

# 长沙市自动驾驶汽车发展条例

## 长沙市人民代表大会常务委员会公告

(2025年第16号)

《长沙市自动驾驶汽车发展条例》已经2025年10月31日长沙市第十六届人民代表大会常务委员会第三十二次会议通过,2025年11月27日湖南省第十四届人民代表大会常务委员会第十九次会议批准。现予公布,自2026年4月1日起施行。

长沙市人民代表大会常务委员会  
2025年12月28日

### 第一章 总则

**第一条** 为了规范和促进自动驾驶汽车创新应用,维护道路交通安全,推动自动驾驶汽车产业高质量发展,促进智慧交通和智慧城市建设,根据有关法律、法规,结合本市实际,制定本条例。

**第二条** 本市人民政府应当加强自动驾驶汽车的发展促进、基础设施建设、上路通行管理、安全保障等活动,适用本条例。本条例所称自动驾驶汽车,是指按照国家标准,在设计运行条件下,可以由自动驾驶系统操作的汽车。

**第三条** 本市自动驾驶汽车的发展遵循市场主导、政府引导、创新驱动、安全有序的原则,鼓励多种技术路线发展及融合。

**第四条** 市人民政府应当加强自动驾驶汽车发展工作的领导,制定自动驾驶汽车产业发展规划和政策措施,建立健全统筹协调工作机制,研究解决自动驾驶汽车发展中的重大问题。

县(市、区)人民政府应当根据自动驾驶汽车产业发展规划,结合区域资源禀赋和产业发展需求,推进自动驾驶汽车产业规模化发展。

**第五条** 工业和信息化部门负责自动驾驶汽车发展工作的组织指导和督促。

公安机关交通管理部门负责自动驾驶汽车道路交通安全管理工作。

交通运输部门负责自动驾驶汽车道路运输运营管理工作。

网络安全和信息化、发展和改革、科学技术、财政、自然资源规划和住房、城乡建设、商务、市场监督管理、城市管理、数据、消防救援等部门按照各自职责,做好自动驾驶汽车发展相关工作。

### 第二章 促进措施

**第六条** 市和县(市、区)人民政府应当统筹运用财政性资金、产业发展基金等,支持自动驾驶汽车技术创新、推广应用、标准制定、基础设施建设等事项。鼓励有条件的县(市、区)人民政府统筹安排资金,引导和带动社会资本参与自动驾驶汽车产业发展。

鼓励金融机构创新融资支持方式,为自动驾驶汽车相关企业提供定制化金融产品和服务。鼓励政府性融资担保机构为符合条件的自动驾驶汽车相关企业提供增信服务,降低融资门槛。鼓励社会资本通过股权投资、债权投资等方式支持自动驾驶汽车产业发展。

**第七条** 市和县(市、区)人民政府应当采取措施支持下列事项:

(一)自动驾驶汽车领域基础研究、应用研究和自动驾驶解决方案研发以及感知、决策、通信、控制等关键技术攻关;

(二)自动驾驶汽车领域重点实验室、企业技术中心、工程技术研究中心、制造业创新中心、新型研发机构、中试平台等创新载体建设;

(三)自动驾驶汽车整车、关键零部件制造和测试评价与检测认证能力提升;

(四)自动驾驶汽车技术创新发展的其他重要事项。

**第八条** 市和县(市、区)人民政府应当建立和完善自动驾驶汽车产业人才引进、评价与激励机制,聚焦产业链关键环节引进高层次人才和团队,并为其创新创业等提供便利条件。

鼓励自动驾驶汽车企业与高等院校、科研机构建立人才联合培养和双向流动机制,鼓励自动驾驶汽车企业家、科学技术人员到高等院校、科研机构兼职从事教学和科研工作,鼓励高等院校、科研机构科研人员按照国家和省有关规定到自动驾驶汽车企业兼职开展研发和实践活动。

