的产品情况，进度计划与关键节点等）、智能网联汽车生产企业能力、智能网联汽车产品情况；
3. **上路通行试点实施方案：**说明联合体上路通行试点实施方案，包括总体目标、进度计划与关键节点、工作职责与分工、保障措施等；
4. **车辆运行所在城市条件说明：**至少包括车辆运行所在城市政策保障条件、基础设施条件、安全管理条件；
5. **试点工作预期效果：**如促进产业高质量发展、汽车生产企业能力建设等；
6. **风险分析及应对措施：**联合体试点实施全过程在政策法规、技术和产品、运行安全等方面的风险分析，以及相关风险防范预案及应对措施；
7. **联合体协议：**汽车生产企业应当与使用主体依法签署协议，明确权责划分，并提供协议文本；
8. **附录：**智能网联汽车产品主要技术参数和相关说明，以及与本申报相关的证明材料。

■ **试点流程：**根据《通知》，试点流程概括如下：

1. **申报主体申报：**申报主体准备申报方案，经车辆拟运行城市（含直辖市下辖区）人民政府同意并加盖公章后，向所在地省级工业和信息化主管部门自愿申报。
2. **省级工业和信息化主管部门推荐：**省级工业和信息化主管部门会同省级公安机关交通管理部门和网络安全保卫部门、住房和城乡建设部门、交通运输部门、通信管理局对申报方案进行审核，省级工业和信息化主管部门作为推荐单位于2023年12月20日前报送工业和信息化部。需说明的是，此次集中申报结束后，省级工业和信息化主管部门仍可向工业和信息化部补充报送申报方案。
3. **工信部等四部门确定进入试点的联合体：**工业和信息化部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部组织专家对申报方案进行初审，择优确定进入试点的联合体。
4. **测试与安全评估：**试点汽车生产企业应当细化完善智能网联汽车产品的准入测试与安全评估方案，经工业和信息化部、公安部确认后，在省级主管部门和车辆运行所在城市政府部门监督下，开展产品测试与安全评估工作。工业和信息化部委托技术服务机构对产品测试与安全评估方案、实施、结果等进行评估。
5. **产品准入许可：**试点汽车生产企业通过产品测试与安全评估后，方可向工业和信息化部提交产品准入申请。工业和信息化部依据道路机动车辆生产企业和产品准入管理有关规定，经受理、审查和公示后，作出是否准入的决定。决定准入的，工业和信息化部应当按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。
6. **上路通行试点及应急处置：**取得准入的智能网联汽车产品，在限定区域内开展上路通行试点。试点实施过程中，试点使用主体、试点汽车生产企业和车辆运行所在城市政府部门将按相关应急预案对试点实施过程中发生的交通事故、网络和数据安全事件，或者因车辆自动驾驶系统失效等引发的突发事件进行处置，并将处置过程和结果通过省级主管部门报工业和信息化部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部等相关部门。
7. **试点暂停与退出：**试点期间，车辆涉嫌安全隐患，试点汽车生产企业或使用主体有未履行安全

责任和网络安全、数据安全义务等情形，将暂停试点并整改。车辆自动驾驶系统存在严重安全隐患且无法消除，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等情形，将退出试点。

