
自动驾驶数据安全白皮书

(2020)

区块链技术与数据安全工信部重点实验室

2020年1月

区块链技术与数据安全工信部重点实验室

版权声明

本白皮书版权属于国家工业信息安全发展研究中心及各参编单位共有，受法律保护。转载、摘编或利用其它方式使用白皮书文字或者观点的，应注明“来源：《自动驾驶数据安全白皮书》（2020）”。违反上述声明者，国家工业信息安全发展研究中心及各参编单位将追究其相关法律责任。

区块链技术 & 数据安全

区块链技术与数据安全工信部重点实验室

牵头编写单位：国家工业信息安全发展研究中心

联合编写单位：中国社会科学院大学、北京航空航天大学、电子科技大学、华为技术有限公司、北京四维图新科技股份有限公司、北京天融信网络安全技术有限公司、北京梆梆安全科技有限公司、重庆长安汽车股份有限公司、中国第一汽车集团有限公司

参编人员：潘妍、李卫、苏仟、余宇舟、范戴芫、闻书韵、刘晓春、许涤非、李梦雪、王云娜、张雯滔、王可欣、秦洪懋、王颖会、杨纯颖、冀浩杰、罗蕾、陈虹、陈幼雷、李燕华、王怡然、伍勇、孟庆昕、石清华、马周、侯燕、姚保军、严明、王玺伟、范雪俭、李沛盈、陈强、王海罗、王晨煜、陈博、李木犀、何文、汪向阳、罗薇、卢佐华、龚伟炜

(排名不分先后)

区块链技术
与数据安全

前 言

当前，信息化、数字化已经成为人们重要的生活和生产方式，数据驱动的智能时代正加速来临。自动驾驶被认为是未来智慧交通的重要组成部分，其功能实现依赖于海量数据，其安全运行的关键在于数据安全。因此，如何在保障安全的基础上促进数据的充分利用，是发展自动驾驶及更多“智能+”领域需要面对和解决的问题。

目前对于自动驾驶的定义，国际上并未达成统一认识，本白皮书主要研究基于车路协同的自动驾驶。

本白皮书在梳理自动驾驶数据安全政策法规和技术现状的基础上，系统分析了自动驾驶数据的特点及产生流程，按自动驾驶功能的实现流程提出了数据的分类方法，并依据数据安全遭受破坏后所产生的影响和危害程度，参考信息安全等级保护要求，对自动驾驶数据进行了分级。

此外，本白皮书按照采集层、通信层、平台层、应用层的技术架构，系统分析了自动驾驶数据安全风险，并提出了相应的防护手段和对策。最后，本白皮书就自动驾驶数据全生命周期安全提出了自动驾驶数据安全防护体系，并针对目标体系的落地实现给出了相关建议。

目录

第一章 自动驾驶数据安全概述	1
一、编制背景	1
二、编制目标	2
三、特别声明	2
第二章 技术与政策标准现状	4
一、技术发展现状	4
（一）自动驾驶相关技术发展现状	4
（二）自动驾驶数据安全发展现状	5
二、政策标准现状	8
（一）自动驾驶数据安全法律政策	8
（二）自动驾驶数据安全标准规范	12
第三章 自动驾驶数据风险分析	15
一、自动驾驶数据分析	15
（一）数据特点	15
（二）数据产生流程	18
（三）数据分级分类	22
二、数据安全风险分析	27
第四章 自动驾驶数据安全体系	35
一、目标体系	35
二、政策法规	36
三、安全标准	37
四、安全防护技术	39
第五章 发展建议与展望	48
附录：缩略语	50

第一章 自动驾驶数据安全概述

一、编制背景

自动驾驶汽车指主要依靠人工智能、视觉计算、雷达和全球定位及车路协同等技术，使汽车具有环境感知、路径规划和自主控制的能力，从而可让计算机自动操作的机动车辆。

美国、德国等国家均将自动驾驶汽车视为未来汽车产业发展的主流趋势，各方面投入持续加大。2018年自动驾驶行业分析报告指出，综合分析行业和市场两个维度，目前德国与美国保持领先地位，瑞典和英国位列第三、第四名，中国位于第七位。

近些年，中国汽车产业链上的企业在自动驾驶领域积极探索前进，并在基于 V2X 技术的自动驾驶感知、自动跟车和自动泊车等多项关键技术方面实现了突破。但对相关技术的掌握与欧美等发达国家仍存在一定的差距。

有别于传统人工驾驶车辆，自动驾驶车辆的最大特点是 AI 技术的主导，其驾驶过程是机器不断收集驾驶信息并进行信息分析和自我学习从而达到自动驾驶的系统工程。伴随自动驾驶汽车的发展，每辆汽车将从过去的封闭转向开放，融入到联网的平台中进行实时的信息交互。黑客可以通过网络对车辆进行远程攻击，使车辆做出熄火、刹车、加减速、解锁等操作，也可以通过截获通讯信息、攻击云端服务器，达到窃取用户信息和车辆数据的目的，严重的还会威胁驾驶员和

乘客的生命安全。同时，在自动驾驶产业链中，数据的采集、存储、处理、传输、共享等生命周期各环节潜在的安全威胁都给自动驾驶数据防护带来了全新的挑战，要想实现自动驾驶汽车规模化、商业化落地，必须解决“数据安全”这一“拦路虎”。

二、编制目标

本白皮书是国内首份专门面向自动驾驶数据安全领域的白皮书，旨在进一步贯彻落实《网络安全法》、《信息安全技术个人信息安全规范》、《个人信息和重要数据出境安全评估办法（征求意见稿）》、《车联网（智能网联汽车）产业发展行动计划》等法规政策要求，梳理国内外自动驾驶数据安全领域相关标准与实践，推进当前及未来一段时间自动驾驶数据安全相关工作，推动解决相关标准不健全、安全体系不完善等问题，为行业主管部门提供决策参考，推动行业安全健康发展。

三、特别声明

（一）研究范围聚焦自动驾驶数据安全领域

自动驾驶数据安全涉及法律法规、技术标准、安全体系等诸多方面，白皮书的编制主要是为了给相关行业主管部门和企业提供决策参考，集中关注自动驾驶本身的数据安全问题，并围绕相关风险和防护展开研究，暂未涉及其他方面。

（二）研究内容仍有待进一步丰富完善

本白皮书主要观点和内容仅代表编制组目前对自动驾驶数据安全的研究和思考，欢迎业界专家指导和提出意见，共同推进白皮书的不断更新与完善。

区块链技术与数据安全工信部重点实验室

第二章 技术与政策标准现状

一、技术发展现状

（一）自动驾驶相关技术发展现状

自动驾驶最早应用于 20 世纪 90 年代的美国军事领域，产业化开始于 21 世纪谷歌 Moonshot 计划中的无人车项目。以英特尔 153 亿美金收购自动驾驶视觉芯片公司 Mobileye 为标志事件，全球进入供应链整合期。2020 年开始，主流车厂预计将陆续推出 L3 及以上自动驾驶量产车辆，自动驾驶产业有望进入黄金发展期。

当前，美国、德国、日本等国家对自动驾驶的研究起步较早，并拥有了一定的技术和数据优势，中国属于后起之秀，大有利用领先的 5G 技术实现弯道超车之势。从全球自动驾驶技术方案来进行划分，主要分为以激光雷达感知为主和以视觉感知为主的两大阵营，其中以前者为主的产品包括百度阿波罗平台、四维图新智能汽车大脑，以及以小马智行、禾多科技等一批初创企业。除此之外，国外以谷歌 Waymo、通用 Cruise、戴姆勒、宝马等为代表的主流车企均是以激光雷达为主要感知设备。以后者为主的企业主要包括以特斯拉为典型代表的少数国内外公司，它们更看好用视觉感知技术推动自动驾驶产业的落地，而未采用成本较高的激光雷达感知技术。

关于自动驾驶分级，国际上通常采用的是美国机动车工程学会（SAE）定义的标准，其中 L2 及以下定义为高级辅助驾驶技术，L3

及以上定义为自动驾驶技术，从 L3 向 L4 或 L5 升级的过程，最主要的区别在于驾驶员的手脚、眼睛及注意力的可释放程度，可释放程度越大，自动驾驶等级越高，L5 是自动驾驶技术的终极目标。目前国内外还处在 L2 及部分 L3 场景量产落地的前期探索阶段，而若想实现全场景的 L4 或 L5 级别的自动驾驶，尚需 5 到 10 年以上的不断探索与发展。

现阶段的单车智能可以简单理解为感知、决策及执行三大模块。车身上预装的摄像头、激光雷达、毫米波雷达、超声波雷达、GPS+IMU、高精度地图等感知单元通过对环境进行数据采集，获取行驶环境信息，对信息中的数据进行处理，然后依托车辆的“大脑”中央处理平台通过合适的算法挖掘出有价值的数据并赋予其物理含义进而做出最优决策，最后执行模块将决策的信号转换为车辆的动作行为。

（二）自动驾驶数据安全发展现状

与传统数据类似，自动驾驶数据安全的特性也主要表现为机密性、完整性、可用性。自动驾驶数据的机密性是指用户隐私数据、测试场景数据、人机交互数据等不泄露给未授权的个人、实体、进程，并保证其不会被利用的特性。自动驾驶数据的完整性是指自动驾驶决策与控制数据、动态交通环境数据等没有遭受以未授权方式所作的更改或破坏，保证自动驾驶车辆信息数据的正确生成、存储和传输的特性。自动驾驶数据的可用性是指已授权的个人、实体一旦需要就可以访问和使用自动驾驶数据和资源的特性。