鼓励高等院校、科研机构开放共享科教资源,开展产学研项目,设置相关专业,培育自动驾驶汽车产业综合性、专业性人才。

**第九条** 市人民政府应当建立由科研机构、高等院校、企业等单位专家组成的自动驾驶汽车发展专家咨询机制,发挥专家对自动驾驶汽车发展涉及的技术、伦理、安全、法律等问题的研究咨询作用。

**第十条** 支持企业、科研机构、高等院校、行业协会等制定或者参与制定自动驾驶汽车相关团体标准和行业标准,参与制定国家标准、行业标准、地方标准。

**第十一条** 市工业和信息化、数据等相关部门应当建立健全自动驾驶汽车产

业链上下游数据开发利用合作机制,在依法、安全可控的条件下对自动驾驶汽车数据进行有序开放、授权使用和流通利用。

鼓励市场主体依法开发自动驾驶汽车可信数据空间、行业高质量数据集等数据服务产品,提供市场化、社会化的应用和服务。

**第十二条** 鼓励自动驾驶汽车行业协会、商会、产业与技术联盟等行业组织的建设和发展。

鼓励自动驾驶汽车行业组织制定行业自律规范,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。

**第十三条** 市、县(市、区)人民政府及工业和信息化等相关部门应当按照鼓励创新和发展的原则,确保质量和安全的原则,对自动驾驶汽车领域的新技术、新产业、新业态、新模式实行包容审慎监管。

**第十四条** 鼓励通过举办研讨、交流、峰会、论坛等活动,开展自动驾驶汽车领域国内外交流与合作。

鼓励国内外企业在本市设立自动驾驶汽车生产基地和研发机构,支持本地企业开拓国内外市场。

**第十五条** 市和县(市、区)人民政府应当根据道路承载能力、技术安全标准等实际情况,合理规划相关应用场景车辆的总量,分阶段、按区域开放重点应用场景。

支持开展新业态技能培训,加速培育新兴岗位,促进劳动力市场动态平衡。

### 第三章 基础设施建设

**第十六条** 市和县(市、区)人民政府应当将自动驾驶智能化路侧基础设施纳入智慧城市建设内容,结合现有资源统筹规划,有序建设必要的自动驾驶智能化路侧基础设施。现有道路可以通过改造现有设施方式推进;新建、改建、扩建道路按照智慧城市要求和自动驾驶汽车发展规划逐步推进。自动驾驶智能化路侧基础设施建设应当考虑各种自动驾驶技术路线发展需求。

鼓励市场主体依法参与自动驾驶智能化路侧基础设施的投资、建设、运营和维护等工作。

**第十七条** 市人民政府应当统筹管理本市自动驾驶汽车服务管理平台,自动驾驶汽车相关企业应当按照有关规定上传车辆运行安全相关数据。

市和县(市、区)人民政府应当支持自动驾驶汽车与智慧交通、智慧城市深度融合,构建实时动态感知、协同决策规划、远程控制与管理的运营管理体系。

**第十八条** 支持通信运营企业建设适应自动驾驶汽车发展需求的通信网络,保障自动驾驶汽车专用无线电通信频段的安全应用。

**第十九条** 市自然资源和规划部门应当组织建设自动驾驶高精度导航电子地图公共服务体系,建立自动驾驶高精度

操控装置。

自动驾驶汽车主要是指依车载传感器、控制器等硬件,结合算法可以实现不同层级自主驾驶的車輛,无需或减少人类干预,其聚焦车辆自身的自动化驾驶能力。《条例》中定义的自动驾驶汽车指的是具备L3—L5自动驾驶技术级别的車輛,其中L5级别汽车也就是通常说的无人驾驶汽车。因此,从内涵来看,智能网联汽车侧重“车辆能与外界协同开得更”,自动驾驶汽车侧重“车辆能自己开”。从外延来看,智能网联汽车涵盖范围>自动驾驶汽车涵盖范围>无人汽车涵盖范围。