## 二、智能网联汽车产品准入

根据《通知》及其附件《实施指南》、《申报方案（模板）》，“汽车产品准入”主要考察以下两方面：（1）智能网联汽车生产企业能力；（2）智能网联汽车产品。具体来说：

### （一）智能网联汽车生产企业能力

智能网联汽车生产企业能力主要考察以下五个方面（1）企业准入情况；（2）设计验证能力；（3）安全保障能力；（4）安全监测能力；（5）用户告知机制，具体要求见下表：

序号	考察要点	核心内容
1	企业准入情况	应为已获得道路机动车辆生产准入许可的汽车整车生产企业。
2	设计验证能力	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>产品开发机构和专业技术人员要求：</b>建立专门的智能网联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。对于企业集团，设计开发机构可统一设立。</li> <li>■ <b>建立相关工作流程、具备相关技术：</b>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产品开发方面的技术；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（含软件和设备）；具备与自身研发工作相适应的试验验证能力。</li> </ul>
3	安全保障能力	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>建立汽车安全管理制度、流程，具备相关安全管理能力和技术等：</b>包括但不限于建立汽车安全生命周期相关阶段的功能安全管理流程、安全管理制度（功能安全保障能力）；建立预期功能安全开发流程（预期功能安全保障能力）；建立智能网联汽车产品网络安全管理制度（网络安全保障能力）；建立健全智能网联汽车产品数据安全管理制度、建立数据资产管理台账（数据安全保障能力）；建立智能网联汽车风险与突发事件管理制度，具备突发事件应急预案及应急措施（风险与突发事件管理能力）。</li> <li>■ <b>在软件升级管理方面：</b>要求建立智能网联汽车产品软件升级管理制度；具备记录并安全保存每次软件升级过程相关信息的能力，信息应至少保存至智能网联汽车产品停产后 10 年等。</li> </ul>
4	安全监测能力	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>建立企业平台：</b>建立智能网联汽车产品安全监测服务企业平台。</li> <li>■ <b>数据上报义务：</b>将车辆自动驾驶安全相关的事件监测数据上报地方智能网联汽车产品安全监测平台（以下简称“地方平台”）、工业和信息化部试点管理系统（以下简称“试点管理系统”）以及企业平台所在地公安机关网安部门。其中，涉及车联网网络、数据等安全相关数据，同步上报至国家车联网</li> </ul>

序号	考察要点	核心内容
		<p>(智能网联汽车) 安全监管和公共服务平台。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>月度与年度评估报告, 事件分析报告:</b> 企业应编写月度和年度应用评估报告, 并上报地方平台和试点管理系统。而与自动驾驶相关的有碰撞风险或发生碰撞的安全事件, 企业应立即上报事件分析报告。</li> <li>■ <b>企业平台网络安全和数据安全保障要求:</b> 具备权限管理、防篡改等功能。</li> <li>■ <b>安全状态监测数据存档:</b> 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, 并长期存档备查。</li> <li>■ <b>具备智能网联汽车产品质量信息分析能力:</b> 可采集和储存与自动驾驶相关的产品缺陷信息、车辆故障信息、道路交通事故信息及消费者投诉信息, 进行分析并实施改进。</li> </ul>
5	用户告知机制	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>建立用户告知机制:</b> 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。</li> <li>■ <b>告知内容:</b> 告知信息包括但不限于智能网联汽车产品功能及性能限制、安全员职责、人机交互设备指示信息、系统操作说明、功能激活及退出条件和方式、最小风险策略、系统潜在风险说明、人工接管预留时间、不可避免碰撞的响应策略等信息。</li> <li>■ <b>告知方式:</b> 告知信息应明确写入产品使用说明书。</li> </ul>

## (二) 智能网联汽车产品

在“智能网联汽车产品”方面, 主要考察(1)道路机动车辆产品准入; (2)自动驾驶系统说明; (3)智能网联汽车产品测试与安全评估三个方面, 具体要求见下表:

序号	考察要点	核心内容
1	符合道路机动车辆产品准入要求	符合现行《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》等道路机动车辆产品准入要求。
2	提供自动驾驶系统说明	在申报时, 应能够提供自动驾驶系统的组成及工作原理、功能定义、智能网联汽车产品主要技术参数和相关说明。
3	完成智能网联汽车产品测试与安全评估	<p>产品测试将主要围绕产品安全等产品技术要求展开, 产品应具有明确的自动驾驶功能定义及其涉及运行条件, 并符合动态驾驶任务执行、接管、最小风险策略、人机交互、产品运行安全、网络、数据和无线电安全、软件升级、数据记录等技术要求, 且将开展模拟、封闭、实际道路测试。其中:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 针对动态驾驶任务执行、接管、最小风险策略要求, 自动驾驶系统应能持续识别其设计运行条件, 仅能在设计运行条件内激活, 并具备明确的功能激活</li> </ul>

序号	考察要点	核心内容
		<p>和退出策略、安全可靠有效的接管策略、最小风险策略等。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 针对人机交互和产品运行安全要求,自动驾驶系统应具备供安全员激活、退出等的专用操纵方式,自动驾驶系统应当遵守现行道路交通通行规则,不应造成不合理的交通安全风险。</li> <li>■ 针对软件升级,在执行软件升级前,应告知车辆用户有关软件升级的信息,并应得到车辆用户确认;在执行软件升级后,应告知车辆用户车辆升级的结果。</li> <li>■ 针对网络、数据和无线电安全要求,应当采取一系列安全技术措施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、数据安全威胁、行为安全威胁、物理操控安全威胁。</li> <li>■ 针对数据记录要求,《实施指南》要求智能网联汽车产品应配备事件数据记录和自动驾驶数据记录功能。其中,在记录数据内容上,除车辆及自动驾驶数据记录系统基本信息、车辆状态及动态信息、自动驾驶系统运行信息外,还包括<b>行车环境信息、驾乘人员操作及状态信息</b>等。</li> </ul> <p>《实施指南》暂未明确何为“行车环境信息”、“驾乘人员操作及状态信息”,不排除可能包括包含人脸信息、车牌信息等的车外视频、图像数据,以及驾乘人员的座舱数据,相关数据处理者或可依据该规定主张以“为履行法定义务所必需”处理数据,而无需取得个人的同意。这种情况下数据处理目的应仅限于履行该等数据记录、地方平台上报义务,如用于自动驾驶研发训练等其他目的处理个人信息,仍需重新取得个人同意或针对数据进行匿名化处理。</p>

