

# 中国智能交通产业联盟 团体标准立项公告

2024年第4号【总第64号】

## 关于联盟团体标准制修订项目立项的通知

联盟各成员单位：

为有效推进联盟标准化工作，并依照标准管理工作计划及安排，《面向智慧高速公路数字底座的高精地图数据技术要求》《普通国道主动安全提升建设指南》《基于路侧设施的城市交叉路口高精度地图更新框架和数据规范》等16项标准提案已在会上完成标准技术表达，并已通过工作组内投票，依据联盟标准制修订程序，现予批准立项。

附件 联盟团体标准制修订项目立项清单



附件

联盟团体标准制修订项目立项清单

序号	立项编号	项目名称	范围和主要技术内容	制修订	起草单位
1	T/ITS 0296-2024	面向智慧高速公路数字底座的高精地图数据技术要求	<p>范围： 本文件规定了面向智慧高速公路数字底座的高精地图数据技术要求，包括点云数据、瓦片数据、矢量数据的要素要求和指标要求。 本文件适用于智慧高速公路数字底座建设中高精地图的制作与应用，其他道路场景可参照使用。</p> <p>主要技术内容： 1. 高精地图点云数据要求 (1) 点云数据格式要求 (2) 点云数据密度要求 (3) 点云数据位置精度要求 (4) 点云数据完整性要求 (5) 点云数据清洗要求 (6) 点云数据颜色要求 2. 高精地图瓦片数据要求 (1) 瓦片数据格式要求 (2) 瓦片数据位置精度要求 (3) 瓦片数据完整性要求</p>	制定	交通运输部公路科学研究院、北京万集科技股份有限公司、山东高速信息集团有限公司、北京市首都公路发展集团有限公司、安徽博微广成信息科技有限公司

			<p>(4) 瓦片数据像素要求</p> <p>(5) 瓦片数据层级要求</p> <p>(6) 瓦片数据颜色要求</p> <p>3. 高精地图矢量数据要求</p> <p>(1) 矢量数据格式要求</p> <p>(2) 矢量数据位置精度要求</p> <p>(3) 矢量数据完整性要求</p> <p>(4) 矢量数据图层要求</p>		
2	T/ITS 0297-2024	普通国省道主动安全提升建设技术要求	<p>范围： 本规范拟从路网运行安全、基础设施安全、安全提升一张图、网络安全保障等几个层次，研究各层次包含的具体建设内容，并提出普通国省道主动安全提升总体架构。</p> <p>主要技术内容： 1. 路网运行安全建设内容研究：拟从道路管理者和出行者两个角度考虑，形成路网运行安全建设内容，如缩短管理者事件发现时间的交通事件检测、提升出行者恶劣天气出行安全性的雾天行车诱导等。 2. 基础设施安全建设内容研究：拟根据基础设施分类，从桥梁、隧道、机电设施、交安设施等方面提出建设内容，包括场景、功能、性能、安装布设等相关要求。 安全提升一张图建设内容研究：拟基于外场建设场景，从系统功能、性能层面提出建设要求。 3. 网络安全保障建设内容研究：拟从外场设施安全保障及中心安全保障两个角度，提出保障层建设内容。</p>	制定	<p>华设计集团股份 有限公司、江苏省交 通运输厅公路事业 发展中心、宿迁市公 路事业发展中心、中 路高科交通科技集 团有限公司、中国信 息通信研究院</p>
3	T/ITS 0298-2024	基于路侧设施的城市交叉路口高精度	<p>范围： 本文件定义了基于路侧设施的城市交叉路口高精地图更新框架和数据规范，围绕道路交通基础设施开展高精地图的生成和更新，确定了相关更新框架和数据规范。 本文件适用于指导车路云一体化建设中的路侧基础设施建设、数据采集要求和高精地</p>	制定	<p>北京四维图新科技 股份有限公司、清华 大学、交通部公路科 学研究院、中国信息</p>