通过对概念的解读,我们可以看到“智能辅助驾驶”与“自动驾驶”是有区别的,其核心在于“系统是否具有独立驾驶能力”。智能辅助驾驶是辅助人类驾驶员完成驾驶任务,人类需全程监控路况、随时接管车辆,系统仅承担部分操作,责任主体为人类驾驶员,发生交通事故情况下,按照现行的道交法规处理;自动驾驶是车辆在特定或全场景下自主完成驾驶操作,人类驾驶员可在系统激活期间不监控路况(L3级需在系统请求时接管,L4—L5级无需接管)。由于自动驾驶汽车属于新兴业态,现行的道交法规尚未有明确规定,因此,《条例》出台的目的之一就是对未来在长沙区域内,自动驾驶汽车的运行要求,发生交通事故情况下的责任主体划分、责任承担等问题予以明确。

**记者:**请问《条例》提到的划定自动驾驶汽车道路测试、示范应用通行路段和区域,今后将如何落地?

导航电子地图生产、众源更新、安全应用和联合监管机制,按照规定配合做好高精度导航电子地图快速审核等工作。

自动驾驶汽车相关企业应当按照有关规定保护自动驾驶汽车时空数据安全。相关测绘单位在开展自动驾驶高精度导航电子地图测绘项目前,应当书面告知市自然资源和规划部门。

### 第四章 上路通行管理

**第二十条** 市工业和信息化部门会同市公安机关交通管理部门、交通运输、城市管理等部门,按照确保安全、方便管理的原则,根据智慧城市及自动驾驶汽车发展需求划定自动驾驶汽车道路测试、示范应用通行路段和区域,经市人民政府批准后向社会公布,并在适当位置设置必要的标识或者提示信息。

市人民政府应当逐步推进本市行政区域内自动驾驶汽车通行进程,并推动自动驾驶智能化路侧基础设施与周边城市互联互通。

**第二十一条** 在本市开展自动驾驶汽车道路测试、示范应用活动,应当符合国家有关规定。具体办法由市工业和信息化部门会同有关部门制定。

**第二十二条** 自动驾驶汽车上路行驶期间应当遵守道路交通安全法律、法规。

自动驾驶汽车上路行驶应当按照规定具备记录、存储及在线监控车辆状态等功能,配备应急装置,放置车辆号牌,在车身配备能够提醒其他车辆和人员注意的显著标识,激活使用车辆自动驾驶系统时应当开启车辆自动驾驶模式安全提示。

乘车人应当注意自动驾驶汽车车内安全提示,并遵守乘车安全规则。

**第二十三条** 自动驾驶汽车道路测试主体开展道路测试活动,不得搭载与测试无关的人员或者货物。

在开展示范应用活动时,自动驾驶汽车可以按照有关规定搭载探索商业模式所需的人员或者货物,但是应用主体应当提前告知搭载人员及搭载货物的所有人、管理人相关风险、计费规则,并采取必要的安全措施。

**第二十四条** 鼓励开展下列自动驾驶汽车场景应用活动:

(一)除出租车业务以外的城市公共汽车、出租车等客运服务;

(二)除危险货物运输以外的道路货物运输;

(三)摆渡接驳、治安巡逻等城市运行保障;

(四)国家和本省、市支持开展的其他场景应用。

市和县(市、区)人民政府应当支持自动驾驶汽车按照从简单到复杂、低风险到高风险的原则,开展应用场景创新。

**第二十五条** 自动驾驶汽车因发生故障驶出规定通行的区域、道路,或者出现其他可能影响交通安全的情形时,驾驶

人、安全员或者平台安全监控人员应当按照规定立即采取人工接管、开启危险警示灯、降低行驶速度并将车辆行驶至不妨碍交通的地方停放等措施降低事故风险。

**第二十六条** 自动驾驶汽车发生交通事故时,驾驶人、安全员或者平台安全监控人员等应当按照规定采取必要的安全处置措施,并迅速报告公安机关交通管理部门。事故仅造成轻微财产损失的,应当迅速撤除现场,恢复交通,可以依法自行协商处理。

自动驾驶汽车发生道路交通安全违法行为,属于驾驶人或者安全员操作责任的,由公安机关交通管理部门依法对驾驶人或者安全员进行处理;属于自动驾驶系统原因导致的,由公安机关交通管理部门依法对自动驾驶汽车相关主体进行处理。