### 三、智能网联汽车上路通行试点

根据《通知》及其附件《实施指南》、《申报方案(模板)》,“上路通行试点”将重点考察“使用主体”以及上路通行阶段的相关安全保障要求,建议相关主体关注下述方面:

#### (一) “使用主体”要求

序号	考察要点	核心内容
1	基本条件准入	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>本地经营场所要求:</b> 在车辆运行所在城市具备固定经营场所,能够有效支撑智能网联汽车运行安全保障工作的开展。</li> <li>■ <b>资质准入要求(运输经营试点):</b> 从事运输经营的试点使用主体,应当具备相应的运输经营资质。</li> </ul>
2	运行安全保障能力	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>建立安全管理流程、制度:</b> 包括但不限于建立智能网联汽车突发事件应急预案;建立交通违法和交通事故信息定期上报制度,编写月度报告以存档备查。</li> </ul>

序号	考察要点	核心内容
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>建立运行平台、上报地方平台：</b>建立智能网联汽车运行安全监测平台，对车辆运行安全状态进行实时监测，并将相关数据上报地方平台、公安部智能网联汽车运行安全管理系统。《实施指南》同步强调相关信息的处理合规要求，应按规定收集、使用、提供和公开。</li> <li>■ <b>配备运行安全保障人员：</b>设置安全员和平台安全监控人员，并需要接受培训和通过考核。</li> <li>■ <b>车辆运行保障：</b>具备使用电子围栏等技术授权、具备车辆维护或者保养能力等。</li> </ul>
3	责任承担	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>配合监管调查义务：</b>能够向相关部门提供交通违法事实或者交通事故成因的证明材料；配合相关部门开展应急救援、交通事故调查处理。</li> <li>■ 具备事故调解、损害赔偿的能力。</li> </ul>
4	网络安全和数据安全保障能力	<p>重申《网络安全法》、《数据安全法》、《个人信息保护法》、《汽车数据安全若干规定（试行）》网络安全与数据安全相关规定。其中，特别强调与细化下述要求：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>应当建立智能网联汽车数据资产管理台账，</b>实施数据分类分级管理，加强个人信息与重要数据保护。</li> <li>■ <b>默认不收集、数据不出车原则：</b>赋予安全员自主选择权，车辆上路通行期间，除非安全员自主设定，车辆应当默认设定为不收集车辆数据的状态。</li> </ul> <p>除非取得个人信息主体同意，原则上不应向车外提供车辆数据，符合<b>试点安全监测、交通违法和交通事故处理相关规定要求，法律、行政法规规定等情形除外。</b></p> <p>上述要求重申了《汽车数据安全若干规定（试行）》数据默认不出车的原则性要求，并针对车辆数据出车设置了前置条件，包括“取得个人信息主体同意”或“符合试点安全监测、交通违法和交通事故处理相关规定要求，法律、行政法规规定等情形”。鉴于《实施指南》并未明确“车辆数据”的范围，该等规定相较仅限制座舱数据出车的《信息安全技术 汽车数据处理安全要求》而言可能更为严格。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>车外数据匿名化：</b>与《信息安全技术 汽车数据处理安全要求》表达相同，强调车外数据未完成匿名化处理前，不应当向车外提供。</li> </ul>
5	运营安全保障能力	<p>如从事运输经营，试点使用主体和车辆应当符合交通运输部有关运营安全管理要求。</p>

除上述要求，《申报方案（模板）》要求申报阶段应提交使用主体限制限定路段运行能力、保险购买、安全员等人员配备等证明材料，下文将进一步介绍上述相关要求。

## （二）“上路通行”相关要求

为保障道路交通安全，《实施指南》对开放范围、保险购买、车辆、安全员、软件升级、多个方面提出“上路通行”相关要求，并明确上路通行阶段的交通事故责任安排。

### 1. 开放范围

根据《通知》、《实施指南》相关规定，本次上路通行试点仍仅“限定区域”开展。试点汽车生产企业及试点使用主体应当运用技术手段（如电子围栏），确保车辆自动驾驶功能只能在限定路段、区域范围内激活。

