

智能辅助驾驶汽车数据权益的司法认定

文/毛译宇 纪学鹏 孔 晨

【裁判要旨】 用户要求访问、使用智能辅助驾驶汽车数据的，应根据数据承载的信息内容予以区别处理。汽车数据所承载的信息能够识别特定自然人时，适用个人信息处理规则。对于用户提出的访问、使用未承载个人信息的汽车数据的诉请，基于对消费者利益和经营者利益的保护，并平衡数据来源者与数据处理者的行权冲突，可参照适用合法性、正当性和必要性原则，对数据处理行为进行审查。用户为查明事故原因等正当目的，要求车企提供行车相关数据的，人民法院应予支持。但车企已向用户提供相应数据，或已通过合理方式提供查阅路径的除外。

□案号 一审：(2024)沪0114民初28746号

【案情】

原告：钱某波。

被告：上海某度科技服务有限公司
(以下简称某科技公司)。

钱某波于2024年6月7日与某科技公司签订汽车销售合同及附件，购置智能辅助驾驶汽车一辆，该车搭载的智能辅助驾驶系统属于L2级组合驾驶辅助范畴。

2024年7月7日，钱某波驾驶所购车辆上高速，随后打开车辆搭载的“智驾”功能。打开该功能不久，钱某波车辆与路边隔离栏发生碰撞。钱某波提供的车辆行车记录仪视频显示案涉碰撞事故的事件流程如下：2024年7月7日12时16分55秒，智驾模式下“点到点领航辅助”（以下简称“PPA”，现该功能已更名为“ASD”）处于开启状态，车速为67km/h；12时18分41秒，道路上出现

黄色三角提示牌和限速40km/h标识，车速为67km/h；12时18分43秒，路面上出现提示驾驶员谨慎驾驶的红色提示区域，车速为67km/h；12时18分51秒，道路左侧出现向右的弯道引导标识，车速为61km/h；12时18分52秒，车辆驶入案涉碰撞事故发生路段，该路段因道路维护等原因用隔离栏向右变道，地面车道线可见变化，车辆制动踏板未踩下，车速降至50km/h；12时18分53秒，制动踏板未踩下，车速降至36km/h；12时18分54秒，案涉碰撞事故发生，智驾模式“PPA”退出，车速为27km/h，制动踏板未踩下，事故发生后短时间内加速踏板被踏下；12时19分05秒，案涉车辆驶离案涉碰撞事故发生路段。钱某波的车辆行车记录仪上展示的数据包括时间、位置、车速、档位、续航速度、智驾功能状态、主驾安全带状态、加速踏板状态、制动踏板状态、左转向灯、右转向灯、近光灯、远光灯

等。

在某科技公司随车交付钱某波的汽车隐私政策中载明：……车联车控我们需要收集您的昵称、头像、车辆状态、车速、运行模式（包括模式选择及信息、档位状态、功率状态）、里程信息（包括预计里程、累积里程）、制动踏板状态、电机数据、互联网连接状态、警报灯状态、电池及充电信息（包括电量状态、充电状态、电池使用管理信息、电池充电历史记录）、电气系统功能状态、软件版本信息、业务订购信息、车辆定位信息，以实现整体车控状态（包括仪表、电池、系统管理等）稳定运行。同时，在您选择车机端与某App绑定时，上述信息会同步至某App内显示，方便您通过某App对车辆进行管理 & 控制……行车记录仪所收集的车外影像数据（包含车辆定位信息）仅保存在车内本地并受设备存储空间限制而滚动更新、删除，并由您自主控

案例

制,我们不会传输这些影像信息,法律法规另有规定除外。如您希望在其他设备上查看上述影像数据,您可通过如下方式一:使用外接设备、介质连接行车记录仪拷贝影像数据;方式二:在车机端完成影像画面截图、并在某App授权开启云端相册后,通过App云端相册查看上述截图。

事故发生后,钱某波通过电话及微信联系某科技公司客服告知事故发生情况,要求某科技公司对事故做详细解释并出具事故完整数据书面报告。某科技公司工作人员在通话中告知钱某波事故过程其行车记录仪中已经提供,行车记录仪视频所载内容是案涉碰撞事故的全部相关原始数据,钱某波可通过案涉车辆的行车记录仪视频分析案涉碰撞事故发生的原因。现双方就该车辆行驶数据问题发生争议,钱某波诉至法院,请求判令:某科技公司向其出具事故的完整书面报告,并提供所有事故相关数据。

【审判】

上海市嘉定区人民法院审理认为:一、关于钱某波要求某科技公司提供事故书面报告。根据道路交通安全法第七十三条,交通事故认定书应由公安机关交通管理部门出具。某科技公司并非法定事故责任认定主体,且双方合同中未约定某科技公司应出具事故报告的义务。因此钱某波要求某科技公司提供事故完整书面报告既无法律规定也无合同约定,缺乏事实和法律依据。二、关于钱某波要求某科技公司提供相关数据。车辆智能辅助驾驶产生的速度、位置等动态数据仅能