如果自动驾驶相关数据遭到窃取或篡改，会直接造成财产或生命损失，相比传统数据破坏危害更大。近几年，自动驾驶数据安全领域事件频发，标志性事件如 2015 年查理·米勒和克里斯·瓦拉塞克攻击了 Jeep Cherokee 车联网系统，利用 Linux 系统漏洞，远程控制汽车的多媒体系统，进而对瑞萨 V850 控制器固件进行修改，获取远程向 CAN 总线发送指令的权限，从而能够完全控制车辆；2015 年，来自德国 ADAC 汽车协会的安全研究人员对宝马 Connected Drive 进行中间人攻击，通过伪基站对通信控制协议进行逆向工程后，伪造控制指令数据解锁汽车；2016 年，宝马车载娱乐系统爆出远程操纵 0day 漏洞，恶意攻击者可以借助此漏洞绕过 VIN 码（车辆识别码）会话验证环节获取另一用户的 VIN，然后利用该 VIN 接入访问和编辑其他用户的汽车设置。2016 年，安全研究院卡姆卡尔发现，利用安吉星导航系统的漏洞，能够远程控制超过数百万辆的通用汽车；2016 年，在 Black Hat 大会上，相关人员演示了通过 OBD 接口设备攻击汽车 CAN 总线，干扰汽车驾驶。此外，OBD 设备还可采集总线数据、伪造 ECU 控制数据，造成 TCU 自动变速箱控制单位等系统的故障；2016 年，来自挪威安全公司 Promon 的专家在入侵用户手机后，获取了特斯拉 App 账户用户名和密码等数据，然后登录特斯拉车联网服务平台，从而可以随时对车辆进行定位、追踪，并可解锁、启动车辆；2018 年 7 月，由于数据管理平台在使用远程数据同步工具 rsync 处理数据时，备份服务器没有限制使用者的 IP 地址，也未设置身份验证等用户访问权限，导致百余家车企的机密文件被曝光，包括大众、特斯拉、丰

田、福特、通用、菲亚特克莱斯勒等车企。上述安全事件，都和车辆数据相关，并且都能造成大规模的车辆控制和用户数据泄露。因此，自动驾驶车辆数据安全的等级以及防护手段和技术，也应高于传统 IT 网络和终端。

目前，自动驾驶数据安全技术仍是以传统安全技术为主，如数据安全隔离、安全认证、安全授权、数据脱敏、安全存储、安全传输、数据审计、数据备份、数据恢复、安全擦除等。但是在自动驾驶场景下以及自动驾驶功能实现的过程中，相关安全防护技术需要结合自动驾驶的差异性特点进行改进，如自动驾驶车辆的车内数据安全要求车辆认证加密或密钥的管理具备轻量、易集成和延迟低的特点，车路协同自动驾驶的 V2X 安全传输要求海量证书管理能满足广播、小批量数据传输的安全要求。同时，按数据重要程度和面临的风险不同，所采用的数据安全防护技术也需要做出相应的完善与调整。

一方面，现阶段自动驾驶数据产生和保存还局限于相关研发机构、企业以及国家级自动驾驶测试区。各机构虽建立了较大规模的数据库，开源了实时训练数据集，但自动驾驶数据的实际应用交互尚未普及，相关的安全风险尚未完全暴露。另一方面，随着自动驾驶汽车的不断发展，车辆相关的数据量将日益增大。保守估计，当前一辆配备三颗摄像头、一颗 32 线激光雷达以及组合惯导系统等传感器的自动驾驶测试车，每小时约产生 20GB 数据。后续，随着 L3 或 L4 级别的车辆量产落地，为了保证自动驾驶车辆安全运行，传感器和计算模块的数量必然会大幅增加，也就意味着每天产生的数据量将成倍甚至几十倍

增加。这些数据不管是实时存储在云端，还是暂时存储在车辆上，如何保证海量数据的安全，都将是巨大的难题与挑战。

二、政策标准现状

（一）自动驾驶数据安全法律政策

1、美国《自动驾驶法案》《汽车安全与隐私法案》

2017年9月，美国众议院通过了HR3388号《自动驾驶法案》，其全称为（《车辆发展中确保生命安全的未来开发和研究法》），该法案从自动驾驶汽车的管理、安全标准的制定、系统网络安全的构建、检测和评估、隐私保护等方面为监管确立了基本框架，并规定美国高速公路安全管理局及各州的行政部门仅可执行与《自动驾驶法案》中所规定尺度一致或更为严格的标准，同时美国高速公路安全管理局可通过修订现行法规和豁免的方式统一监管自动驾驶汽车的设计、制造等生产环节。

除此之外，美国两位议员提交的《汽车安全与隐私法案》还提出了“驾驶数据”这一概念，其主要包括收集的与车辆状态（包括位置、速度、用户信息）相关的电子信息。

2、欧盟及其成员国

（1）欧盟《通用数据保护条例》《智能汽车网络安全与适应力》

《通用数据保护条例》（GDPR）于2018年5月25日生效并取代1995年的《数据保护指令》。GDPR旨在加强和统一欧盟境内所有个人数据保护有关规定，并对欧盟境内的个人数据出境问题做出了

明确的规定。

欧盟委员会于 2016 年 11 月 30 日发布了欧盟网联汽车战略（“欧盟战略”），表明了个人数据和隐私保护对于自动驾驶汽车能否成功落地应用起着决定性作用。欧盟认为必须使用户对他们的个人数据未被当作商品感到放心，且消费者对于如何及以何种目的使用他们的数据保有有效的控制权力。

2017 年 1 月 13 日，欧盟网络和信息安全机构（ENISA）发布了《智能汽车网络安全与适应力》的研究报告（“ENISA 指南”），提出了应对网络威胁，保障智能汽车安全的最佳实践和建议。

（2）德国《道路交通安全法》

德国联邦议院于 2017 年 5 月 12 日修订了德国《道路交通安全法》，通过了德国首部针对智能汽车的法律规范，澄清了包括基本概念、许可条件、责任归属等重要问题，在一定程度上为智能汽车在德国的发展清除了法律上的障碍。

就数据而言，法案规定当驾驶操作方在驾驶员和高度或完全自动系统之间发生转变时，自动驾驶汽车将储存由卫星导航系统确定的地点和时间信息；如果系统对驾驶员提出了接管汽车驾驶的要求，或者系统出现了技术故障，这些信息也同样会被保存。同时，针对智能汽车采集数据的利用，法案规定了车主提供数据的义务，并且规定了高度或全自动化功能的汽车必须具有根据通用的国际标准来记录汽车在某一时刻究竟由驾驶人控制，还是由高度或全自动化功能控制，即所谓的“黑匣子”记录功能。上述数据应根据道路交通监管部门的要

求依法提交，相关部门同时享有保存和使用相关数据的权利。此外，数据的保存时效也需满足特定要求，在发生交通事故的情况下需保存三年。

3、中国《民法总则》《网络安全法》《个人信息安全规范》等

(1) 《民法总则》《网络安全法》和《信息安全技术个人信息安全规范》

《民法总则》要求任何组织和个人在获取他人个人信息时，应依法取得并确保信息安全，不得对他人信息进行非法收集、使用、加工、传输，不得非法买卖、提供或公开他人个人信息。

2017年6月1日，《中华人民共和国网络安全法》（简称“《网络安全法》”）正式施行。《网络安全法》第三十七条规定，“关键信息基础设施的运营者在中华人民共和国境内运营中收集和产生的个人信息和重要数据应当在境内存储。因业务需要，确需向境外提供的，应当按照国家网信部门会同国务院有关部门制定的办法进行安全评估；法律、行政法规另有规定的，依照其规定”。作为《网络安全法》的配套规则，国家互联网信息办公室（简称“国家网信办”）制定了《个人信息和重要数据出境安全评估办法（征求意见稿）》（简称“《数据出境办法》”），并于2017年4月向社会公开发布征求意见的通知。2019年5月28日，国家网信办公布了《数据安全管理办法（征求意见稿）》，对于重要数据的发布、共享和出境作出了原则性审批规定。2019年6月12日，国家网信办公布了《个人信息出境安全评估办法（征求意见稿）》（简称“《个人信息出境办法》”），

与《数据出境办法》相比，删去了重要数据出境评估的内容，对个人信息出境作出了专门规范。

（2）《军事设施保护法》

自动驾驶过程中不可避免地要实时采集和分析行驶过程中的地理地貌和道路建筑信息。如果相关设备一旦靠近军事设施，就有可能违反《军事设施保护法》第三章和第四章中，关于军事禁区和军事管理区的规定。通常军事管理区的划定范围比较大，一般来说，部队家属院、营区生活区等都属于军事管理区。而这类地域正是车辆进出比较频繁的地方。如果自动驾驶汽车进入此类地区，所有采集的道路信息都需经军事管理区管理单位审查同意。

（3）《中华人民共和国测绘法》

《中华人民共和国测绘法》中第八章第四十七条规定地理信息生产、保管、利用单位应当对属于国家秘密的地理信息的获取、持有、提供、利用情况进行登记并长期保存，实行可追溯管理。自动驾驶数据感知收集过程中会不断采集地理信息，相关地理信息中若涉及到属于国家秘密的地理信息需要在有关部门登记并保存。但目前如何界定自动驾驶过程中采集的地理信息是否属于国家秘密仍是自动驾驶数据领域的一个重要课题。

此外，汽车行业的最大特点是全球产业链的高度融合，当前在中国市场上销售的车辆中，进口车及中外合资生产的车辆占到相当大的比例。车厂通过互联网集中收集车辆信息，由此而产生的自动驾驶数据出境问题几乎是一个无法回避的问题，值得高度关注。