		地图更新 框架和数据规范	<p>图构建更新，以确定通过车路云协同准确成图和快速更新的水平。</p> <p>主要技术内容：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 规定了路侧感知单元构建支持高精度地图动态更新的总体框架，包括数据感知、传输、自动化识别、交通地图要素构建以及更新策略等。</li> <li>2. 规定了路口交通地图要素的表达。包含了城市路口范围内的转向引导线、待行区、人行横道、停止线等静态要素。</li> <li>3. 规定了路侧感知单元（如摄像头、激光点云等）的基本要求，包括其安装位置、应具备的性能以及精度等。</li> <li>4. 规定了路口高精地图要素种类、属性以及相关数据模型的表达以及不同精度和不同要素数量下对应的地图类型。</li> </ol>		通信研究院、北京市智慧交通发展中心（北京市小客车调控管理事务中心）
4	T/ITS 0299-2024	自主式交通系统互操作评价指标体系	<p>范围：</p> <p>本标准规定了自主式交通系统互操作技术在安全、效率、互操作性等方面的评价指标。本标准适用于自主式交通系统中，道路、轨道、水路等交通方式下多交通主体协同工作的互操作技术评价。</p> <p>主要技术内容：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 明确自主式交通系统互操作技术评价指标体系的相关基本术语；</li> <li>2. 明确自主式交通系统互操作技术的评价指标体系框架；</li> <li>3. 明确自主式交通系统互操作技术的评价关键指标定义与计算方法。</li> </ol>	制定	株洲中车时代电气股份有限公司，北方工业大学，北京航空航天大学，交通运输部水运科学研究院、交通运输部公路科学研究院、北京交通大学、北京邮电大学
5	T/ITS 0300-2024	自动驾驶车辆人机信任术语	<p>范围：</p> <p>本文件规定了自动驾驶车辆人机信任的术语及其定义。本文件适用于 GB/T 40429-2021 中定义的具备驾驶自动化功能、并且具备（传统或远程）驾驶员的车辆，以定义和规范人机共驾与交互过程中的人机信任相关术语。</p> <p>主要技术内容：</p>	制定	中国科学院软件研究所、重庆中科汽车软件创新中心、清华大学、重庆赛力斯凤凰智创科技有限公司、中国汽车工程研

			<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 定义自动驾驶车辆人机信任基本概念，包括总体解释、关键维度、组成部分等内容。</li> <li>2. 明确自动驾驶车辆人机信任的施信与受信主体相关的基本概念。</li> <li>3. 给出自动驾驶车辆人机信任影响因素相关的定义，并明确信任失匹配相关内容。</li> <li>4. 提出自动驾驶车辆人机信任的评估工具规范化描述，包括量表、测量模型与识别模型等。</li> <li>5. 规定自动驾驶车辆人机信任调控方法相关术语，包括对不同信任变化方向的详细定义。</li> <li>6. 阐明具备自动驾驶车辆人机信任评估与调控的交互系统的关键组间与功能相关术语。</li> </ol>		<p>究院股份有限公司、重庆大学、中汽院（江苏）汽车工程研究院有限公司、北京航空航天大学</p>
6	T/ITS 0301-2024	汽车智能座舱人-机-环境系统术语定义	<p><b>范围：</b> 本文件规定了智能座舱人-机-环境系统的相关术语及其定义。 本文件适用于 L2 及以上级别的自动驾驶车辆，以定义和规范智能座舱人-机-环境系统的相关术语。</p> <p><b>主要技术内容：</b> 1. 定义智能座舱人-机-环境系统的相关术语及其定义等内容。 2. 明确智能座舱人-机-环境系统、人机界面、人机交互及服务功能相关的基本概念。 3. 提出智能座舱人机工程的评估方法规范化描述。</p>	制定	<p>清华大学、北京工业大学、重庆大学、中国科学院软件研究所、中国汽车工程研究院股份有限公司、桂林电子科技大学、重庆中科汽车软件创新中心</p>
7	T/ITS 0302-2024	自动驾驶车辆行车风险认知与评估技术-术语及定义	<p><b>范围：</b> 本文件规定了自动驾驶车辆行车风险认知与评估系统风险状态感知、风险评估、风险态势推演、安全决策、系统集成等环节的专业术语定义和规范化描述。 本文件适用于具备行车环境风险认知、评估与规避系统的 M 类、N 类高级别自动驾驶车辆。</p> <p><b>主要技术内容：</b> 1. 基础术语：</p>	制定	<p>中汽院智能网联科技有限公司、清华大学、同济大学、中国汽车工程研究院股份有限公司、北京航迹科技有限公司</p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>1.1 风险要素</li> <li>1.2 事故强度</li> <li>1.3 混行交通</li> <li>2. 关键技术术语： <ul style="list-style-type: none"> <li>2.1 人工势能场方法</li> <li>2.2 碰撞概率评估方法</li> <li>2.3 行车风险评估模型</li> </ul> </li> <li>3. 产品及集成系统术语： <ul style="list-style-type: none"> <li>3.1 实时孪生测试系统</li> <li>3.2 风险认知与评估车载装置</li> </ul> </li> </ul>		
8	T/ITS 0303-2024	智能网联汽车人机交互安全设计规范	<p><b>范围：</b> 本文件规定了智能网联汽车人机交互安全设计的术语和定义、设计原则和设计要求、使用信息、可靠性和安全性要求、验证和确认方法。 本文件适用于乘用车人机交互功能的安全设计规范，其他类车型参照使用。</p> <p><b>主要技术内容：</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. 明确智能网联汽车人机交互安全设计的术语和定义</li> <li>2. 明确智能网联汽车人机交互安全设计的设计原则和设计要求</li> <li>3. 明确智能网联汽车人机交互安全设计的功能模块与使用信息</li> <li>4. 明确智能网联汽车人机交互安全设计的可靠性和安全性要求</li> <li>5. 明确智能网联汽车人机交互安全设计的验证方法</li> </ul>	制定	北京航空航天大学、蔚来汽车科技(安徽)有限公司、清华大学、交通运输部公路科学研究院、公安部道路交通安全研究中心
9	T/ITS 0304-2024	自主式交通系统信息安全分级规范	<p><b>范围：</b> 本标准定义了不同信息安全等级的自主式交通系统的技术要求，根据自主式交通系统信息安全分级技术要求，明确分级要求的各项指标及其测试方法。 本标准适用于指导自主式交通系统的信息安全指标的测试，以确定自主式交通系统的信息安全水平。</p>	制定	北京邮电大学、交通运输部公路科学研究院、北京奇虎科技有限公司、同济大学、北京航空航天大学

