

# 武汉市智能网联汽车发展促进条例

(2024年8月28日武汉市第十五届人民代表大会常务委员会第二十次会议通过 2024年11月29日湖北省第十四届人民代表大会常务委员会第十三次会议批准)

## 目 录

- 第一章 总 则  
第二章 产业发展和技术创新  
第三章 基础设施建设  
第四章 推广应用  
第五章 安全保障  
第六章 服务保障  
第七章 附 则

## 第一章 总 则

**第一条** 为了促进智能网联汽车产业高质量发展,推动创新应用,强化安全保障,加快培育汽车产业领域新质生产力,根据有关法律、法规,结合本市实际,制定本条例。

**第二条** 本条例适用于本市行政区域内智能网联汽车产业发展、技术创新、基础设施建设、推广应用、安全保障与服务保障等相关活动。

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、人工智能等技术,实现车与人、车、路、云等信息实时交互,具备复杂环境感知、智能决策、协同控制等功能的汽车。按照自动驾驶功能,智能网联汽车分为有条件自动驾驶、高度自动驾驶、完全自动驾驶三种类型。

**第三条** 本市发展智能网联汽车遵循市场主导、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。

**第四条** 市人民政府应当建立健全综合协调机制,统筹推进智能网联汽车发展规划布局,制定促进智能网联汽车发展的政策措施,研究决定智能网联汽车发展中的重大事项。

区人民政府(含武汉东湖新技术开发区、武汉长江新区、武汉经济技术开发区、武汉市东湖生态旅游风景区管委会,下同)应当结合本地区资源优势和产业发展需求,推进智能网联汽车产业差异化、特色化发展。

**第五条** 经济和信息化主管部门负责组织协调、统筹实施和指导服务智能网联汽车产业发展工作。

公安机关交通管理部门负责智能网联汽车道路交通安全管理等工作。

交通运输主管部门负责智能网联汽车在交通运输领域的相关协调和管理工作。

发展改革部门负责统筹协调智能网联汽车相关新型基础设施建设等工作。

市场监督管理部门负责智能网联汽车产品质量监督、知识产权保护等工作。

数据管理部门负责智能网联汽车运行数据采集、数据流通利用的相关协调和管理工作。

网信部门负责智能网联汽车网络安全、网络数据安全的相关监督管理工作。

自然资源和规划主管部门负责智能网联汽车发展相关的空间布局、土地利用等管理工作。

科技创新、城乡建设、城管执法、财政、地方金融等部门,按照各自职责做好智能网联汽车发展相关工作。

**第六条** 鼓励新闻媒体、智能网联汽车相关企业和社会组织开展智能网联汽车宣传,推动智能网联汽车科普和应用体验,营造智能网联汽车发展良好环境。

**第七条** 鼓励和支持智能网联汽车相关行业协会、商会、产业与技术联盟等社会组织的建设和发展。

鼓励相关社会组织加强行业自律,研究制定行业自律规范,组织会员交流合作,反映合理诉求和建议,开展技术服务、市场推广、职业培训等,促进行业公平竞争、健康发展。

## 第二章 产业发展和技术创新

**第八条** 支持以科技创新推动智能网联汽车产业发展和创新应用,推动智能网联汽车由交通工具向移动智能终端、储能单元和数字空间转变,推动汽车、能源、交通、信息通信、人工智能等多领域融合创新发展。

**第九条** 市、区人民政府应当支持智能网联汽车整车、关键零部件、研发服务、运输经营服务等相关产业链企业发展,支持搭建智能网联汽车测试、应用、管理、服务等平台,培育智能网联汽车产业发展生态,提升全产业链、全周期服务水平。

**第十条** 市人民政府应当支持智能网联汽车产业布局优化,推动区域联动发展,形成区域协同、优势互补、产业融合、场景互通的发展格局。

鼓励智能网联汽车领域国内外交流与合作。支持举办智能网联汽车产业研讨、交流等活动。推动与其他城市相关产业、基础设施、应用、数据、标准等互联互通、共享,支持智能网联汽车创新活动多场景、跨区域应用。引导国内外企业在本市设立生产基地和研发机构。支持本地企业开拓国内外市场。

**第十一条** 市、区人民政府应当支持建设符合需求的智能网联汽车产业园,制定相关规划和政策,完善园区基础设施和配套服务,引导资本、技术、人力资源等要素聚集,增强园区集聚产业、孵化企业、培育市场的功能。

**第十二条** 市人民政府应当支持智能网联汽车检验检

## 武汉市人民代表大会常务委员会公告

(十五届)第二十八号

武汉市第十五届人民代表大会常务委员会第二十次会议通过的《武汉市智能网联汽车发展促进条例》,已经湖北省第十四届人民代表大会常务委员会第十三次会议批准,现予以公布,自2025年3月1日起施行。