（二）自动驾驶数据安全标准规范

1、ISO/TC22 制定道路车辆信息安全标准

ISO/TC22 是国际标准化组织下设的道路车辆技术委员会。2018 年，该组织围绕 ISO/SAE 21434（道路车辆-信息安全工程）在美国、波兰、以色列等地召开联合工作组会议，明确了该标准的结构框架、适用范围、特定对象和主要内容等，并指出该标准适用于道路车辆的电子电气系统以及各系统间的接口交互与通信，规范了企业对车辆信息安全管理，提出了道路车辆在安全生命周期内的电子电气系统、系统间接口交互、系统间通信的信息安全技术要求，总结了安全风险与威胁评估方法、信息安全系统测试评价方法、信息安全流程开发管控要求等内容。

2、企业联合白皮书《自动驾驶安全第一》

白皮书由安波福、奥迪、百度、宝马、德国大陆集团、戴姆勒、菲亚特克莱斯勒、HERE、英飞凌、英特尔和大众等 11 家公司联合发布。该白皮书为基于安全的自动驾驶乘用车的开发、测试及验证等各阶段提供了指导，旨在共同建立自动驾驶的行业安全标准，同时强调通过设计、测试与验证实现安全的重要性。

该白皮书表明可以通过车辆感知传感器（如摄像头、激光雷达、超声波、麦克风等）获取周围环境中的所有相关信息，包括辨别行人、障碍物、交通标志和声音信号等，来降低风险。同时指出，自动驾驶车辆在记录用户个人数据时，应符合隐私保护规范。

3、英国《联网与自动驾驶汽车网络安全主要原则》

英国运输部及国家基础保护中心于 2017 年 8 月 6 日公布《联网与自动驾驶汽车网络安全主要原则》，其中八大原则如下：（1）董事会负责管理并改进组织机构安全。（2）按适当比例评估、管理安全风险，包括车辆供应链特有安全风险。（3）组织机构需建立产品后期维护和事件响应机制，确保系统在整个生命周期的安全。（4）所有组织机构，包括子承包商、供应商和第三方应合作改进系统安全。（5）应采用深度防御方式设计各相关系统。（6）实行软件全生命周期安全管理。（7）确保数据存储与传输安全可控。（8）确保系统对各类攻击的防御具备弹性。其中每个原则均包含各类子原则，该原则同时要求自动驾驶相关组织机构应确保系统能支持数据取证或支持可恢复用于司法认定的唯一可识别数据，这些数据可用来发现任何网络或其它事件的原因。

4、美国《现代汽车的网络安全最佳实践》《自动驾驶系统 2.0：安全愿景》《自动驾驶汽车 3.0：为未来交通做准备》

美国在 2016 年 10 月发布的《现代汽车的网络安全最佳实践》要求在开发阶段考虑数据安全，遵循产品开发流程，避免设计系统存在不合理的安全风险；构建特定流程，明确考虑汽车全生命周期的隐私和网络安全风险，其全过程监管原则更体现在具体风险规避制度中。

2017 年 9 月，美国高速公路安全管理局发布了《自动驾驶系统 2.0：安全展望》，取代了 2016 年发布的联邦自动驾驶汽车政策。该文件建议汽车行业应投入一定资源来测试评估车辆安全风险尤其是车辆数据安全风险。

2018年10月，美国交通部发布了《自动驾驶汽车3.0：为未来交通做准备》，旨在推动自动驾驶技术与地面交通系统多种运输模式的安全融合，并明确了自动驾驶的六大原则，其中主要强调了自动驾驶领域中的安全优先问题。

5、中国《智能网联汽车信息安全评价测试技术规范（征求意见稿）》

2019年6月11日，由中国汽车工业协会牵头，百度 Apollo 等国内机构参与制定的《智能网联汽车信息安全评价测试技术规范（征求意见稿）》（简称“规范”）正式发布。该规范由产学研各界共同制定，是国内首个智能网联汽车的信息安全测评标准。参编单位既包括百度、中国一汽、北汽新能源、长城汽车、福特中国等国内知名企业，也有清华大学、北京理工大学、北京航空航天大学等国内一流高等院校。《规范》基于风险转化概率、风险可能计算、风险影响计算等多个评测模型，提出了对智能网联汽车的汽车中央网关、移动通信终端等共计13个单元进行评测的技术规范，主要针对 OTA 安全、数据安全、网络安全等6大维度进行安全测评。

第三章 自动驾驶数据风险分析

一、自动驾驶数据分析

（一）数据特点

1、自动驾驶数据与车联网数据的区别

目前自动驾驶数据与车联网数据略有不同。车联网数据从传统车联网狭义概念到智能网联广义概念的变化过程中，数据特点也发生了变化。传统车联网数据量少，数据仅来自终端功能简单的信息服务，随着智能网联下车联网服务范围不断丰富，车内外交互信息增多，未来车联网数据的特点会与自动驾驶数据的特点愈加相似。

在自动驾驶时代，无论是测试阶段还是实际运行阶段都会产生并使用大量多种类型数据。**在测试阶段：**需要使用大量的测试数据来验证自动驾驶的功能，并对自动驾驶未来的服务进行预研。在对大量数据进行标注后，感知和决策模型开始利用数据进行训练，同时提取自动驾驶场景数据构建虚拟仿真模型以提升车辆的自动驾驶能力，保证自动驾驶车辆的安全性和鲁棒性。**在实际运行阶段：**自动驾驶车辆的正常运行不仅依赖于车端传感器采集的大量数据，同时也依赖于高精地图数据、实时交通数据、天气数据等，而自动驾驶车辆运行过程中也会产生或接收大量的车辆数据、控制数据、用户驾驶数据等。

自动驾驶数据与车联网数据的区别主要如下：

自动驾驶对数据的精度要求更高。由于大量数据会作为自动驾驶

系统下发指令的决策依据，如有偏差会对人身安全构成巨大威胁，因此自动驾驶原型车一般都会加装精度更高的 GNSS 设备或其他辅助设备以保证各类关键数据的高效准确安全传输。

自动驾驶数据高度还原真实世界。自动驾驶数据中不仅包含道路及其两旁的全要素静态信息，还包括道路上动态的车辆、行人、交通信号等数据，以及部分敏感地理信息，诸如军区、核设施、港口、电力设施等。

自动驾驶数据包含用户个人数据。如用户操作、应用使用等操作习惯数据，也包括行程轨迹，用户导航、历史及即时地理位置等驾驶习惯数据，此外还包括用户个人虹膜、指纹、声纹等生物特征数据。

自动驾驶车辆实时产生海量数据。目前的测试单车产生数据量一般在 20GB/小时左右，在 5G 网络未大规模应用以后，产生的数据量将变得更加巨大。

2、自动驾驶数据的特点

自动驾驶数据与车联网数据存在众多差异，因此需要针对自动驾驶数据的特点进行分级分类以全面考量其安全威胁及保障手段。综合考虑自动驾驶的人工智能属性以及自动驾驶数据多样性、规模性、非结构性、流动性的特点。除此之外，自动驾驶车辆还具有汽车本身的安全属性和智能网联下跨产业技术融合的特点。

数据多样性：根据不同自动驾驶级别，数据产生的来源不同。数据类别不仅包括了汽车基础数据（车牌号、车辆品牌和型号、车辆识别码、车辆颜色、车身长度和宽度外观等相关数据），也包括基础设

施、交通数据、地理信息数据（红绿灯信息、道路基础设施相关、道路行人的具体位置、行驶和运动的方向、车外街景、交通标志、建筑外观等真实交通数据），以及车主的大量用户身份类数据（姓名、手机号码、驾照、证件号码、支付信息、家庭住址、用户的指纹、面部等生物特征信息等）、用户状态数据（语音、手势、眼球位置变化等）、行为类数据（登录、浏览、搜索、交易等操作信息等）等。

数据规模性：自动驾驶车辆作为跨产业技术的融合载体，融合了来自汽车、道路、天气、用户、智能计算系统等多方面的海量数据，涉及数据类型多，需要统计分析的数据总量大。

数据非结构性：数据多样性决定了不同来源的数据格式不同，数据的非结构性和非标准性对数据聚合或拆分技术以及权限管理和安全存储都带来了巨大的挑战。

数据流动性：大量自动驾驶数据在用户端、车端、云端等多场景的交互使得数据的流动性增大。除此之外，自动驾驶数据还具有跨行业共享交换的特点。因此，如何确保交互数据的安全性，是一个亟待解决的问题。

数据涉密性：自动驾驶汽车在公开道路驾驶过程中，会采集大量的地理信息数据，根据中国法律法规要求，采集地理信息数据可能涉及涉密测绘成果，因此需要按照《中华人民共和国保守国家秘密法》中的相关规定要求进行分级管理。

（二）数据产生流程

自动驾驶的整个流程归结起来有三个部分。首先，是通过激光雷达、摄像头、车载网联系统等设备对外界的环境进行感知识别；然后，在融合多方面感知信息的基础上，通过智能算法学习外界场景信息，预测场景中交通参与者的轨迹，规划车辆运行轨迹，实现车辆拟人化控制融入交通流中；最后，跟踪决策规划的轨迹目标，控制车辆的油门、刹车和转向等驾驶动作，调节车辆行驶速度、位置和方向等状态，以保证汽车的安全性、操纵性和稳定性。自动驾驶在测试和实际运行过程中将会产生大量的数据，主要包括感知数据、决策与控制数据、测试与仿真数据以及用户个人数据四大类数据。

1、感知数据

在感知数据中主要包含自动驾驶传感器原始数据、动态交通数据、自动驾驶地图数据和车联网数据。

自动驾驶传感器原始数据：主要包括点云、视频、照片、高精度定位坐标等。此类数据是由加装在车辆上的自动驾驶传感器（包括：激光雷达、摄像机、高精度定位模组等）进行采集。