			<p>主要技术内容如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 确定自主式交通系统信息安全等级的体系指标，包括网络安全、设备安全、应用安全、数据安全和人工智能安全等层面；</li> <li>2. 确定自主式交通系统信息安全等级划分规则，包括等级划分模型、定级要素和等级特征；</li> <li>3. 确定自主式交通系统信息安全等级确定方法，包括定级对象、定级流程、重要程度、影响程度和安全威胁；</li> <li>4. 确定自主式交通系统信息安全测试总体方案，包括测试环境、测试方案、样本要求、测试流程等。</li> </ol>		<p>学、联通智网科技股份有限公司、北京万集科技股份有限公司</p>
10	T/ITS 0305-2024	<p>汽车智能座舱乘客晕动测试技术方法</p>	<p>范围：</p> <p>本文件规定了汽车智能座舱乘客晕动测试技术方法。本文件适用于指导汽车智能座舱乘客晕动的评价，以确定汽车产品或系统客观参数与晕车体验量化评价指标之间的关系，建立晕动模型，促进智能座舱乘客舒适性的研究。</p> <p>主要技术内容：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 明确汽车智能座舱乘客晕动测试技术方法，包括基于量表绩效的主观试验方法，基于真人生理参数的客观试验方法，基于图像参数的客观试验方法，基于仿生数据的客观试验方法以及基于仿生机器人的路试试验方法。</li> <li>2. 明确汽车智能座舱乘客晕动测试整体思路，包括获取汽车的客观参数，建立其与主观评价、行为绩效、生理指标、脑电指标等之间的关系。</li> <li>3. 明确汽车智能座舱乘客晕动试验工具的要求，包括便携性、通道与测试模型精度要求、模型要求、主观指标与传感器的要求。</li> <li>4. 明确汽车智能座舱乘客晕动测试用仿生机器人的要求，包括人体质量分布、身体尺寸分布、视觉采集技术要求、低头、斜视等姿态要求、震动与加速度传感器要求。通过获取真人的测试指标，建立真人与仿生机器人之间的关系，采用仿生机器人进行</li> </ol>	制定	<p>重庆渝微电子技术研究院有限公司、交通运输部公路科学研究所、东风商用车股份有限公司，华为技术有限公司，招商局检测车辆技术研究院有限公司</p>