武汉市第十五届人民代表大会常务委员会  
2024年12月30日

测产业发展,建设智能网联汽车封闭测试场、检验平台,构建智能网联汽车试验与测试评价体系,集聚专业检验检测机构,提升智能网联汽车及关键零部件的测试评价与检测认证能力。

**第十三条** 市、区人民政府应当支持智能网联汽车、智能交通、智慧城市深度融合,推动智能网联汽车相关智慧产业发展,构建实时动态感知、云端调度规划、高效精准决策的运营管理体系。

支持以智能网联汽车相关技术推动适用于配送、清扫、消杀、巡检、售卖等专业服务领域的自动驾驶装备产业发展。

**第十四条** 市、区人民政府应当支持智能网联汽车有关数据依法合理利用,建立健全智能网联汽车产业链上下游数据开发利用的合作机制,鼓励开发数据服务产品。

**第十五条** 市、区人民政府应当支持智能网联汽车领域重点实验室、产业创新中心、技术创新中心、制造业创新中心等创新载体建设,支持组建智能网联汽车创新联合体、专业孵化载体、新型研发机构,开展基础研究、应用研究与技术开发,提升产业创新策源能力。

支持组建智能网联汽车共性技术研发平台、科技资源共享服务平台,推动优质资源对外开放,开展检验检测、中试等科技服务。推进算力平台建设与共享,增强人工智能相关算力、算法、数据等对产业发展的支撑作用。

**第十六条** 市、区人民政府应当支持和引导企业、高等学校、科研机构等建立智能网联汽车关键核心技术攻关机制,突破关键核心技术发展瓶颈。

支持智能网联汽车领域重大科技成果产业化应用。支持行业领军企业引领带动产业技术创新和迭代升级。

## 第三章 基础设施建设

**第十七条** 市人民政府应当统筹车路云一体化建设,制定并组织实施通信设施、感知设施、计算设施等智能网联汽车基础设施建设规划,推进智能网联汽车基础设施建设与智慧城市基础设施建设衔接融合。

市、区人民政府应当推进道路数字化、智能化升级改造,建立健全可持续的智能网联汽车基础设施投资建设和运营维护模式。

鼓励和支持社会力量参与智能网联汽车基础设施投资、建设、运营和维护。

**第十八条** 市、区人民政府有关部门应当按照建设规划,开展智能化路侧基础设施建设,推动交通信号机和交通标志标识等联网改造,在重点路口和路段同步部署路侧感知设备和边缘计算系统。

**第十九条** 市人民政府应当依托国家智能网联汽车(武汉)测试示范区车城网平台,建设全市统一的智能网联汽车数据管理服务平台,依法采集、管理和利用智能网联汽车运行数据。

**第二十条** 支持通信运营企业依据智能网联汽车应用场景需求,优化升级通信网络,建设低时延、高可靠、高密度的智能网联汽车通信网络。支持和保障智能网联汽车专用无线电通信频段的安全应用。

支持高精度地图、众源采集及更新、高精度位置导航等技术 in 智能网联汽车领域的安全应用。

**第二十一条** 智能网联汽车基础设施产权所有人、管理人应当按照有关技术规范和标准,及时开展维护保养和升级改造,保障基础设施安全、稳定、高效运行。

**第二十二条** 智能网联汽车相关企业因特定应用场景需要,申请在现有公共基础设施上搭建智能网联交通相关设备的,相关部门应当依法予以支持。

## 第四章 推广应用

**第二十三条** 鼓励推广应用智能网联汽车新技术、新产品,支持智能网联汽车道路测试、示范应用、商业化试点和商业化运营,促进智能网联汽车技术和产品迭代升级,加快智能网联汽车产业化进程。

**第二十四条** 市人民政府应当支持道路基础设施较为完善的区域开放智能网联汽车道路测试、示范应用、商业化试点,探索开展商业化运营。具体办法由市人民政府制定。

市、区人民政府应当向社会公布智能网联汽车道路测试、示范应用、商业化试点和商业化运营的区域、路段、时段,设置

## 湖北省人民代表大会常务委员会

### 关于批准《武汉市智能网联汽车发展促进条例》的决议

(2024年11月29日湖北省第十四届人民代表大会常务委员会第十三次会议通过)