动态交通的数据：通常包含两部分，车辆轨迹通常从手机端和车辆的 GPS 装置获得，经由智能出行公司、出租车管理公司等平台回传至有相关资质的公司，经数据处理、校验再进行发布，形成动态交通信息，给用户提示道路的拥堵信息。动态事件信息一般由用户手动上报、行车记录仪识别上报，路边监控设备提取、政府机构官方发布等渠道生成，数据回传至有相关资质公司的平台后进行分析聚类等处

理，校验后发布，形成动态事件信息，提醒用户注意道路上的危险事件。

自动驾驶地图数据：由拥有相关资质的地图供应商提供，一般的生产流程包括数据采集、数据处理、数据出品及审图。数据采集一般使用配备高精度传感器的车辆进行作业，同时作业人员必须具有专门的测绘作业证。数据处理将采集的原始数据进行整合处理、格式转化、地图数据制作、数据校验。数据出品会按照客户要求将地图数据转化成相关的规格。生产完毕的地图需送至国家相关机构进行审图，获得审图号和出版号后方可进行发布。

车联网数据：主要有两条产生途径。一是由车机系统、车机应用产生，经由 T-BOX（Telematics BOX），通过运营商网络回传至车联网后台。二是通过车联网应用回传车联网数据，通过车联网应用（如呼叫中心，宾馆预订，兴趣点搜索等）将车辆的请求和响应数据存储在云端。

2、决策与控制数据

车辆控制技术是无人驾驶汽车行驶的核心。包括决策规划和控制执行两个环节，这两项技术相辅相成共同构成自动驾驶汽车的关键技术。相关模块会汇集车辆所有重要信息，不仅包括自动驾驶汽车本身的实时位置、速度、方向，还包括车辆周边一定距离以内所有障碍物信息数据、预测轨迹数据以及平台下发的动态交通数据。决策层依据感知数据来进行决策判断，确定适当工作模型，制定相应控制策略产生决策数据，从而替代人类驾驶员做出驾驶决策。执行层在系统做出

决策后，按照决策结果对车辆进行控制。车辆的各个操控系统都需要通过总线或网络与决策系统相连，并能够按照决策系统发出的指令精确地控制车辆的加速程度、制动程度、转向程度等驾驶动作，以实现车辆的自动驾驶。

3、测试与仿真数据

自动驾驶汽车测试分为硬件在环测试、软件在环测试以及模型在环测试，分别对应检验自动驾驶汽车感知、决策两大模块。感知模块的硬件在环测试主要分为两类，一类为测试硬件设施在极端环境下能否正常工作；另一类为测试传感器自身 AI 识别能力。决策模块的软件在环测试则主要检验系统在不同情况下是否可以做出正确决策。感知与决策模块的检验可以两种形式完成，一种为实际场景下的实车测试，另一种为模拟环境下的数据测试。由于实车测试在短期内可预见的极端环境较少，测试有较大的局限性，因此各大车厂在检验过程中更倾向于进行数据测试。在数据测试的过程中，基于全面的仿真能力与云平台本身的数据存储，将大量实景数据、驾驶行为数据以及交通动态数据融合，模拟真实行车环境。最后将环境模拟数据打包输送至硬件在环与软件在环进行测试，在理论上检验该种车型是否能够达到上路指标。

一个完整的自动驾驶仿真平台，需要包括静态场景还原、动态案例仿真、传感器仿真、车辆动力学仿真、并行加速计算等功能，并能够较为容易的接入自动驾驶感知和决策控制系统，形成闭环，达到持续迭代和优化的状态。自动驾驶仿真一般包括拟真环境仿真、动态场

景仿真、天气和气候仿真、传感器仿真、车辆动力学仿真。其中：

拟真环境仿真：可以采集实际环境信息及已有的高精度地图构建静态场景，通过采集激光点云数据，建立高精度地图，构建环境模型，并通过自动化工具链完成厘米级道路还原。

动态场景仿真：可以采集实际道路上的海量数据，经过算法抽取，结合已有的高精地图，重建动态场景。

天气和气候仿真：在仿真环境里设置不同天气，并调节天气参数，比如太阳高度角，雾的浓度，雨滴的大小等，模拟出极端天气，训练无人车应对这些情况，然后将训练好的数据模型运用于真实驾驶过程中。

传感器仿真：包括物理信号、原始信号、传感器目标三个层级的仿真，仿真对象为激光雷达、视觉（摄像头）、雷达、辅助传感器等系统。

车辆动力学仿真：包括车体模型参数化，轮胎模型参数化，制动系统模型参数化，转向系统模型参数化，动力系统模型参数化，传动系统模型参数化，空气动力学模型参数化，硬件 IO 接口模型参数化，根据实际测试车辆的动力学配置合适参数。

交通场景数据是自动驾驶汽车研发与测试的基础数据资源，是评价其功能安全的关键参考，也是定义自动驾驶汽车技术标准的重要依据。场景库能够通过软件以及仿真工具包对测试场景进行虚拟复现，其元素包含各种道路路况、交通标志、气象环境、事故场景、法律法规场景，驾驶人员及其他交通参与者的行为习惯等。将这些场景元素

及车辆驾驶行为进一步数字化，有利于进行数据提取并量化分析自动驾驶的安全性能和不足，测试过程产生的数据也能更好地支撑场景库的建设。

4、用户个人数据

汽车的车载娱乐系统将不仅限于播放音乐、视频、通信等功能，还能保存个人设置和偏好。出于导航目的，汽车将收集并使用位置数据，诸如目的地信息、路线信息、速度和花费的时间。地理位置功能在现有的传统车辆中也同样被用于记录位置，提供旅途相关的其他信息，比如实时交通数据和规划路线沿途名胜，以及设定道路偏好，从而避开高速公路或收费公路。到目前为止，汽车收集的个人信息量是较少的。然而，自动驾驶汽车的发展和使用将使大量的个人信息被收集，这其中包括驾驶人的详细资料、位置、行驶方向、历史路线、平均速度和里程数。相关企业将可以针对特定用户制作人物画像，做到精准服务。

以上几类数据可以用于研发和测试自动驾驶的功能和应用，其重要性不言而喻。因此，实施数据安全分类分级和差异化分级防护，加强自动驾驶数据安全防护刻不容缓。

（三）数据分级分类

1、自动驾驶数据安全分类

自动驾驶系统的实现主要依赖感知、决策与执行三大模块。在行驶过程中以各类惯导、雷达、视觉等传感器搜集车辆动态与周边环境

数据，将数据传输至车载计算平台进行分析并作出相应决策，最后由决策层发送指令至执行模块改变车辆行驶状态。

（1）**分类原则**。针对自动驾驶数据特征及其相互间存在的客观联系进行科学和系统化的分类。做到分类尽可能覆盖自动驾驶所有数据，不设置无意义的类目，同时在总体上应具有包容性和可扩展性。

（2）**分类方法**。遵循自动驾驶数据安全分类原则，按照自动驾驶功能实现流程，结合我国自动驾驶产业发展阶段，着重关注用户个人相关数据。

整个过程中产生的或涉及到的数据可以归类为感知数据、决策与控制数据、测试与仿真数据以及用户个人数据四类数据类型。其具体分类如表 1 所示：

表 1 自动驾驶数据分类

类别	数据种类	描述
自动驾驶数据	车辆运行数据	包括但不限于车辆运行状态下输出的车速信息、油门、刹车、车窗、雨刷器、灯光等各种传统传感器数据
	V2X 数据	包括但不限于实时道路交通数据、实时道路事件信息数据等；周边环境数据（行人、骑车人、车辆相对位置、速度）等；交通信号灯数据、道路曲率数据、天气条件数据等
	自动驾驶地图数据	包括但不限于车道线的位置、类型、宽度、坡度和曲率等车道信息，车道周边的固定对象信息，比如交通标志、交通信号灯等信息、车道限高、下水道口、障碍物及其他道路细节，还包括高架物体、防护栏、树木、道路边缘类型、路边地标等基础设施信息
	位置信息数据	包括但不限于 GNSS+IMU 组合惯导定位数据，差分定位基站数据、WIFI 位置、车辆自身、周边感知到的动态及静态物体的地理位置坐标、车辆轨迹、加速度数据
	雷达数据	包括但不限于激光雷达点云数据（强度、横坐标、纵坐标、高度），毫米波雷达数据等

决策与控制数据	视觉数据	包括但不限于通过普通摄像头或红外摄像头高速频繁抓取的环境图片或视频数据，从而实现基本的目标检测、车道线检测、目标追踪等
	预测数据	包括但不限于车辆运动状态估计数据、融合数据，障碍物(小客车、行人、自行车等)的类型、运行状态、地图、交通规则预测信息（行为信息,轨迹信息和概率信息）
	规划数据	包括但不限于根据当前车辆所在的位置、预测数据、地图静态数据和感知动态数据等进行横向规划和纵向规划,给出的安全,舒适,高效率并符合交通规则的轨迹数据
	决策数据	包括但不限于根据当前地图信息和感知信息,结合自车当前状态,做出的行为决策数据,用于车辆行驶控制,如变道、超车、停车、跟车、保持车道等行为
	控制数据	包括但不限于人机交互数据、执行器数据、横纵向控制数据
测试与仿真数据	测试场景数据	包括但不限于测试场景障碍物、天气情况、路面不平度数据；自动驾驶算法的交通规则、路侧交通指示、道路交通标记数据；安全服务数据
	驾驶行为数据	包括但不限于驾驶员行为样本数据；驾驶经验数据样本数据
	车辆动力学相关数据	包括但不限于车速、纵侧向加速度、横摆角速度、车身侧倾角、质心侧偏角、主缸压力、踏板力、踏板行程、初速度、制动距离、平均踏板力等
	自动驾驶系统数据	包括但不限于传感器，控制器，制动器等虚拟汽车系统数据等
用户个人数据	虚拟驾驶场景数据	包括但不限于天气、建筑物、道路、行人、障碍物、周边车辆等虚拟驾驶环境数据，仿真传感器信号数据等；人机交互数据；误差注入数据
	车辆信息相关数据	包括但不限于车辆标识码、车辆控制器信息、车辆位置信息、车辆 SIM 卡号、用户保养或维修车辆的记录数据、车载音视频数据
	用户驾驶习惯	包括但不限于用户操作、应用使用习惯，行程轨迹，用户导航、历史及即时地理位置等数据
	用户信息	包括但不限于包括用户姓名、手机号、身份证号、家庭住址、账号密码数据；用户脸部数据、指纹数据；语音、手势、眼球位置；驾驶员状态监测数据、车内视频监测数据