11	T/ITS 0306-2024	自动驾驶出租车行车环境风险要素分类及阈值指南	<p>晕动评价。</p> <p>范围： 本文件规定了自动驾驶出租车在行车过程中需要考虑的各类环境风险要素。本文件适用于自动驾驶出租车，包含系统的研发、测试，相关政策/法规的制定，以及相关技术的研究。</p> <p>主要技术内容： 1. 明确自动驾驶出租车行车环境风险要素分类： 基于行车过程中风险的来源，将风险分为多类。 1.1 车内风险要素：包括但不限于乘客行为、车内设备故障等因素。 1.2 车辆自身风险要素：包括车辆硬件故障、软件错误、动力系统异常等因素。 1.3 车外风险要素：涵盖道路状况、气象条件、其他道路使用者行为等外部环境因素。 1.4 在每个大类下，根据具体的行车场景和风险程度，将风险要素进一步细分为多个层级。这种层级化的方式允许更精细的风险管理和应对措施。例如，车外风险可以根据天气状况分为“晴天、雨天、雾天”等多个子类。 2. 明确自动驾驶出租车行车环境风险要素的定义： 2.1 针对分类后的每一种风险要素，我们将基于一套预先制定的判定规则来定义这些要素。该规则将在研究中进行详细探讨，但不会包含在标准中。经过判定后，只有那些真正对行车安全构成威胁的环境要素会被选为风险要素，其他不构成实质风险的环境要素将被舍弃。 3. 标准中将给出每个选定的风险要素的详细定义，内容包括且并不限于： 3.1 物理特性：如尺寸、形状、重量等。 3.2 出现时机：何时、在何种条件下该要素会影响驾驶安全。 3.3 特征描述：涵盖多角度的特征，如温度、湿度、能见度等可能影响行车安全的参数。 3.4 明确自动驾驶出租车行车环境风险要素的阈值：</p>	制定	中汽院智能网联科技有限公司、清华大学、同济大学、中国汽车工程研究院股份有限公司、北京航迹科技有限公司
----	--------------------	------------------------	---	----	--

			<p>3.5 对于每一个已定义的风险要素，标准将进一步明确其多角度特征的具体阈值。这些阈值是衡量该要素对行车安全影响程度的关键指标，包括：</p> <p>3.5.1 基准阈值：表示该要素开始对行车安全产生影响的最小值。</p> <p>3.5.2 上限阈值：表示该要素对行车安全产生重大影响的最大值。</p> <p>3.6 此外，标准还将详细解释不同阈值的含义，以确保自动驾驶系统能够根据这些阈值做出相应的应对措施。例如，当环境风险要素超过基准阈值但未达到上限阈值时，车辆可以采取预防性措施；而当超过上限阈值时，车辆则应采取紧急应对措施，甚至考虑停止运营以确保安全。</p>		
12	T/ITS 0307-2024	自动驾驶 出租车行 车风险分 级	<p>范围： 本文件规定了自动驾驶出租车在行车过程中所面临风险的不同等级。 本文件适用于自动驾驶出租车，包含系统的研发、测试，相关技术的研究，及政策/法规的制定。</p> <p>主要技术内容：</p> <p>1. 明确自动驾驶出租车行车风险等级划分要素：  (1) 风险是否来源于环境（据此将风险分为环境风险和自车风险）；  (2) 环境风险是否会导致自车内乘员受到伤害；  (3) 环境风险是否会导致自车受到损害；  (4) 自车风险是否会导致自车内乘员受到伤害；  (5) 自车风险是否会导致车外有生命体受到伤害；  (6) 自车风险是否会导致车外无生命体受到损害。</p> <p>2. 明确自动驾驶出租车行车风险分级原则：  基于风险将对自车及乘员、车外有生命体/无生命体造成损伤的严重程度，将各风险等级划分要素划分为1~5层次。  (1) 第1层次表示无伤害或损害。  (2) 第2层次表示伤害或损害轻微。轻微的财产损失或人员不适（自车或设施造价1%</p>	制定	<p>中汽院智能网联科技有限公司、北京航迹科技有限公司、清华大学、同济大学、中国汽车工程研究院股份有限</p>

