

特斯拉“启示录”： 智能网联汽车数据监管难题亟待解决

从4月19日至今,上海车展特斯拉车主维权事件还在持续发酵。在特斯拉对外公布该车主事故发生前车辆数据后,公众关于数据公布合理合法性的质疑也将事件推向另外一个讨论范畴。特斯拉有无权利直接放出行车数据?智能网联汽车数据监管是否存在一定程度缺失?

■新快报记者 张磊



车辆数据安全 成为两会高频词

在今年的两会中,不少汽车行业中的领军人物纷纷建言献策,提交了相关议案和建议,其中“汽车数据安全”“标准适应性修订”上升为热点议题。

针对智能网联汽车发展中出现的隐私保护等多重难题和法律空白点,广汽集团董事长曾庆洪认为,发展智能网联汽车,法律法规要走在前面,建议完善现行交通安全法规、完善道路测试政策法规等。

关于智能汽车可能产生的安全问题,全国人大代表、上汽集团董事长陈虹指出,自动驾驶测试车辆在数据获取和使用过程中,目前还存在数据采集和存储方面责任、规范要求不明确,数据的商业用途约束要求不清晰,对于数据泄漏的防范不足,对于数据违法的处罚力度不够等问题。

对此,陈虹建议,建立准入制度,比如智能网联汽车数据(包括高精地图数据)的采集、存储和商业用途需经国家相关部门备案管理。此外,陈虹还建议,制定过程审查制度,比如要求智能网联汽车的制造和销售企业建立完备的数据安全管理和软件升级流程,同时智能网联汽车提供的数字服务内容也需要接受政府部门的监管和审查。

特斯拉有无侵犯消费者隐私?

从上海车展中的激进维权,到那份含有刹车信息的表格公布,车辆数据权属、可信度等问题,一时间成为了公众与特斯拉的冲突点,关于特斯拉是否有权利公开行车数据的讨论热度也持续飙升。

4月22日下午,特斯拉发布安阳刹车事故相关车辆发生事故前30分钟内的数据。数据包含时间、车架号、车速、制动踏板物理性移动信号、制动主缸压力等。

同时,4月22日,维权车主张女士丈夫接受媒体采访时表示,特斯拉对外提供数据侵犯了隐私,并要求特斯拉撤销数据并致歉,“我觉得侵犯了我的个人隐私,也侵犯了消费者合法权益,我下

一步将会向市场监管局投诉,让他们公开道歉,撤回声明。”

对于特斯拉提供的数据,除了数据的真实性、是否被篡改颇有争议外,女车主和公众对于特斯拉的质疑点主要存在于公开发布数据的合理合法性。上海申伦律师事务所律师夏海龙在接受媒体采访时表示,以民法典对隐私的标准来看,特斯拉所公布的数据只是关于车辆速度、刹车及相关时间信息,属于纯粹的技术数据,其中既不包含汽车行驶轨迹信息,也不包含车内影像、语音等涉及特定自然人的其他信息。因此,很难说特斯拉此次公布的信息侵犯了车主或驾驶人的隐私。

夏海龙补充道,特斯拉不妥之处

在于,其披露的信息没有妥善隐藏车辆的车架号,而通过特定的查询途径,可以从车架号锁定到相关车辆的车主信息。

中国互联网协会信用评价中心法律顾问赵占领持有不同观点,他认为,特斯拉车辆的行驶数据包含了位置信息、行驶轨迹等,因车辆有发动机号,发动机号具有唯一性,这些行驶数据通过与车辆的发动机号、行驶证等结合,完全可以识别车主的真实身份,因此,根据民法典、网络安全法等法律规定,特斯拉车辆的行驶数据属于个人信息的范围,如果特斯拉未经车主同意,将车辆行驶数据中包含隐私的数据公开,则侵犯了车主的合法权利。

智能网联汽车数据监管体系亟待完善

智能网联化已然成为汽车产业发展新风口和增长新引擎,根据发改委数据,2020年智能汽车在新车销售中占比达到50%,中国汽车行业在智能网联方面正处于高速发展阶段。

与此同时,随着智能网联汽车的快速发展,如何建立一个符合行业发展需求、确保数据安全、满足政府监管要求的数据安全管理体系,是当前行业面临的一大挑战。数据表明,截至2020年,智能网联汽车平均每天将产生4TB的数据。

业内人士分析认为,智能网联车辆

涉及到的数据非常复杂,包括外部环境数据、车辆数据和用户驾驶行为及隐私数据等,很多车企的技术迭代也是基于数据的积累,一旦公开数据,也会给车企带来相应的损害。

此外,全球无人驾驶也正处于无标准的“裸奔”状态。国际针对这种带有自动驾驶功能的智能汽车检测的标准规范管理是缺失的,中国的检测主要还是针对硬件设备的检测。

回到此次特斯拉维权事件,关于数据所有权及真实性方面,特斯拉公关人员在接受记者采访时表示,特斯拉的车

辆数据是车辆网关读取车内各部件信号并以加密形式存储。存储后的数据采用加密技术记录,无法直接读取、修改、删除相关数据。在遇到执法和监管机构的调查时,特斯拉会完整、真实地提供车辆相关数据。

然而,当车辆出现事故,消费者对车企提供的数据是很难持有充分信任的。中国汽车工业协会秘书长助理兼技术部部长王耀认为,目前针对智能网联汽车数据的确权,以及发生事故后车企公布数据的流程,尚未有明确的法律规定和形成完整清晰的定义。

中汽协加快推出“汽车大数据交互区块链平台”

针对特斯拉事件,在日前的媒体采访中,中汽协王耀表示,中国汽车工业协会正在加快推出“汽车大数据交互区块链平台”。目前,该技术正处于试运行阶段,预计今年6月将正式发布。

据介绍,该平台考虑的方案是,企业将数据指纹上传到该区块链平台,数据将通过单向加密算法处理,上传后不可篡改。如果车企遇到数据公信问题,

可以调出当时的数据包,与上传至平台的指纹做比对,即可得出真实结论。

具体来看,车主们在使用汽车过程当中产生的数据除了上传至厂家,还要通过单向加密算法上传至该区块链平台。这也意味着,后续如果用户对事故原因存有质疑的话,可以通过该平台得到更具公信力的数据,同时,在数据权属问题立法厘清之后,用户也有望在需要的

时候,向第三方申请使用自己的数据。

工信部针对智能网联汽车数据的法规修订也在紧锣密鼓的酝酿中。今年4月份,工信部发布《智能网联汽车生产企业及产品准入管理指南》(征求意见稿)。按照这份文件的要求,智能网联汽车产品应具有事件数据记录和自动驾驶数据存储功能,保证车辆发生事故时设备记录数据的完整性。

记者观察

从行业长期发展来看,针对智能网联汽车涉及的不同数据类型,修订、补充相关法规及标准是重中之重。目前,在多个智能汽车维权事件中,还存有像此次特斯拉事件诸如数据使用权归属、数据监管以及相关数据公开程度的界定等问题,需要立法者、监管者等多方研讨、解决,进一步完善智能网联汽车的数据监管体系,才能促进智能汽车产业的良性发展。



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道