2、自动驾驶数据分级

自动驾驶数据安全的目标主要表现在具备机密性、完整性、可用性三个基本特性。同时，数据具有流动性、可复制等特有属性，数

据流动过程中的级别应以源数据判定时的级别为准。但如果低级别的数据流入高级别的系统中，该级别数据对系统的运行或服务产生了作用和影响，则该数据应该重新定级，级别应相应提高。此外，考虑到自动驾驶智能化和网联化程度不同，对数据的保密性、完整性、可用性等安全属性的特殊要求还应针对不同等级自动驾驶的数据进行分级细化，通过分级明确数据的安全防护要求，实施自动驾驶数据的差异化分级防护。

（1）分级原则。自动驾驶数据的分级主要从保密性、完整性、可用性三个属性遭破坏后造成的后果影响来定级。在完成自动驾驶数据分类的基础上，采用“就高不就低”原则，用定性和定量相结合的方法判断数据的三个安全属性任意一个遭破坏后对功能、财产、操作性、隐私等造成的最大后果影响来进行定级。

（2）分级方法。适应我国现有法律法规对重要数据和个人信息等数据的保护要求，遵循自动驾驶数据安全分级原则，参考信息安全等级保护规定，按照数据遭到破坏后对国家安全、社会秩序、公共利益以及公民、法人和其他组织的合法权益的危害程度，由低到高划分为五级。

第一级，受到破坏后，会对公民、法人和其他组织的合法权益造成损害，但不损害国家安全、社会秩序和公共利益。

第二级，受到破坏后，会对公民、法人和其他组织的合法权益产生严重损害，或者对社会秩序和公共利益造成损害，但不损害国家安全。

第三级，受到破坏后，会对公民、法人和其他组织的合法权益产生特别严重损害，或者对社会秩序和公共利益造成严重损害，或者对国家安全造成损害。

第四级，受到破坏后，会对社会秩序和公共利益造成特别严重损害，或者对国家安全造成严重损害。

第五级，受到破坏后，会对国家安全造成特别严重损害。

根据数据被破坏时所侵害的客体及对相应客体的侵害程度，可得数据安全保护等级如下表所示。

表 2 定级表

数据被破坏时受侵害的客体	对相应客体的侵害程度		
	一般损害	严重损害	特别严重损害
公民、法人和其他组织的合法权益	第一级	第二级	第三级
社会秩序、公共利益	第二级	第三级	第四级
国家安全	第三级	第四级	第五级

针对上述分级原则与分级办法，将数据分级如下：

表 3 自动驾驶数据分级表

数据被破坏时受侵害的客体	对相应客体的侵害程度		
	一般损害	严重损害	特别严重损害
公民、法人和其他组织的合法权益	如雨刷器、灯光、车窗；道路曲率数据、天气条件数据；车辆信息相关数据	如车道线的类型、坡度、曲率；车道障碍物	如用户驾驶习惯、预测、决策数据
社会秩序、公共利益	如实时道路交通数据、实时道路事件信息数据	如周边环境数据、交通信号数据、车道限高；	如车道线的位置、宽度数据；超声波雷达数据；车辆控制数据
国家安全	如规划数据；用户信息数据	如激光雷达数据，毫米波雷达数据；视觉数据，	如敏感建筑物位置数据

二、数据安全风险分析

根据自动驾驶功能实现的相关要求，结合自动驾驶数据的特点、产生流程、应用技术与场景提出了自动驾驶技术应用架构。该架构根据自动驾驶数据的采集、传输、应用和销毁等全生命周期的过程特点，至下而上依次分为采集层、通信层、平台层和应用层。其中，采集层主要涉及自动驾驶数据从采集到存储的全过程；通信层包含了数据在车内传输和车端与云端传输的过程；平台层主要涉及各类平台对相关数据的管理与控制；应用层包含了在接收到数据后，按功能需求对数据进行处理，并将处理后的数据送到各个终端进行响应和应用。

（一）采集层数据安全风险分析

1、采集设备安全风险

目前，包括实验室测试车辆、公开道路上路测车辆、封闭园区的接驳车辆以及城市局部运营车辆在内的大部分均为二次改装车辆。由于二次改装的非工程化作业，致使自动驾驶系统的传感组件（如激光、毫米波、超声波雷达，摄像头，组合惯导等）、中央处理器及各种线缆等都裸露在汽车内外，除了自动驾驶系统组件丢失或损坏造成的直接数据丢失之外，系统里的数据也很容易被窃取、丢失或遭到不法分子的篡改、破坏。同时二次改装也会存在后增加设备一致性差、性能不稳定的情况，也给自动驾驶数据安全埋下了隐患。

2、路测基础设施建设安全风险

路端基础设施改造成本巨大，再加上自动驾驶何时可以规模量产落地尚不明朗，国内虽有一些省份在试点 V2X 样板工程，但路段长

度非常有限。小规模试点建设周期漫长，同时各单位的关注点更多仍聚焦于 V2X 功能的实现，从而导致路测基础设施在采集数据时，并没有考虑数据安全防护机制的设计和部署，导致路侧设施在采集数据时面临较大的安全风险。

3、感知数据完整性安全风险

感知类数据通过传感器数据采集车速信息、油门、刹车、车窗，雨刷器等各种有用数据信息，这个过程中，攻击者可通过干扰，欺骗攻击等手段造成传感器设备失灵，如对传感器的干扰易造成感知数据的识别错误或在采集的样本数据中增加特定的攻击样本，也会造成感知数据污染，使得算法无法识别或识别错误。另一方面，在数据采集阶段，人为伪造的感知设备也会造成采集到的数据真实性难以保证，或采集过程被阻断等风险。

（二）通信层数据安全风险

1、恶意节点攻击风险

自动驾驶数据通信是节点与节点之间的通信，攻击者可以通过身份伪造等方式恶意攻击或威胁数据安全。自动驾驶汽车在运行过程中通过传感器采集大量感知数据上传至云端进行整合分析，在传感器节点与云端通信的过程中。由于传感器节点和云端接口缺少认证机制，攻击者可以通过伪造传感器节点或者云端接口，从而伪造和篡改自动驾驶数据，威胁自动驾驶数据安全。

经过云端整合分析向车端下发的决策和执行控制数据，这些数据在自动驾驶车端通过车内通信总线到达ECU执行元件，由于通信总

线与ECU之间缺少相应的认证保护机制，攻击者可以通过伪造ECU接收数据，并对数据进行重写、伪造和篡改，使自动驾驶汽车做出错误的执行操作，引发安全问题。

自动驾驶汽车需要不断地与外界环境进行交互，实时的获取车与车，车与路侧单元等节点的数据，但节点之间缺少认证机制，攻击者可以通过恶意节点伪造数据，给自动驾驶数据安全带来安全风险。

2、传输风险

当自动驾驶车辆数据内部交互时，主要还是采用如传统的CAN总线或以太网，保护措施相对较弱，存在CAN报文被篡改和伪造的安全风险或连接接口、通信总线被阻塞从而导致感知数据不可用或无法及时反馈的风险。

当自动驾驶车辆与外部交互时，通过车外通信网络（蓝牙/WIFI等短距或4G/5G/C-V2X等远距通信）传输数据，会面临数据在通信链路上被窃听或遭受中间人攻击的风险。自动驾驶车辆在进行车道级辅助驾驶时，会通过V2V广播本车的坐标和轨迹信息，此类地理信息数据在传输时默认不采用加密机制，一旦恶意车辆有意图的监听周边车辆，就会很容易获取大量地理信息数据，进而计算出敏感区域的信息，严重情况下会造成国家秘密泄露。

另外，车辆所产生的个人信息通常使用短距离无线通信方式传输，其中个人敏感信息会面临在通信线路上被窃听造成隐私泄露的风险，如通过不安全的蓝牙及WIFI连接，通过中间人攻击或协议认

证时的漏洞，能够从通信链路上获得用户敏感数据。

3、协议风险

伴随多种无线通信技术和接口的广泛应用，自动驾驶车辆需要部署多个无线接口实现WIFI、蓝牙、5G、V2X等多种网络的连接，从而满足数据获取和传输的要求。而此类通信协议的安全漏洞会直接威胁到数据传输的安全，如自动驾驶数据传输至车内网络时，会通过CAN总线或车载以太网传输至各个执行单元，而非法分子可以对通信协议认证机制进行破解或采取中间人攻击窃取或篡改敏感数据。

（三）平台层数据安全风险

平台层作为自动驾驶数据汇集、存储、计算、管理的中心，为自动驾驶车辆、道路设施、应用等提供数据处理、支持、更新等服务。作为自动驾驶数据汇聚和远程管控的核心，平台层除面临传统大数据、云平台所面临的安全风险之外，对应于自动驾驶数据的处理流程，也会面临新的安全风险。