### 第五章 安全保障

**第二十七条** 市网络安全和信息化、工业和信息化、公安、交通运输、数据、消防救援等部门应当建立自动驾驶汽车安全管理联动机制,构建覆盖自动驾驶汽车生产企业、电子零部件供应商、网络运营商、服务提供商等产业链关键环节的安全责任体系,完善风险评估、等级测评、监测预警、应急响应等机制。

**第二十八条** 自动驾驶汽车生产者、销售者应当落实产品质量安全责任,按照国家规定加强自动驾驶汽车产品准入、召回及软件在线升级管理,建立健全产品质量安全追溯和产品售后服务机制,在自动驾驶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,提供及时、全面的技术支持和救援服务。

**第二十九条** 自动驾驶汽车道路测试、示范应用主体应当依法履行安全生产主体责任,建立健全运行安全管理制度,建设安全监测平台,对车辆、人员等运行情况进行全流程动态监测;加强车辆的日常维护和检测,确保符合车辆安全运行管理要求;建立健全风险与突发事件管理制度,根据有关规定制定和完善应急预案,并组织开展应急演练。

**第三十条** 自动驾驶汽车道路测试、示范应用主体开展道路测试、示范应用活动,应当按照规定配备安全员、平台安全监控人员。安全员、平台安全监控人员应当遵守道路交通安全法律、法规,履行下列职责:

(一)按照操作规范监测车辆运行;

(二)掌握车辆运行时的交通环境,根据平台安全监测、汽车系统提示和道路交通突发情况,及时发出预警并接管车辆控制权;

(三)发生交通事故时,配合公安机关交通管理部门做好事故责任认定、处理等工作;

(四)其他应当履行的职责。

**第三十一条** 自动驾驶汽车生产、车联网软件提供、通信运营等相关企业应当

依法落实网络安全等级保护制度,建立网络安全风险管控机制,制定网络安全事件应急预案,按照有关规定及时优化升级自动驾驶系统软件,落实网络安全相关管理要求。

**第三十二条** 自动驾驶汽车生产、车联网软件提供、通信运营等相关企业,应当依法建立健全数据安全管理制度,遵守下列规定:

(一)收集数据应当与车辆行驶和交通安全有关;

(二)评估数据安全风险,分类分级保护有关数据;

(三)处理个人信息应当遵守个人信息保护法的有关规定;

(四)处理重要数据时按照规定开展风险评估,并向网络安全和信息化等有关部门报送风险评估报告;

(五)为车辆所有人、管理人等查阅车辆运行数据和使用人查阅本人使用期间与事故、故障相关的数据提供查询工具和路径;