湖北省第十四届人民代表大会常务委员会第十三次会议决定:批准《武汉市智能网联汽车发展促进条例》,由武汉市人民代表大会常务委员会公布施行。

必要的标志标识,发布安全注意事项等提示信息。

**第二十五条** 使用智能网联汽车从事城市公共汽(电)车客运、出租汽车客运、道路普通货物运输、道路旅客运输、汽车租赁等商业化运营活动的经营者,应当依法办理市场主体注册登记,并满足运营管理要求。

**第二十六条** 支持智能网联汽车领域测试基地、产品质检中心等公共服务设施建设,提供智能网联汽车领域产业基础技术、测试验证、认证认可、数据存证等公共服务,增强产业配套支持能力。

**第二十七条** 支持智能网联汽车在智慧公交、智慧乘用车、智慧停车场、智慧城市物流等多领域示范应用和商业化试点,探索智能网联汽车多元化、可持续的商业模式,推进商业化运营和规模化应用。

支持在应用场景相对简单固定的区域应用智能配送、智能清扫、智能消杀、智能巡检、智能售卖等自动驾驶装备。

**第二十八条** 支持智能网联汽车异地道路测试和示范应用结果互认。已经或者正在国内其他地区开展智能网联汽车道路测试与示范应用,在本市再进行相同或者类似功能道路测试或者示范应用的,可以按照有关规定简化流程和项目。

## 第五章 安全保障

**第二十九条** 市、区人民政府应当建立健全智能网联汽车安全保障体系,加强车辆运行、应用服务、网络、数据和个人信息等安全管理和保护。

经济和信息化、交通运输、公安、网信、数据等部门应当按照各自职责加强对智能网联汽车的安全监管,编制网络安全事件、数据安全事件等应急预案,强化风险监测预警,并组织应急演练和处置工作。

**第三十条** 开展智能网联汽车道路测试、示范应用、商业化试点,应当按照国家规定具备相应条件,提供安全性自我声明,并由相关主管部门确认。

智能网联汽车应当按照有关规定具备记录、存储及在线监控车辆状态等功能,并设置显著标志标识,配备应急装置。

开展道路测试、示范应用、商业化试点和商业化运营的智能网联汽车相关运行安全数据应当按照有关法律、法规规定,上传至全市智能网联汽车数据管理服务平台。

**第三十一条** 智能网联汽车相关企业应当落实安全主体责任,加强安全监督管理,定期对智能网联汽车、自动驾驶系统及其他设施设备进行检查维护,及时消除安全隐患,并按照国家有关规定进行安全技术检验。

智能网联汽车产品生产者、销售者应当落实产品质量安全责任,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,应当按照国家有关规定提供及时、全面的技术支持、救援服务。

**第三十二条** 智能网联汽车相关企业应当依法建立健全网络安全管理制度,制定网络安全事件应急预案,落实网络安全等级保护制度,开展网络安全教育培训,加强网络安全监测,提高网络安全保护水平。

**第三十三条** 智能网联汽车相关企业应当依法建立全流程数据安全和个人信息保护制度,采取技术措施和其他必要措施,保障数据和个人信息安全。

开展智能网联汽车相关数据处理活动应当加强风险监测,发现数据存在安全缺陷、漏洞等风险时,应当立即采取补救措施;发生数据安全事件时,应当立即采取处置措施,按照有关规定及时告知用户并向有关主管部门报告。

智能网联汽车收集和产生的重要数据和个人信息,应当按照法律、行政法规规定进行存储和使用。

**第三十四条** 智能网联汽车发生车辆故障或者其他影响道路交通安全的情况时,驾驶人、随车安全员或者远程安全员应当采取开启危险警示灯、降低车速、行驶至不妨碍交通的地方停放等措施,降低车辆运行风险,或者配合公安机关交通管理部门对车辆进行应急处置。

**第三十五条** 智能网联汽车发生道路交通安全违法行为,配备驾驶人或者随车安全员的,公安机关交通管理部门依法对驾驶人或者随车安全员进行处理;不配备驾驶人或者随车安全员的,公安机关交通管理部门依法对车辆所有人或者管理人进行处理。

**第三十六条** 不配备驾驶人或者随车安全员的智能网联

汽车发生道路交通事故时,车辆所有人、管理人应当立即采取停车措施,迅速报警,并派人员到现场进行处置。

对于仅造成轻微财产损失的道路交通事故,当事人对事实及成因无争议的,可以自行协商处理。

**第三十七条** 智能网联汽车发生道路交通事故,由公安机关交通管理部门依照道路交通安全法法律、法规进行事故责任认定。

发生道路交通事故并造成损害,依法应当由智能网联汽车一方承担责任的,由车辆所有人或者管理人承担赔偿责任。车辆所有人或者管理人履行赔偿责任后,可以依法向负有责任的相关主体追偿。已经投保机动车交通事故责任强制保险、商业保险的,按照相关规定执行。