识别特定车辆行为,无法直接识别出特定自然人,尚不构成个人信息。钱某波是否有权要求提供,法院从合法性、正当性、必要性三个维度审查。钱某波作为数据来源者,为了解事故原因要求数据处理者提供相关数据,符合政策精神,具有合法性;钱某波以查明事故原因为目的要求提供数据,具有目的正当;行车记录仪视频已清晰显示事故前环境、车速、驾驶状态等信息,足以满足钱某波了解事故经过的需求。某科技公司已通过可视化方式呈现相关数据,钱某波坚持要求原始数据缺乏必要性。嘉定区法院遂判决:原告钱某波要求被告某科技公司出具事故的完整书面报告并提供所有事故相关原始数据的诉讼请求,法院不予支持。

一审宣判后,双方当事人均未提起上诉,判决已发生法律效力。

【评析】

数字经济背景下,数据作为新型生产要素,相关主体享有的数据权益内容及权益行使的边界已经成为热点话题。在智能辅助驾驶汽车数据权益冲突场景中,数据权益冲突呈现出不同纠纷样态与特征,衍生出诸多有别于传统数据权益纠纷的特殊内容。当前国内在售的智能网联汽车,其智能驾驶系统多属于L2级组合驾驶辅助,本质上仍为智能辅助驾驶汽车。智能辅助驾驶汽车数据系物联网数据,区别于互联网数据。它由传感器、智能设备等物理对象实时采集,如车辆的车速、位置、环境感知数据等,直接反映物理世界的运行状态。这些数据涉及个人隐私、商业秘密和公共安全等,对于提

升用户驾驶体验和促进汽车产品升级具有重要作用。为此,司法裁判需构建更为精细化的权益配置规则,既要承认车企享有对数据加工处理所形成的数据财产权益以推动技术创新,也要防止数据垄断对个体权益和公共安全带来的风险损害。

一、数据来源者权益不及于数据处理者加工处理形成的数据产品

智能网联汽车尚处于发展初期,其行业发展为司法实践带来诸多新问题。在交通事故发生后,数据是定责的关键。面对用户的数据访问诉求,现实困境在于:一方面,车企常主张其无义务提供数据,将事故责任归咎于用户“操作失误”;另一方面,用户因无法获取数据而难以举证证明车辆存在缺陷,维权面临极大障碍。用户作为数据来源者,车企作为数据处理者,实践中双方围绕汽车数据访问产生的纠纷,实质是数据来源者的访问权与数据处理者的控制权之间的冲突。

对于数据主体所享有的权益内容,《中共中央 国务院关于构建数据基础制度更好发挥数据要素作用的意见》(以下简称《数据二十条》)第七条区分了数据来源者与数据处理者,强调保障数据来源者享有获取或复制转移由其促成产生数据的权益。具体而言,数据来源者对其促成产生的原始数据享有一定的数据权益。数据处理者对原始数据加工处理后,可形成具有一定经济价值的数据资源或数据产品。此类数据产品蕴含了数据处理者在原始数据收集、整理、分析过程中的劳动投入,法律允许数据处理者对数据进行合法、正当加工处理的同时,亦应保护其对该数据产品所享有的数据财产权

益。正是由于数据的加工处理行为承载了数据处理者的劳动投入和付出，数据来源者对其促成产生的原始数据所享有的数据权益，才并不当然及于经过加工处理形成的数据产品。

本案中，某科技公司作为汽车数据处理者，事故完整书面报告系其经过加工处理后形成的数据产品。钱某波作为数据来源者，对其促成产生的数据所享有的权益，并不当然及于该数据产品。即便在产品责任认定中，法定证据形式与内容也未明确要求以数据作为证明产品无缺陷的唯一或必要方式。某科技公司并非事故责任认定或事故勘查的法定主体，汽车销售合同及其他协议或条款中亦未约定其负有应出具事故报告的义务。故钱某波要求某科技公司提供“事故的完整书面报告”的行为，既无法律规定，也无合同约定，有违数据权益分配的实质正义要求，法院不予支持。

二、用户数据访问请求应区分数据性质分类处理

本案争议的核心焦点是：钱某波是否有权要求某科技公司提供相关数据。

首先需要对该事故相关数据进行定性，即判断该数据是否属于个人信息。如果要求访问的相关数据承载了个人信息内容，则可直接适用个人信息处理规则处理。民法典第一千零三十四条第二款规定：“个人信息是以电子或者其他方式记录的能够单独或者与其他信息结合识别特定自然人的各种信息，包括自然人的姓名、出生日期、身份证件号码、生物识别信息、住址、电话号码、电子邮箱、健康信息、行踪信息等。”个人信息保护法第四条第一款规定：“个人信息是以电子或者其他方式记