(六)国家和本省、市规定的其他要求。

在发生或者可能发生涉及国家安全、用户个人信息的泄露、损毁、丢失等情况时,相关企业应当立即采取补救、处置措施,按照规定及时告知用户并向有关部门报告。

自动驾驶汽车数据的跨境传输应当遵守国家有关规定。

**第三十三条** 开展自动驾驶汽车道路测试、示范应用等活动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、承运人责任险,并投保一定金额的商业保险或者提供相应金额的保函。

鼓励保险机构自主开发或者与自动驾驶汽车相关企业合作开发适应自动驾驶汽车特点的保险产品。

### 第六章 附则

**第三十四条** 推广使用配送、巡检、零售、环卫等专用作业的功能型无人设备参照本条例执行,具体办法由市工业和信息化部门会同公安机关交通管理部门、交通运输、市场监督管理等有关部门制定。

**第三十五条** 本条例下列用语含义:(一)道路测试,是指在指定路段、区域对自动驾驶汽车的自动驾驶功能进行测试的活动。

(二)示范应用,是指自动驾驶汽车在指定路段、区域开展具有试点、试行效果的载人、载物或者特种作业活动。

(三)安全员,是指现场监控汽车运行状态和周围环境,随时接管汽车的专业人员。

(四)平台安全监控人员,是指负责在后台监控自动驾驶汽车运行状态和周围环境的专业人员。

**第三十六条** 本条例自2026年4月1日起施行。

## 关于《长沙市自动驾驶汽车发展条例》相关问题的解读

**记者:**请问《条例》的颁布,对于长沙自动驾驶汽车产业发展将有何助力作用?

**市工业和信息化局党组成员、副局长陶路:**长沙作为全国自动驾驶汽车产业起步最早的城市,具备扎实的产业基础和突出的发展优势,目前拥有5块自动驾驶领域国家级牌照,并形成了涵盖智能网联整机制造、感知设备、自动驾驶算法、车联网运营等领域的产业发展格局。此次《条例》的颁布,旨在以问题为导向,聚焦发展所需,通过立法补位、制度创新,引导产业规范有序发展。未来,长沙将以技术创新、产品研发、场景应用等为导向,依托湖南湘江新区、长沙经开区、雨花经开区等,通过整合企业、高校、科研院所等各方资源,打造集技术研发、成果转化、生产制造、产品测试、示范应用、商业运营于一体的自动驾驶汽车全流程产业链。

**记者:**请问打造自动驾驶汽车应用场景,对于智慧交通体系建设和市民生活便利化将有何助力作用?

**市交通运输局党组成员、副局长何罕:**打造自动驾驶汽车应用场景,在构建智慧交通体系、方便市民生活方面的助力作用是多维度的。在赋能智慧交通体系建设方面,一是可以强化道路安全底线,如自动驾驶汽车通过激光雷达、摄像头等传感器及AI算法,实时感知周边环境,可有效避免人为疏忽导致事故;二是提升交通运行效率,如自动驾驶结合车路协同技术,可实现信号灯动态适配、潮汐车道自主调整,减少路口空放与延误;三是推动智慧交通智能化升级,如自动驾驶依托

数字、路侧感应装置等技术,构建“车-路-云”一体化感知网络,实现交通状况实时监测与决策,推动智慧交通从“人工调度”向“智能管控”跨越。而在便捷市民生活方面,除可以提升出行便利性,如通过大数据调度算法精准匹配供需,缓解高峰打车等待时间外,智能泊车功能让停车不再困难等,还能赋能民生服务事项,如无人物流车打通民生服务堵点,提升物流效率,便利市民生活。

**记者:**请问“智能网联汽车”“自动驾驶汽车”“无人自动驾驶汽车”有什么区别?目前部分车企提的“智能辅助驾驶”概念,与“自动驾驶”又有何区别?

**市工业和信息化局党组成员、副局长陶路:**智能网联汽车主要是通过通信与车、车与路、车与人、车与车联网通信,实现车辆与外界信息交互,提升驾驶安全性、效率性的汽车,其强调车辆在具备自动驾驶能力基础上实现“车-路-云-人”协同。根据其自动化程度分为6个层级,即L0(应急辅助):系统仅提供碰撞预警等提示,驾驶全程由人类完全负责;L1(部分驾驶辅助):系统可辅助完成单一操作,人类需持续控制车辆并监控环境;L2(组合驾驶辅助):系统可同时控制转向、加减速等多项操作,但人类必须全程监控并随时准备接管;L3(有条件自动驾驶):在特定条件下,系统可独立完成全部驾驶任务,人类可在系统请求时接管;L4(高度自动驾驶):在限定区域内,系统无需人类干预即可完成驾驶,但超出范围需人工操作;L5(完全自动驾驶):系统可在任何环境下实现全无人驾驶,无需方向盘等人工

操控装置。

自动驾驶汽车主要是指依车载传感器、控制器等硬件,结合算法可以实现不同层级自主驾驶的車輛,无需或减少人类干预,其聚焦车辆自身的自动化驾驶能力。《条例》中定义的自动驾驶汽车指的是具备L3—L5自动驾驶技术级别的車輛,其中L5级别汽车也就是通常说的无人驾驶汽车。因此,从内涵来看,智能网联汽车侧重“车辆能与外界协同开得更”,自动驾驶汽车侧重“车辆能自己开”。从外延来看,智能网联汽车涵盖范围>自动驾驶汽车涵盖范围>无人汽车涵盖范围。