		<p>以内的损失)，对人员生命安全、车辆功能无实质性影响。</p> <p>(3) 第3层次表示伤害或损害中等。包括可治愈的轻度人员伤害（如擦伤或轻微骨折）或中等程度的财产损失（自车或设施造价1%-10%以内的损失），不至于危及生命或导致严重功能丧失。</p> <p>(4) 第4层次表示伤害或损害严重。包括严重的人员伤害（如重大骨折、内伤）或严重的财产损失（自车或设施造价10%-50%范围内的损失）。此级别的伤害可能需要长期治疗，并可能对人员生活质量产生重大影响。</p> <p>(5) 第5层次表示伤害或损害非常严重。包括人员死亡或不可逆的严重伤害（如永久性残疾）、车辆或环境的重大损毁（自车或设施造价50%以上大的损失）。此级别的伤害或损害可能对多个方面产生灾难性影响。</p> <p>3. 明确自动驾驶出租车行车风险等级划分规则：      基于各行车风险等级划分要素的层次，明确Robotaxi的行车风险等级。若各行车风险等级划分要素的层次均相同，则以该层次作为行车风险等级；若各行车风险等级划分要素的层次不同，则以最高层次等级作为行车风险等级。</p> <p>4. 明确自动驾驶出租车行车风险等级划分：      风险等级共分为1~5级。</p> <p>(1) 第1级风险：无。代表行车环境完全安全，Robotaxi可以正常运营，无须采取任何额外措施。</p> <p>(2) 第2级风险：低。代表行车环境存在轻微危险，可以通过自车单次感知、决策、执行等操作立即化解。对Robotaxi运营无明显影响，任务可继续执行。</p> <p>(3) 第3级风险：中。代表行车环境有一定危险性，可以通过自车多次感知、决策、执行来化解。对Robotaxi的运营有轻微影响，但车辆仍可安全行驶。</p> <p>(4) 第4级风险：高。代表行车环境具有较大危险性，需要采取紧急且复杂的感知、决策、执行措施来降低风险。但风险出现速度已大于风险解除速度，Robotaxi应尽快寻找安全地点停车。</p> <p>(5) 第5级风险：极高。代表行车环境非常危险，当前环境已不适宜Robotaxi运营，</p>		
--	--	---	--	--

			应在保证乘客、车辆和周边环境等安全的情况下，立即停止运营。		
13	T/ITS 0308-2024	自动驾驶出租车行车风险规避能力要求及测试方法	<p><b>范围：</b> 本文件定义了自动驾驶出租车在行车过程中风险规避能力的基本要求与测试方法。本文件适用于指导具备L3以上自动驾驶功能的M、N类营运车辆的风险规避能力的评估、测试与认证工作。</p> <p><b>主要技术内容：</b></p> <p>1、明确自动驾驶出租车风险规避能力测试总体方案：</p> <p>(1) 测试环境：设定包含多种复杂交通场景（如城市道路、内环快速、交叉路口、恶劣天气条件等）的测试环境，以全面评估自动驾驶出租车的风险规避能力。</p> <p>(2) 测试方案：制定详细的测试计划，包括测试场景设计、测试步骤、数据采集与分析方法等。</p> <p>(3) 样本要求：明确参与测试的自动驾驶出租车需满足的基本条件，如车辆型号、传感器配置、软件版本等。</p> <p>(4) 测试流程：从车辆启动到完成指定测试任务的完整流程，确保测试过程的标准化和可重复性。</p> <p>2、确定自动驾驶出租车道路行车功能及性能的测试方法：</p> <p>(1) 包括但不限于对道路标志、交通信号灯、行人、其他车辆等环境元素的识别与理解能力的测试。</p> <p>(2) 采用模拟与实车测试相结合的方式，验证自动驾驶出租车在基本风险要素下的感知精度与稳定性。</p> <p>(3) 在基本风险要素条件下，进行场景搭建和实车测试以评估自动驾驶出租车的风险规避能力。</p> <p>(4) 确定自动驾驶车辆在自身故障情况下安全策略有效性的测试方法：</p> <p>(5) 评估自动驾驶出租车在关键感知零部件发生故障时的安全机制有效性；</p> <p>(6) 采用实车故障注入的方式进行功能安全策略的验证，评估策略有效性；</p>	制定	中汽院智能网联科技有限公司、北京航迹科技有限公司、重庆长安汽车股份有限公司、清华大学、同济大学等