同时，尽管准入汽车产品包括乘用车、客车、货车三类，但业务范围不得包括从事校车业务、搭载危险物品，且不得在公路上开展制动性能试验。

### 2. 保险购买

使用主体为保险购买的义务主体，应为上路车辆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。

### 3. 车辆

在车辆要求方面，根据《通知》及《实施指南》，使用主体应当向车辆运行所在城市公安机关交通管理部门车辆管理所申请登记，交验车辆，并提交试点使用主体的身份证明、机动车交通事故责任强制保险凭证、机动车整车出厂合格证、机动车安全技术检验合格证明等证明、凭证。此外，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。

### 4. 安全员等人员配备

《实施指南》要求使用主体应为车辆上路通行配备相应驾驶资格的安全员、平台安全监控人员，并接受培训并通过考核。如在试点内未按规定配备上述人员的，试点使用主体将被暂停车辆运行，并进行整改。

对于安全员，试点使用主体应与该安全员**签订劳动合同或者劳务合同**，经培训合格的安全员信息应当向**车辆运行所在城市公安机关交通管理部门车辆管理所备案**。上路通行前，安全员应对车辆、自动驾驶功能相关设备进行安全检查；在上路通行过程中，安全员**应当处于车辆驾驶座位上**，在自动驾驶系统激活状态下，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，及时接管或者干预车辆并采取相应措施。在此基础上，试点使用主体应当安排安全监控人员对车辆安全运行状态进行实时监测。

### 5. 软件升级批准、备案要求

汽车生产企业为车辆软件升级的主要义务主体，负责取得工信部批准、完成备案，使用主体自主选择配合是否完成软件升级。

《实施指南》除重申《关于开展汽车软件在线升级备案的通知》等规定，要求汽车生产企业应向工信部完成汽车软件在线升级备案要求外，还要求汽车生产企业应取得工信部批准。经批准后，试点汽车生产企业应当及时告知试点使用主体，而试点使用主体有权自主选择是否升级，选择升级的，应当在车辆停驶的安全状态下进行。

## 6. 交通违法、事故责任

《实施指南》明确了 L3 级、L4 级自动驾驶道路交通违法、事故处置措施的相关要求。车辆上路通行过程中发生交通违法的，由交通违法行为发生地的公安机关交通管理部门管辖，相关规范具体如下：

事件性质	事项	具体规定
交通违法行为	责任分配	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 现场发现车辆实施交通违法的，向安全员开具《道路交通安全违法处理通知书》；</li> <li>■ 通过交通技术监控设备记录车辆实施交通违法的，应当按规定审核录入并通知试点使用主体；</li> <li>■ 对于前述两点，试点使用主体和安全员均应当持交通违法自查报告在规定的时间内一并到公安机关交通管理部门接受处理；</li> <li>■ 交通违法涉嫌由自动驾驶系统原因导致的，还应当通知相关主体接受调查处理，按相关规定对相关主体进行处理。</li> </ul>
交通事故	报警义务	安全员应 <b>迅速报警</b> ；安全员现场未报警的， <b>试点使用主体运行平台安全监控人员应当立即报警</b> ，远程协助并按照应急预案采取相应措施。
	责任分配	<p><b>根据是否在自动驾驶系统功能激活下发生道路交通事故，区分责任分配：</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>在未激活状态下：</b>按照现行规定承担责任。</li> <li>■ <b>在激活状态下：</b>责任承担基本沿用《中华人民共和国道路交通安全法》第 76 条规定，即由保险公司先行在保险责任限额范围内予以赔偿；不足的部分，根据各方过错分配赔偿责任。</li> </ul> <p>经判定，如由智能网联汽车一方依法承担赔偿责任的，由<b>试点使用主体</b>承担；试点汽车生产企业、自动驾驶系统开发单位、基础设施及设备提供方、安全员等相关主体对交通事故发生<b>有过错的，试点使用主体可以依法追偿。</b></p> <p>构成犯罪的，依法追究相关责任人刑事责任。</p>
	轻微财产损失事故	对于仅造成轻微财产损失的事故，当事人对事实及成因无争议的，可以自行协商处理；如涉及公安机关交通管理部门接入，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，对于涉及财产损失或者当事人伤势轻微，各方当事人一致同意的，可以适用简易程序。
	重大事故	<p>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、工业和信息化部。</p> <p>对于造成人员重伤、死亡或者严重财产损失，以及产生重大社会影响的事故，由公安机关交通管理部门会同相关行政主管部门组织开展深度调查，查找安全隐患和管理漏洞，推动问题整改，构成犯罪的，依法追究相关责任人刑事责任。</p>
	信息上报	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>事故中上报：</b>汽车生产企业和试点使用主体应当在事故发生后 2 小时内将事故发生前至少 15 秒（或自动驾驶系统激活时刻，两者可取较</li> </ul>