通过对概念的解读,我们可以看到“智能辅助驾驶”与“自动驾驶”是有区别的,其核心在于“系统是否具有独立驾驶能力”。智能辅助驾驶是辅助人类驾驶员完成驾驶任务,人类需全程监控路况、随时接管车辆,系统仅承担部分操作,责任主体为人类驾驶员,发生交通事故情况下,按照现行的道交法规处理;自动驾驶是车辆在特定或全场景下自主完成驾驶操作,人类驾驶员可在系统激活期间不监控路况(L3级需在系统请求时接管,L4—L5级无需接管)。由于自动驾驶汽车属于新兴业态,现行的道交法规尚未有明确规定,因此,《条例》出台的目的之一就是对未来在长沙区域内,自动驾驶汽车的运行要求,发生交通事故情况下的责任主体划分、责任承担等问题予以明确。

**记者:**请问《条例》提到的划定自动驾驶汽车道路测试、示范应用通行路段和区域,今后将如何落地?

车辆自动驾驶系统时应当开启车辆自动驾驶模式安全提示,避免出现交通违法行为。

对于交通违法行为责任划分问题,《条例》中明确规定自动驾驶汽车发生道路交通安全违法行为时,属于驾驶人或者安全员操作责任的,由公安机关交通管理部门依法对驾驶人或者安全员进行处理;属于自动驾驶系统原因导致的,由公安机关交通管理部门依法对自动驾驶汽车相关主体进行处理。

**记者:**请问自动驾驶汽车上路行驶发生故障或交通事故应如何处置?

**市公安局交警支队副支队长李泉:**自动驾驶汽车上路行驶发生故障时,驾驶人或者安全员、平台安全监控人员应当按照规定立即采取人工接管、开启危险警示灯、降低行驶速度并将车辆行驶至不妨碍交通的地方停放等措施降低事故风险。发生交通事故时,驾驶人或者安全员、平台安全监控人员等应当按照规定采取必要的安全处置措施,并迅速报告公安机关交通管理部门。事故仅造成轻微财产损失的,应当迅速撤除现场,恢复交通,可依法自行协商处理。

**记者:**请问自动驾驶汽车申请上路通行的流程是什么?

**市公安局交警支队副支队长李泉:**自动驾驶汽车上路通行指的是自动驾驶汽车在开放道路开展测试、示范应用。目前申请上路通行的流程主要参考已实施的《长沙市智能网联汽车道路测试与示范应用管理细则(试行)V5.0》,后续会出台相应的实施细则。现行的管理细则中明确

了在开放道路开展测试、示范应用的要求和流程,具体包括“基本条件”“申请与审核”“申领临时号牌”三部分内容。“基本条件”指的是道路测试主体、安全员(驾驶员)和自动驾驶汽车需要满足的条件。“申请与审核”包括三个流程,具体为道路测试主体发起申请后,由第三方管理机构组织审查,再报市联席工作小组审议、确定。其中,第三方管理机构组织审查需要经过实车检查试验、数据上传核实、行驶风险论证、专家评审四个步骤。“申领临时号牌”指的是按照《机动车登记规定》要求准备相关证明、凭证材料,向长沙市公安局车辆管理所申领试验用机动车临时行驶车号牌。

**记者:**湘江新区作为先行先试区,《条例》颁布实施后,如何结合《条例》发挥新区先行先试的优势?

**湖南湘江新区管理委员会科技创新和产业促进局党组书记、局长曾敏:**湖南湘江新区作为先行先试区,在《条例》颁布后,将通过尝试打造“三个先行”,即制度创新先行:建立多部门联席专班,统筹用好科创、交管、交通、城管等部门资源,实现道路测试、示范应用的“一件事一次办”;政策协同先行:在《条例》框架内率先制定配套实施细则,简化测试与应用审批流程,探索精简高效的创新机制;场景应用先行:积极构建面向“车路云一体化”应用的的城市级智能网联场景,率先开展无人配送、智能微循环巴士等前沿示范,持续推动“车路云一体化”新型基础设施建设,支撑自动驾驶汽车与智慧交通、智慧城市深度融合。