			<p>(7) 验证冗余系统备份功能在基本风险要素下的性能，如冗余系统的切换速率、有效性等；</p> <p>4、确定自动驾驶出租车在极端天气及道路环境情况下的应对策略技术要求：</p> <p>(1) 评估自动驾驶出租车基于感知数据，对潜在交通冲突、障碍物突然出现等风险的预测能力。</p> <p>(2) 在极端风险要素下，就自动驾驶出租车预期功能不足所应实现的安全策略的要求，如冰雹天气，出租车应停运，落石高发区域，车辆应能主动避开该线路等；</p> <p>(3) 在极端风险要素下，测试自动驾驶出租车在识别到风险后，采取减速、避让、停车等应急策略的合理性及符合性。</p> <p>5、明确自动驾驶出租车风险规避能力的综合评测与认证方法： 结合上述各项测试结果，对自动驾驶出租车的风险规避能力进行综合评级。 制定认证流程与标准，确保通过评测的自动驾驶出租车达到行业认可的安全水平。</p>		
14	T/ITS 0309-2024	城市公共交通数据分类分级规范	<p>范围： 本文件规定了城市公共交通数据管理、分级分类等规范及要求。</p> <p>主要技术内容： 本标准内容适用于城市公共交通的数据管理，可指导公交公司进行数据标准化、数据资产入表等。本标准包含主要技术内容：</p> <p>(1) 明确公共交通数据采集规范。</p> <p>(2) 明确公共交通数据分类规范。</p> <p>(3) 明确公共交通数据分级规范。</p> <p>(4) 明确公共交通数据存储规范。</p> <p>(5) 明确公共交通数据处理规范。</p> <p>(6) 明确公共交通数据共享规范。</p> <p>(7) 明确公共交通数据安全规范。</p>	制定	<p>岛海信网络科技股份有限公司；特来电新能源股份有限公司；郑州森鹏电子技术股份有限公司；北京交通信息中心；江苏盐城市公共交通有限公司</p>

			<p>(8) 明确公共交通数据资产入表规范。</p> <p>(9) 明确公共交通数据生命周期管理规范。</p>		
15	T/ITS 0310-2024	客运车辆 卫星定位 设备不在 线状态智 能取证技 术规范	<p><b>范围：</b> 本标准规定了省际客运车辆卫星定位装置不在线违法行为取证术语和定义、接入信息系统、线索发现、智能取证及取证要素等内容。 本标准适用于辖区内省际客运车辆卫星定位设备不在线状态的智能取证。</p> <p><b>主要技术内容：</b> (1) 接入的信息系统研究：应接入的信息系统包括但不限于交通智能政务网上办事平台系统、道路运输车辆卫星定位监管与服务系统、包车客运管理信息系统、省际客运班线票务系统、路网收费 ETC 系统、公路视频管理系统/场站视频管理系统等。 (2) 线索发现研究：：确定涉嫌客运车辆卫星定位设备不在线状态非现场取证筛查规则，以公司为主体，筛查汇总该公司 GPS 不在线车次情况，确定筛查负责部门。 (3) 智能取证研究：研究智能取证情况，包括数据内容、证据展现等内容。 (4) 取证要素研究：：研究结合国家有关法律法规中对于省际客运卫星定位不在线违法行为的规定，根据现有数据情况梳理形成省际客运卫星定位不在线违法行为取证要素。</p>	制定	中路高科交通科技集团有限公司、北京市交通运输综合行政执法总队、交通运输部公路科学研究所、北京航空航天大学、安徽博微广成信息科技有限公司
16	T/ITS 0311-2024	智能网联 汽车信息 安全行业 研究	<p><b>范围：</b> 标准旨在确保智能网联汽车在不同自动驾驶级别下的人机交互系统能够安全、可靠、高效地运行，保障驾驶员与车辆之间的信息交互、控制切换和响应机制的安全性及有效性。</p> <p><b>主要技术内容：</b> (1) 车路一体网络与数据安全白皮书 (2) 车路云一体化网络与数据安全白皮书 (3) 智能交通网络与数据安全白皮书</p>	制定	北京航空航天大学、上海蔚来汽车有限公司、清华大学、交通运输部公路科学研究院、公安部道路交通安全研究中心

		<p>(4) 中国智能交通产业联盟-交通运输信息安全工作组报告</p> <p>I 政策篇</p> <p>(1) 国外主流国家车路云一体化相关政策</p> <p>(2) 美国车路一体网络数据安全相关政策</p> <p>(3) 欧洲车路一体网络数据安全相关政策</p> <p>(4) 日韩车路一体网络数据安全相关政策</p> <p>(5) 其他国家车路一体网络数据安全相关政策</p> <p>(6) 中国车路一体化相关政策</p> <p>(7) 国家政策</p> <p>(8) 地方政策</p> <p>II 标准规范篇</p> <p>(1) 基础规范</p> <p>(2) 方法规范</p> <p>(3) 使用规范</p> <p>III 技术产业篇</p> <p>(1) 新兴技术</p> <p>(2) 产业应用</p>		
--	--	--	--	--