事件性质	事项	具体规定
		<p>晚时刻)和事故发生后至少 5 秒(或自动驾驶系统退出时刻,两者可取较早时刻)的视频信息上传至地方平台,并在事故发生之日起 3 个工作日内向公安机关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,未提供方将可能需要对发生的交通事故承担责任。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>月度上报:</b> 试点使用主体运行平台应当如实记录车辆道路交通违法、交通事故信息,每月将车辆发生的交通违法和交通事故信息基本情况、原因分析、风险对策等上报车辆运行所在城市公安机关交通管理部门以及工业和信息化主管部门。</li> </ul>

## 7. 数据收集合规

《实施指南》原则性重申车辆通行期间收集数据的安全管理,要求数据处理应当符合汽车数据安全等相关法规和技术要求。车辆产生的网络安全和数据安全违法违规责任,由安全员、试点汽车生产企业、试点使用主体、自动驾驶系统开发单位等相关主体依法承担。结合《实施指南》其他部分的规定及此前的实践,我们认为企业应在开展试点的过程中遵守《测绘法》、《数据安全法》、《个人信息保护法》、《汽车数据安全管理若干规定(试行)》等规定项下的国家秘密、重要数据、测绘数据、个人信息保护的合规要求。

## 四、小结

从前述针对试点申报要求及试点流程的介绍中可以看出,除了申报主体能力条件、汽车产品安全性能外,网络与数据安全也是主管部门审核试点申请时关注的重点。我们建议相关企业可从如下角度着手夯实数据合规方面的准备工作:

- 持续优化企业数据分类分级管理工作。参考《网络安全标准实践指南—网络数据分类分级指引》《YDT 3751-2020 车联网信息服务 数据技术安全要求》《YDT 3746-2020 车联网信息服务 用户个人信息保护要求》等国家标准与行业标准,建立公司内部数据分类分级管理制度,将对个人信息、重要数据的保护要求融入分类分级管理体系之中,并根据该等制度开展数据盘点与分类分级工作,并形成数据资产清册。
- 完善用户告知机制。除按照《实施指南》的要求在产品使用说明书中针对智能网联汽车产品的性能与限制等必要信息进行充分告知外,还应落实个人信息处理相关的告知义务,通过车载显示面板、汽车使用相关应用程序等显著方式,向用户告知个人信息处理情况。
- 梳理个人信息与重要数据处理全流程,落实相关隐私设置。在上路通行阶段,试点使用主体可能依据《通知》《实施指南》等要求收集、上报、留存车辆产生的个人信息,也可能基于企业自身研发、经营需要收集处理用户的个人信息。为确保各类数据处理活动的合规性,试点使用主体等相关方有必要针对汽车数据处理的全生命周期进行梳理与评估,并根据合规评估结果提前部署用户告知同意机制,以符合个人信息处理合规要求。

随着《通知》、《实施指南》以及《申报方案(模板)》的发布,我国 L3 级以上自动驾驶商业化应用将进一步加速,但也仍有许多更具体地落地细则待确定,包括上路通行试点是否与既有的智能网联汽车示范应

用、商业化运营有所衔接；产品准入试点与上路通行试点是否具有有效期限限制，若肯定，有效期结束后应如何处理。这些问题可能需要随着试点工作的推进由主管部门进一步确定。根据《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）》的立法计划，我国将在 2025 年系统形成能够支撑组合驾驶辅助和自动驾驶通用功能的智能网联汽车标准体系。我们期待试点经验将反哺智能网联汽车相关落地规则的制定，也期待更细化的标准为试点落地以及更大范围的商业化应用提供技术和法规指引。

## 特别声明

汉坤律师事务所编写《汉坤法律评述》的目的仅为帮助客户及时了解中国或其他相关司法管辖区法律及实务的最新动态和发展，仅供参考，不应被视为任何意义上的法律意见或法律依据。

如您对本期《汉坤法律评述》内容有任何问题或建议，请与汉坤律师事务所以下人员联系：

### 段志超

电话： +86 10 8516 4123

Email: [kevin.duan@hankunlaw.com](mailto:kevin.duan@hankunlaw.com)