1、云平台安全风险

不同类型、不同级别的自动驾驶数据都会在云平台汇聚、处理、流转。其数据价值越大，就越会成为攻击的焦点。同时云平台开放的服务架构及按需使用的服务模式，使得云平台越来越成为攻击的首要目标，尤其是对于大量使用云服务功能的自动驾驶车辆，远程尝试入侵云平台相比物理接触攻击车辆会更容易，而且带来的危害更大，对于攻击者而言收益也会越大。云平台往往作为突破车辆控制的第一道关口，易受到DDoS攻击、僵尸网络、非法授权访问、审计存储空间

消耗等网络威胁，或利用手机 APP 入侵云平台服务端从而控制并获取大量的车辆数据。

2、大数据处理安全风险

自动驾驶海量数据的分析处理，必然用到大数据技术，如感知数据中的视频、图像以及激光雷达产生的点云数据；路测数据、测试仿真数据；大量车辆状态监控数据等。这些非结构化数据在大数据平台上进行批处理或流处理时，对不同级别的数据如果没有相应的细粒度访问控制机制，就会存在访问权限过大、数据遭到滥用的风险。另外，目前大数据存储采用分布式存储技术，往往对于不同级别不同类型的数据在物理上是混合存储，不利于进行分类隔离和分级防护。同时数据在大数据平台上进行数据分析和数据挖掘时，对于数据融合所产生的隐私泄露问题，也是大数据处理时面临的主要风险之一。

3、隐私泄漏安全风险

隐私泄露风险在平台层尤为严重，不仅是个人隐私数据，也包括商业秘密等敏感数据。这类数据在处理的不同环节均存在如内部权限滥用、外部攻击等方式导致的数据泄露风险。如感知数据中，地理信息数据、个人隐私数据，仿真测试平台积累的商业化的测试数据，仿真场景化数据，以及平台提供的高精地图数据等，在平台层进行存储、处理时，一些关键隐私数据会流转至非信任区域，导致数据所有者失去对这些关键数据的控制，从而产生隐私数据泄露问题。测试、仿真数据的泄露不仅会给企业带来较大的经济损失，还会影响自动驾驶车辆测试、优化进程，而地图类数据的泄露会给国家安全带来重大影响。

另外，在数据销毁阶段，数据销毁之后还存在一些未被擦除的残留，存在数据重新创建和恢复可能，会使用户隐私遭到泄露，造成隐私泄露安全风险。

4、越权访问风险

主要是防止内部人员越权访问或滥用权限，造成安全机制被绕过，非法获取用户数据或造成数据的破坏。安全管理制度和相应的安全配置基线不完善，也容易给攻击者已可乘之机。非授权用户的访问，不仅会导致自动驾驶相关数据、用户个人隐私数据被非法浏览，攻击者还能通过篡改、重写数据，影响自动驾驶车辆的行车安全和应用服务的质量。在 OTA 平台上，通过越权访问篡改未经加密的升级包，致使系统无法升级至正确的版本，阻止自动驾驶车辆安全漏洞、风险的修复。

5、系统及软件漏洞风险

攻击者通过对平台系统及其应用程序的恶意修改达到攻击车辆的目的，如在软件中植入木马、后门，二次打包应用程序等。在 OTA 平台升级过程中攻击者可以利用固件校验、签名漏洞等篡改升级包、注入恶意代码，进而获取用户个人隐私、自动驾驶相关数据甚至获得车辆控制权。用户从服务平台获取的娱乐、资讯类信息容易被非法注入病毒，会破坏、删除、改写敏感数据，影响自动驾驶系统的运行效率，降低自动驾驶车辆的安全性、稳定性。

（四）应用层数据安全风险

1、决策与控制数据安全风险

决策和控制类数据通过云端收集的多方数据进行分析向车端下发控车指令。攻击者通过对云端存储的数据进行窃取和篡改，破坏数据的可用性和完整性，使其无法用于数据分析和决策。当从云端向车端下发决策指令时，攻击者通过传输信道截取指令数据，对数据进行伪造或者通过伪造接收者和发送方进行数据的截取和重写，使车端接收到错误的决策和控制指令，引发安全事故。

自动驾驶汽车通过车辆状态估计，车道保持，车辆加减速等数据做出相应的控车指令，攻击者对存储此类数据的固件进行攻击，窃取、伪造、重写此类数据，使自动驾驶汽车做出错误的车辆状态估计，威胁驾驶员的生命财产安全。

自动驾驶数据的分析和决策主要借助 AI 模型和相应的算法来实现。每一个 AI 模型和相应的算法由大量代码构成，在某种程度上也增加了数据安全的风险。攻击者通过恶意代码注入或非法注入并执行恶意程序的方式使算法产出的数据出现偏差或对算法和模型产出的数据进行篡改，导致决策出现误差。自动驾驶汽车通过声音、手势、指纹、面部特征等人机交互信息和车身控制指令（如开门、启动、车窗控制、启动应用等）等数据控制车辆，此类信息在应用层传输过程中一旦遭遇泄露，伪造或重写，将造成车辆失窃或发生车辆不受控制的风险。

2、测试与仿真数据安全风险

测试与仿真数据作为自动驾驶车辆上路前的实验数据和上路后的参考数据，起到决策辅助作用。这类数据贯穿自动驾驶车辆的全生

命周期。

测试场景数据是自动驾驶车辆在封闭环境下进行自动行驶时所获取的数据信息，包括障碍物信息、交通规则信息等。此类数据的完整性和可用性是决定测试结果准确性的重要前提。如果此类数据被篡改会导致测试数据集的准确性降低，直接影响自动驾驶功能的安全性和可靠性。确保此类数据的存储安全、使用安全，防止未授权人对于数据的访问是在做数据安全防护时应重点考虑的。

3、用户个人信息安全风险

车辆信息相关数据、用户驾驶习惯、用户信息这些数据是用户较为隐私的数据。越权访问、存储未采用安全措施等导致的数据泄露可能会致使车辆被盗或在行驶状态下被非法控制等后果，造成一定的经济损失和威胁人们的生命安全。

除此之外，今后自动驾驶车辆在实际运行过程中，将可能面临的车辆实体出国出境、高精地图感知数据存储于车内所引发的数据安全风险同样值得高度关注。

第四章 自动驾驶数据安全体系

一、目标体系

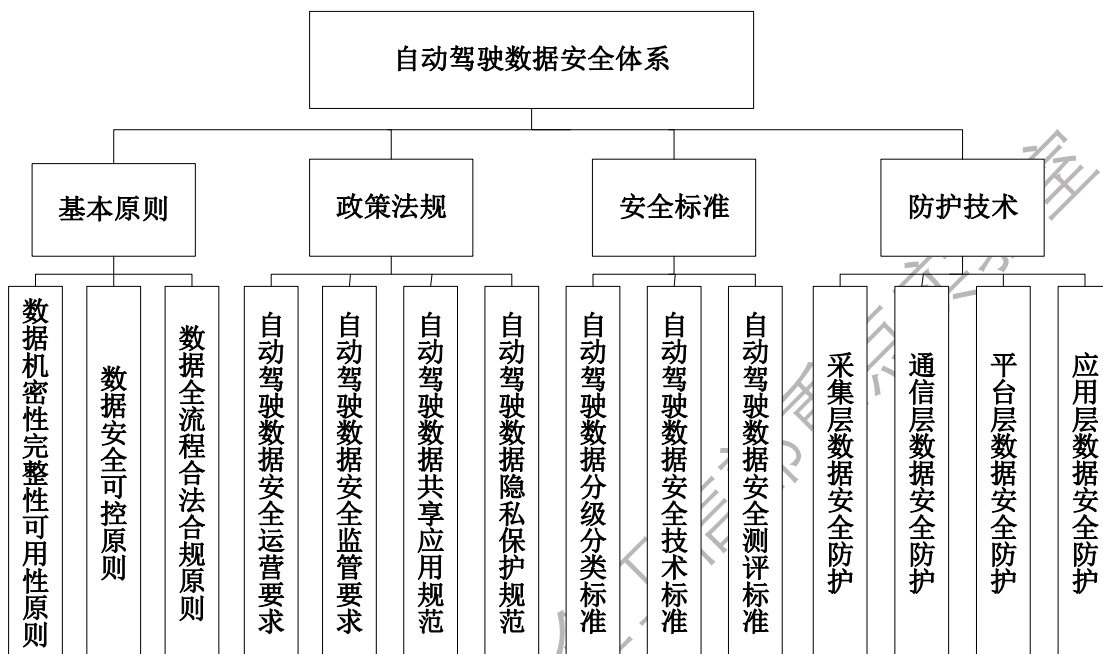


图1 自动驾驶数据安全体系

自动驾驶不同于单一的应用系统，而是由整车企业、软件平台、算法应用、tier-1 厂商、研究机构、监管部门以及最终用户等多个角色构成的复杂生态系统。因此，自动驾驶数据不仅涉及算法开发、道路测试，实际应用等各个阶段所产生收集使用的各类数据，还包括在产业生态链上共享利用的各类数据。因此，自动驾驶数据的安全并不是静态的数据防护，而是围绕数据全生命周期进行的动态安全防护，是以数据为中心，为保证数据的可见、可管、可控以及在自动驾驶产业生态中协同共享安全而构建的数据安全体系。

其中，在基本原则层面，需要遵守政府制订的一系列管理规范，确保所有利益相关方对数据的使用情况知情，且不可强迫任何一方贡

献出其拥有的数据；各数据的传输和使用应遵循平等、完整、可溯源的原则；数据的使用者还需要遵循《网络安全法》、《信息安全等级保护条例》、《数据安全管理办法》等政策法规，并遵循已经出台的“云计算服务安全能力评估”、“移动终端安全保护”、“大数据服务安全”、“信息系统安全运维管理”等相关国家标准与行业标准。