**第三十八条** 智能网联汽车车载设备、路侧设备、监管平台等记录车辆运行状态和周边环境的客观信息,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事故责任的依据。

## 第六章 服务保障

**第三十九条** 市、区人民政府应当在本级财政预算中安排资金支持智能网联汽车产业发展,统筹运用财政性资金、产业发展基金,支持智能网联汽车关键核心技术研发和产业化、新型基础设施建设、运营服务等领域重大项目。

**第四十条** 市、区人民政府应当建立健全智能网联汽车领域人才引进、评价和激励机制,在引进高层次、高技能以及紧缺型智能网联汽车人才方面给予政策支持。

鼓励高等学校和职业学校按需设置智能网联汽车相关专业,推动跨学科建设,与企业联合培养综合性、专业性人才。支持重点企业与高等学校、科研机构组建高水平智能网联汽车领域产学研融合共同体。

**第四十一条** 市、区人民政府及其有关部门应当按照鼓励创新发展、确保质量安全的原则,建立智能网联汽车领域创新创业容错机制,对智能网联汽车领域的新技术、新产品、新业态、新模式实行包容审慎监管。

**第四十二条** 经济和信息化、科技创新、市场监督管理等部门应当加强智能网联汽车产业运行监测、技术创新、标准体系建设等工作,提升产业发展服务水平。

鼓励行业协会、产业联盟、企业、科研机构、高等学校牵头或者参与制定智能网联汽车相关国际标准、国家标准、地方标准和行业标准,依法制定相关团体标准和企业标准。

**第四十三条** 鼓励有条件的区按照规定设立专项资金、产业发展基金,引导和带动社会资本参与智能网联汽车产业发展。

鼓励社会资本通过股权投资、债权投资等方式支持智能网联汽车产业发展。

鼓励金融机构创新融资支持方式,为智能网联汽车企业提供定制化金融产品和服务。

支持政府性融资担保机构为符合条件的智能网联汽车企业提供增信服务,降低融资门槛。

**第四十四条** 智能网联汽车所有人、管理人应当按照国家有关规定投保机动车交通事故责任强制保险和商业保险,使用智能网联汽车从事城市公共汽(电)车客运、出租汽车客运、道路旅客运输等经营活动的,还应当按照国家有关规定投保承运人责任保险。

鼓励保险机构开发与智能网联汽车产品研发、制造、使用、经营等相关的保险产品。

鼓励智能网联汽车相关企业、社会组织等联合设立社会风险基金,对在智能网联汽车道路交通事故中遭受人身、财产损失,因责任难以认定等原因不能及时得到赔偿的当事人,先予补偿。

**第四十五条** 司法机关、公安机关和市场监督管理、科技创新等部门应当加强智能网联汽车领域知识产权保护,培育知识产权交易市场,完善知识产权快速维权援助机制和调解、仲裁、诉讼等有机衔接的纠纷多元化解机制,依法打击知识产权侵权行为。

**第四十六条** 市、区人民政府应当对在智能网联汽车发展促进工作中作出突出贡献的单位和个人,按照有关规定给予奖励。

## 第七章 附 则

**第四十七条** 本条例下列用语的含义:

(一)道路测试,是指在指定路段进行的智能网联汽车自动驾驶功能测试活动。

(二)示范应用,是指在指定路段进行的、具有试点和试运行效果的智能网联汽车载人、载物等运行活动。

(三)商业化试点,是指在指定路段进行的、可以收费的、具有试点和试运行效果的智能网联汽车载人、载物等运行活动。

(四)商业化运营,是指经过测试验证,满足载人、载物 and 行业运营要求的智能网联汽车,在指定路段进行的载人、载物等经营活动。

(五)安全员,是指经智能网联汽车所有人、管理人授权,负责监控车辆运行状态和周围环境,能够直接接管或者从云端接管车辆,保障车辆安全运行的专业人员。

**第四十八条** 本条例自2025年3月1日起施行。

## 建筑弃料华丽转身点石成金,绿色食堂引领舌尖低碳风尚

# “无废细胞”激活城市绿色动能

我市一直高度重视固体废物污染治理工作,将“无废城市”建设作为推动减污降碳协同增效的重要举措,通过绿色发展方式和低碳生活方式的转变,持续推进固体废物源头减量和资源化利用。“无废细胞”则是指在固体废物源头减量、资源化利用和无害化处置等工作绩效突出的社会生产生活各类组成单元。通过各区各单位不断探索,目前全市已累计打造1488个“无废细胞”,一张张“无废细胞”新品牌亮点纷呈。