录的与已识别或者可识别的自然人有关的各种信息，不包括匿名化处理后的信息。”民法典、个人信息保护法对个人信息的定义均强调其“可识别性”。然而，实践中汽车数据生成的复杂性导致“可识别性”的判断存在困难。汽车数据直接识别的是车辆本身，对于自然人的识别则需通过技术关联间接实现。在智能辅助驾驶汽车数据领域，判断“可识别性”标准时，不能将信息技术识别能力等同于法律层面的“可识别性”，否则将会无限扩大个人信息的实际范围，进而影响数据的流通复用和技术创新发展。以“可识别性”判断汽车数据是否承载个人信息内容时，应当考量特定时空背景下识别主体的识别能力，以及识别成本、识别技术、识别可能性等要素。本案中，案涉车辆开启智能驾驶功能后，其加速转弯、刹车等操作记录，以及实时驾驶过程中的速度、地理位置等数据，并非民法典第一千零三十四条第二款列举的典型个人信息。在当前技术环境下，特定时间段内特定车辆的动态行驶数据，仅能识别该机动车的行驶行为及行踪轨迹。鉴于机动车与车辆所有人、车辆使用人并非一一对应，前述数据尚不满足“可识别性”，无法识别特定自然人，不构成个人信息。故本案尚不能直接适用个人信息保护的相关规定。

其次，车企作为数据处理者，用户作为数据来源者，行车相关数据系由用户促成产生。根据审判实践以及智能驾驶技术原理，相应数据由车辆的车机系统产生，由智能驾驶服务接受者授权服务提供者采集，用于提供智能驾驶服务所需。此类数据产生后，可能存储于车辆自带的存储主体或相关信息存储中心，并由智能驾驶服务提供

者进行处理。因此，在案涉数据流通使用过程中，钱某波是否有权要求某科技公司提供相关数据，属于数据处理范畴，可以从合法性、正当性和必要性三个维度予以考量。

其一，关于合法性。数据处理行为应具备合法性基础。一般而言，合法性基础包括法律规定或合同约定。《数据二十条》明确规定：“保障数据来源者享有获取或复制转移由其促成产生数据的权益。合理保护数据处理者对依法依规持有的数据进行自主管控的权益。”钱某波与某科技公司之间的合同并未约定本案情形下钱某波是否有权要求某科技公司提供相关数据，但是钱某波作为数据来源者，为查明事故发生时车辆行驶状态等正当目的，要求作为数据处理者的某科技公司提供其持有的、与前述目的相关的数据，符合相关政策精神，亦不违反用户手册之约定。故钱某波要求某科技公司提供相应数据具有合法性。

其二，关于正当性。正当性以诚信原则为核心内涵，要求目的与手段均须正当；正当性原则是合法性原则在处理目的、方式、程序上的体现和延伸。个案裁判中，数据处理者要求用户访问、使用数据须有正当事由；用户要求访问数据的范围及其对数据的使用，均应限制在合理范围内，不得出于不正当竞争等商业目的访问和利用数据。若用户访问、使用数据的目的在于维护自身合法权益，如通过调取行车记录仪数据厘清交通事故责任、依据车辆传感器数据解决产品质量纠纷，或为防范个人信息泄露风险而核查数据使用情况，此类诉求与个人信息保护法赋予的知情权、访问权等法定权利直

案例

接相关,应当认定具有目的正当性。反之,若用户以获取数据后转卖牟利、非法传播等非合理目的主张权利,则超出了法律赋予数据来源者权利的合理边界。本案中,钱某波驾驶案涉车辆行驶过程中生成了相应数据,某科技公司征得钱某波同意获取该数据并进行保存与处理。现钱某波以查明事故原因为由,要求某公司提供其持有的、与事故相关的相应数据,目的具有正当性。

其三,关于必要性。必要性最核心含义即比例原则,在本案中体现为钱某波与某科技公司利益冲突的平衡。在智能辅助驾驶场景中,肯定用户基于正当目的享有对其促成产生的汽车数据访问权的同时,也应合理界定该权利

的行使边界,以避免加重车企义务、不合理增加其运营成本,从而保护车企合法权益及其在数据使用过程中为用户提供更加便利服务的积极性。从数据内容来看,钱某波提供的车辆行车记录仪视频,能够清晰呈现车辆行驶过程中的行车环境、行驶速度、是否开启辅助驾驶功能、是否刹车等信息,足以反映事故发生前的周围环境以及车辆行驶状态。行车记录仪所载数据实质包含《汽车事件数据记录系统》(GB 39732—2020)所要求采集的车辆碰撞前、碰撞时、碰撞后的关键运行数据,如车辆速度、车辆碰撞加速度、方向盘的转向角度、发动机运作状态、气囊状态、驾驶辅助系统、驾驶人在事件发生

时的反应动作等重要信息。上述数据足以满足钱某波了解事故经过以及智驾系统运行状况的要求。从数据来源及流通过程来看,某科技公司持有的原始数据与上述数据在本质上一致。相较于钱某波诉请所要求的原始数据,某科技公司已在行车记录仪中以可视化的形式将相关数据整合后呈现给钱某波,钱某波可以直接访问、使用该记录仪所载数据,其要求某科技公司提供数据所欲达到的目的,已经以更为便利的方式实现。在此前提下,钱某波坚持要求某科技公司提供相关原始数据,缺乏必要性。

(作者单位:上海市嘉定区人民法院)