二、政策法规

展开行业调研，全面掌握数据安全发展现状。自动驾驶汽车产业是汽车、电子、信息通信、道路交通运输等行业深度融合的新型产业。伴随人工智能、5G 等新兴技术地快速发展，新产品、新业态陆续涌现，随之产生的数据安全问题也在不断发生变化。定期开展行业调研，一方面有助于全面掌握产业链上、中、下游的数据安全现状，提升数据安全防护水平，另一方面可以及时发现安全隐患，减少安全事件发生。

加强政府监管，建立数据安全评估认证机制。一是根据《网络安全法》、《互联网信息服务管理办法》、《信息安全等级保护管理办法》等相关法律规定，结合自动驾驶汽车数据安全具体防护要求，出台自动驾驶数据安全运营、监管要求，形成数据安全共享技术规范体系，开展自动驾驶数据安全风险评估和检测。二是加强数据安全防护要求的宣贯，引导企业提高风险防控意识，提升数据安全防护水平。

关注个人信息安全，明确数据收集、使用、防护流程。自动驾驶领域相关企业在收集使用车辆用户信息时应遵循《民法总则》、《网

络安全法》及《信息安全技术个人信息安全规范》中有关个人信息安全保护的规定，加快建立自动驾驶数据共享应用规范和自动驾驶数据隐私保护规范，即相关企业在收集、使用乘客个人信息的时候不得违反现行法律、法规的规定；同时要在明示的范围内收集并合理使用个人信息，做到尽可能最小化收集数据；在收集、使用用户个人信息前须征得其本人同意；应给予用户选择权，让用户选择是否同意将其个人信息向第三人披露，是否同意将其个人信息用作其他目的，选择的方式应显著、简明且可行；以及在发生信息泄露、遗失或被窃取的情况下告知用户实情；应对收集的个人信息严格保密，并采取必要的技术措施和其他必要措施确保数据安全。

三、安全标准

细化要求，出台规范指南。出台自动驾驶汽车数据安全规范指南，结合《网络安全法》《数据安全管理办法（征求意见稿）》《互联网信息服务管理办法》等已出台的数据安全相关规范指南，指导自动驾驶数据安全管理工作。指南中应包含自动驾驶汽车数据涵盖的范围、数据的分类标准，不同场景下数据安全管理工作要求，以及对产业链上、中、下游企业的安全管理要求和必要的安全防护措施。

自动驾驶是一个相对特殊的应用场景，也会涉及整车在运行过程中的诸多功能和部件，其中涉及到的数据安全更是贯穿整车从生产、运行到升级维护等全过程。但现有的整车网络安全测评技术标准体系中还缺乏专门对自动驾驶数据安全的测评技术和方法研究。因此应考

虑在整车网络安全测评标准中增加对自动驾驶数据安全领域的专门测评技术要求和相关标准，建立整车数据安全测评测试相关技术规范 and 标准。

携手合作，促进机制形成。自动驾驶汽车制造企业应当携手合作、取长补短，制定切实可行的行业规范，构建跨行业、跨领域、跨部门协同发展，相互促进的工作机制。在条件成熟的时候，可以要求行业或企业设立内部的个人信息与数据保护官，专门负责处理与用户个人信息和数据相关的事项。同时，鼓励相关企业实施个人信息保护政策。规定自动驾驶汽车的生产者应制定个人信息保护方案，并一一说明其如何收集、使用、共享和存储自动驾驶汽车用户的信息；对于不希望共享自己数据的用户，生产者应当有相应的处置方案；对于留存的用户信息，生产者应当通过数据缩小化、去识别化等方式防止信息的泄露。

积极调整，参与规则制定。目前，国内企业跨领域合作趋势明显，但尚未形成类似于美国硅谷、匹兹堡等地的产业聚集效应，企业间链接协作较少。在此背景下，企业一方面应抓紧机遇，积极应对挑战。另一方面应积极参与自动驾驶规则制定，对可能影响甚至阻碍自动驾驶发展的现有规定进行全面的梳理和评估，并提出切实可行的建议，推动自动驾驶数据分级分类等标准出台，促进自动驾驶产业健康有序发展。

四、安全防护技术

围绕自动驾驶数据全流程安全，其安全防护技术的目标主要包括以下几个部分。

防止数据的过度采集。自动驾驶数据的采集包括自动驾驶车辆在运行过程中的采集、路测设施采集、高精度地图制图时的采集等。在这些采集环节，主要应保障数据的采集合规，防止过度采集，尤其是对地理测绘或涉及敏感及隐私数据的过度采集，造成数据的不合规滥用。

保障数据的机密性、完整性和可用性。数据采集后在车端的存储，通过专线、5G、WIFI 等传输到路侧端或云端时的存储，均应保障数据存储和传输时不被泄露和破坏。

注重数据的隐私保护。自动驾驶过程均会产生涉及个人、企业及组织的隐私数据，在对数据进行集中分析和应用的过程中，不同数据的融合也会带来隐私问题。因此，应防止数据在全流程环节中的隐私泄露。

保障运营服务数据的合规性。自动驾驶涉及多个不同的产业生态，包括自动驾驶数据的生产者、算法及平台的开发者、高精度地图数据运营者，以及其他开发、测试等环节所涉及的数据提供方等。数据在整个环节流通运营时，应保障数据所有者、数据使用者、数据运营者等多方的权益，分清责任边界，保障数据生产流过程中的合规。

保障数据跨组织、跨平台应用安全。自动驾驶数据从管理权属来说也会涉及不同的监管部门和管理平台，因此在数据的跨部门和跨平

台应用时，应保障数据的安全交换及共享，以及对交换过程的安全监管，防止数据的非授权访问和滥用。

持续加强数据安全监管。自动驾驶数据涉及不同类型、不同级别、不同部门，且都是影响安全风险的重要因素。同时，随着自动驾驶技术的发展，安全技术也会随之更新，因此应建立持续的安全监管机制，持续加强自动驾驶数据安全监管。



图 2 自动驾驶数据安全技术架构

技术手段是构建自动驾驶数据安全体系的关键一环。结合自动驾驶数据架构及自动驾驶数据的分类分级，在自动驾驶数据安全体系框架下，提出此自动驾驶数据安全技术架构。该技术架构包括采集层数据安全防护技术、通信层数据安全防护技术、平台层数据安全防护技术和应用层数据安全防护技术。在这四层次中，每一层的数据安全防护均不可或缺，需逐一对其加以防护，具体的思路和技术如下。

（一）采集层数据安全防护技术

1、物理防护

自动驾驶汽车的一些关键部件，例如 T-BOX、IVI、OBU 等，通常既可以与车内的网络进行通信，获取车内网络数据，同时也可以与外界进行通信。如果这些关键部件的系统被物理攻击，很容易通过物理方式将关键数据提取出来，所以需要对这些关键部件的系统进行物理防护。如采取安全启动、固件防提取等技术，在设备启动的各个阶段对启动过程进行安全校验，防止攻击者通过串口或者其他方式对设备的固件系统进行篡改或直接提取。

2、采集防护

自动驾驶汽车依靠大量传感器对周边环境进行感知，首先应确保数据来源真实性，对采集设备进行认证防止非法的采集设备接入车辆；其次，确保数据的真实性，一方面应具备对采集数据进行完整性验证的机制，防止数据的非法篡改，一方面也应针对不同的采集设备开发相应的精确感知识别技术，防止传感器欺骗和干扰；同时，还应对采集时的数据进行限制，不加限制随意采集数据，也会带来合规风险。

3、安全存储

车端运行的自动驾驶算法，传输及认证使用的密钥、证书等自动驾驶相关数据非常重要，不能采用常规的方式存储在车辆设备上，需要采用安全的硬件设备进行存储。通常采用安全芯片、硬件安全模块

（HSM）等技术确保敏感数据在车端的存储安全，防止证书密钥被非法获取。同时需要开发针对自动驾驶算法的固件防提取、代码保护等

技术，防止算法被非法窃取，造成核心商业秘密的泄露。

（二）通信层数据安全防护技术

对于自动驾驶数据存在的恶意节点攻击风险、传输风险和协议风险提出相应的防护技术。

1、车内通信数据的认证加密技术

自动驾驶汽车的车内通信主要包括 CAN 总线通信、车载以太网通信等。其中，由于 CAN 总线协议设计简单、没有复杂的分层以及加密扩展协议支持的考虑，易被窃取和伪造。目前主流的技术是采用 AutoSAR 标准组织制定并实现的 SecOC 技术，在发送端和接受端对报文进行验证，以抵御第三方的入侵。而车载以太网协议可满足高带宽、低延迟的数据传输需求，主要应用在车内控制域和车身控制域之间的通信、激光雷达的点云数据通信等。依据车载以太网遵循的 OSI 分层结构，可通过 IPSec、MACSec 技术等设备进行设备验证和数据加密，以保证车内网络通信数据的安全。

2、车外通信数据认证加密技术

自动驾驶 V2X 通信层数据安全主要考虑基于 DSRC 与 LTE-V2X 两种路线的 V2X 通信数据安全。为保护车主隐私提高网络的安全系数，V2X 设计了匿名密钥体制，周期性变更标识和信息签名，为此需要在车辆中安装几百甚至几千个证书，以完成 V2X 所需的每秒上千次的签名和验签要求。基于 LTE 移动通信技术形成的 V2X 车联网无线通信技术，包括蜂窝 Uu 和直接通信 PC5 两种工作模式，在已制定的通信标准中两种模式均已定义了通过 TLS 加密、SSL 加密技术来

保障承载层安全和 V2X 应用层安全的认证加密实现机制。但是针对 V2V 的数据广播，对敏感数据的保护需要在现有的广播加密技术基础上进行改进，以适应广播车辆随机的情况。