### 建筑弃料处理“产业化”,为城市建设“添新砖加新瓦”

随着武汉城市建设加快更新升级,建筑垃圾日益增多。综合利用建筑垃圾、真正实现绿色发展,成为城市发展的重要课题。

转轴搅拌、水泵抽吸、筛机震荡,位于汉阳的武汉盛璟阳环保科技有限公司厂区一角,“搅拌站固体废物处理装置”如同一个繁忙的生产线,将混凝土泥浆收集、分离、处理,大小不同的砂石颗粒从泥水中分离出来,成为原材料重新用于生产。

这家企业积极构建“拆除—处置—销售—应用”全链条服务能力,对建筑弃料进行资源化利用,实现经济效益和环境效益“双提升”。

日前,该公司建成了建筑弃料破碎再生及水稳、沥青砼、商



盛璟阳环保科技有限公司。

品砼三条专业生产线。公司发挥“城市环境净化器”作用,在武汉市范围内,广泛消纳沥青混凝土路面铣刨料、改建工程废弃混凝土块、废弃水泥砖、大理石块料等,产

出多种型号的再生骨料水泥稳定碎石、再生骨料实心砖、再生骨料透水混凝土、RAP热再生沥青混凝土、冷再生沥青混合料等绿色建材。

“仅沥青砼一条生产线,一年就能降低150万元的生产成本。”该公司技改负责人介绍。

综合统计,该企业年资源化利用建筑弃料量能力可达120万吨。再生产品的使用,能耗相较于原生产品降低了约28%,碳排放降低约30%。

在建筑弃料处理领域,传统的轻物质分选模式面临分选效果差、噪音大等问题。

“我们创新采用独特的BHF系列带式水浮选技术,可以有效去除建筑弃料中的木块、碎布、塑料和纸片等轻物质,还能清除附着在垃圾上的浮土,轻物质去除率高达99%。”武汉环投千山环境产业有限公司有关人士介绍。

“这些轻物质、木头、废弃木材等可以做成轻物质燃料,大石头、砖块等做成再生骨料。”

通过建筑弃料破碎筛分生产线、海绵城市透水砖生产线、移动式建筑弃料破碎生产线的精细加工,各种建筑弃料华丽变成各类建筑再生产品,为城市建设“添新砖加新瓦”,实现建筑弃料的“减量化”“资源化”“无害化”。

### 打造绿色食堂,引领“舌尖”低碳风尚

小食堂,稍不注意就能造成大浪费。减少食物浪费,须从一粥一饭细微处着手。

削下层的萝卜皮,加入糖、醋腌渍,就是爽口小菜。老菜梗切丝,焯水调味,就是清凉小菜……江岸区机关事务服务中心巧用食材“边角余料”,引领“舌尖”低碳风尚。

以前一锅菜炒出来,分量不容易掌握,容易造成浪费。现在食堂根据单位、部门分时就餐、按时段炒、分批出菜,做到“少上勤续”,不仅控制了菜量、减少食材过剩,也能保证菜品的口感,让干部职工随时吃上热乎的饭菜。

同时,优化供餐模式,根据干部职工的年龄结构、性别比例和口味需求,科学搭配菜品,合理调整套餐计划。在主食上,该中心将主食分为大、中、小三个分量,大家按需取餐,少拿多取,吃好吃饱不浪费,真正做到光盘行动,减少食品剩余和浪费。

对于少量厨余垃圾,中心在黄浦科技大厦食堂和江岸科技大厦办公区食堂分别配置了一台厨余垃圾处理设备,日均处理百余斤餐厨垃圾,实现源头减量。

下一步,我市将继续以“无废细胞”建设为载体,抓好典型带动、创新驱动、投资拉动、协同联动,广泛凝聚各方力量,推动全域“无废城市”建设驶入“快车道”,迈上“新台阶”,以“无废”“小细胞”汇聚起减污降碳“大能量”。

文/崔显之 袁璐 匡正南 于海涛 杨海鑫 供图/市生态环境局

### 武汉“无废城市”建设优秀案例