3、海量数据实时安全传输技术

自动驾驶车辆会实时产生海量的数据，自动驾驶算法的训练、实际路测、车车运行情况等也均会产生大量数据，如何安全地将这些数据以接近零延迟的速度、超高的带宽上传到 AI 计算平台，即时产生正确地决策控制数据是自动驾驶落地的关键问题。对于自动驾驶的某些应用程序，短暂的延迟对于其功能的实现没有太大影响，但是它会影响整体的性能和效率。在某些情况下，汽车内部应用程序响应的延迟就有可能酿成悲剧。因此，针对海量数据的实时在线传输技术除应用当前较为成熟的技术以外，还应从解决大流量高速安全传输、传输设备认证、资质监管等问题出发，开发相应的实时高速传输技术。

4、入侵检测和防护技术

为了防止在自动驾驶数据传输的过程中，攻击者通过流量监控，分析获取数据信息，通过采用多层网络防护和多重检测技术结合的理念，实时对自动驾驶数据传输的网络流量进行深度检测，精准判断出攻击行为和异常行为，对传输中的异常报文进行阻断或对行为异常的总线节点进行通信阻断。其中包括自动驾驶车内网络 CAN 总线入侵检测（CAN 帧深度检测，行为状态机检测，上下文分析检测，DOS 攻击基于负载率、信息熵、帧间隔的检测等）和自动驾驶汽车车内以太网入侵检测（以太网报文深度检测，车载以太网 SOME/IP、DOIP、

AVB 应用协议检测) 等。外部网络接口入侵检测, 包括对 OBD 接口、BLE、WIFI Hotspot、USB、其它主流近场无线通信、5G 等接口输入的流量, 提供检测及防护功能。

(三) 平台层数据安全防护技术

作为自动驾驶汽车数据存储和计算、分析的平台, 为自动驾驶智能决策、规划、远程服务等提供数据支撑。面对海量的数据, 平台需从数据分级、分类的角度出发, 结合自动驾驶数据特点、业务应用特点, 在数据面临的安全存储、越权访问、泄露、篡改等方面做好安全防护。

1、安全域边界隔离技术

在各类平台网络入口、重要网络域入口处部署防火墙等安全设备, 对所有流经网络边界的自动驾驶感知类、业务类数据进行严格的安全规则过滤, 将所有不符合安全规则的数据屏蔽, 严格控制区域间的数据访问权限。

2、基于标记的访问控制技术

对不同安全等级的数据访问的权限不同, 因此根据自动驾驶数据应用场景的多样性、多方参与等特点, 在建立完善的分级分类基础上, 应针对不同级别、不同类型的数据基于用户角色进行标记, 设置精细的访问控制规则, 控制不同类型数据的访问权限, 从而适应复杂的自动驾驶数据应用场景。同时设置不同等级的鉴权条件, 控制不同优先级数据的开放范围, 在保障自动驾驶不同场景下的业务需求得到满足的同时, 做好数据安全工作。

3、数据脱敏技术

平台层的自动驾驶数据在存储、分析、下发使用过程中，均需要采用数据脱敏技术来有针对性的去除数据中携带的与平台业务无关的敏感信息，包括可能出现的图片，地理位置，用户隐私，关联信息等。数据脱敏技术对所采集和存储的自动驾驶数据进行扫描，形成敏感数据分类、分级分布视图，对不同种类、不同级别敏感数据进行脱敏处理，同时保持数据属性和数据间的依赖关系，确保脱敏后数据的有效性。

4、面向自动驾驶的高精度地图专属云技术

自动驾驶车辆所依赖的高精度地图数据涉及到地理信息坐标等国家秘密范畴，这类数据在云端集中存储、处理和计算过程均要满足安全监管要求，因此，需要构建面向自动驾驶的高精度地图专属云，利用专属云安全技术建立计算、存储、网络资源的物理隔离机制，除应用已有的云平台安全防护技术之外，应形成相对独立的高安全等级的高精度地图数据处理云环境。

5、基于区块链的数据安全共享技术

自动驾驶数据的共享应用是促进产业发展的必然要求，共享数据的同时又会带来数据失控的风险，并且难以追责。结合区块链技术实现对数据共享过程的全生命周期管理，采用智能合约对数据共享过程进行细粒度管控，同时保障数据操作的可追溯性，解决数据所有者的共享数据“谁在用、在哪用、怎么用”等问题，在发生数据安全事件后，有效追责。通过引入动态安全许可技术，实现协同场景下数据动

态访问控制和授权；通过标签标记技术，实现数据可溯源；使用基于区块链的分层访问控制机制对数据全生命周期过程中的访问信息、授权信息进行记录，保障数据操作的可追溯性，解决协同共享数据安全失控问题。

（四）应用层数据安全防护技术

1、访问控制技术

自动驾驶汽车的车载娱乐系统、智能座舱系统、远程诊断接口等负责与驾驶员、乘客或远程诊断系统进行交互，因此会保存大量涉及用户个人的隐私数据和车辆状态数据。这类数据的保护除利用安全存储技术保存在安全硬件设备之外，还应考虑采用数据访问控制技术，限制对个人隐私类数据和车辆敏感状态的非法访问和提取。如结合生物特征的身份认证及授权技术、基于角色的强制访问控制技术、远程安全诊断技术等，保证只有合法用户或设备才能访问车端数据。

2、自动驾驶应用加固技术

要保护用户隐私数据，可以结合自动驾驶数据特点，把加固技术集成到客户端内，为客户提供涵盖应用开发、打包、发布、运行全生命周期一体化安全保障服务，有效防止针对移动应用的反编译、二次打包、内存注入、动态调试、数据窃取、交易劫持、应用钓鱼等恶意攻击行为，从而全面保护应用软件安全。

3、自动驾驶算法的抗攻击及保护技术

自动驾驶算法应能够具备识别和检测正常数据样本和攻击样本的能力，增强自动驾驶算法的抗攻击能力。同时，自动驾驶算法自身的保护技术除传统的对算法代码的保护之外，通常也会结合对不断输入数据的反馈增加噪声的方式来防止对自动驾驶算法的试探攻击，从而防止窃取算法的关键特征。

4、安全测评自动化技术

传统的检测技术，主要是通过配置文件核查以及反编译查看静态代码的手段来配置相应的检测项。现有比较突出的测评技术，均开始使用动态检测的手段。应用层动态检测技术主要是构造模拟攻击者的真实攻击场景并发起攻击行为，通过是否成功取得预期的攻击效果，来判断在自动驾驶功能实现的某个环节上是否存在安全隐患。

第五章 发展建议与展望

自动驾驶作为新一轮科技革命和产业变革的典型代表，成为各大研究机构、整车厂、互联网巨头公司的重要竞争方向。自动驾驶属于人工智能在汽车行业的具体应用场景，需要针对海量的多源多维异构数据进行深度学习，最终达到无人驾驶、智慧出行的目标。针对前几章所述自动驾驶数据安全问题，建议从以下几个方面着手开展工作。

（一）规范数据共享治理模式，促进自动驾驶数据开放共享

自动驾驶数据，需要通过共享和流转，才能释放其最大价值。在建立数据分类分级的安全技术防护架构的支撑下，可以将自动驾驶数据安全使用与区块链技术相结合，推动数据开放共享体系建设，加快对生态链上各个环节的参与者的梳理，界定清晰各参与主体的权利和责任边界。并由国家相关部门通过制定立法、管理条例、标准规范等方式，加强对数据共享参与方和数据共享过程的监管。并分阶段制定自动驾驶数据的治理和安全共享的实施细则，进一步推动自动驾驶的快速发展。

（二）加强对自动驾驶云平台的数据安全管控

自动驾驶数据在云端处理、存储及应用过程中仍然面临较大风险，如对于涉及国家秘密的地理信息数据资源，在云端可能存在跨境传输、非授权访问等合规性问题，并且由于云计算的分布式特点，数据流转难以监管。因此，应加强对云端数据安全的管控，综合应用区块链、数据安全标记、强制访问控制、资源隔离等技术构建具有较强数据安

全防护能力的云平台。建议对自动驾驶应用及系统按照国家网络安全等级保护相关要求建设，对于高精地图等涉及国家秘密范围的数据和系统，建议部署具备较强安全隔离机制和安全监管措施的专属云平台，满足等级保护四级要求。

（三）加强智能网联测试示范区和运行区域的数据安全监管与防护体系建设

探索建立智能网联测试示范区和运行区域的安全管理机制，确保示范区在数据采集、处理、存储和传输过程中的机密性、完整性和可用性，明确相关主体的数据安全保护责任。定期开展数据风险评估，加强数据安全监督检查。同时，针对智能网联测试示范区和运行区域可能面临的非法入侵攻击和信息安全风险，建立端-管-云立体的威胁态势感知系统，确立信息安全评估机制，制定应急响应体系，设计针对不同信息安全等级的响应机制和恢复策略，实现多层面的漏洞资源共享与合作，联合建立智能网联汽车信息安全漏洞库。

（四）加强自动驾驶汽车底层固件的安全防护

自动驾驶汽车运行固件支撑着汽车的各个逻辑功能。从目前的自动驾驶实践来看，很多重大的安全问题都出现在构成自动驾驶汽车各个零部件的固件程序中。因此在汽车投入市场之前，需要对汽车底层固件进行诸如静态分析、模拟执行、形式化验证之类的安全测试，有助于减少自动驾驶汽车在实际道路上出现安全问题的概率。科研单位与企业也应该加强对自动驾驶汽车底层固件的安全研究，以防止可能的攻击行为，提升自动驾驶汽车行驶的安全性和稳定性。

附录：缩略语

缩略语	英文名称	中文名称
SAE	Society of Automotive Engineers	美国机动车工程师学会
CAN	Controller Area Network	控制器局域网络
OBD	On-Board Diagnostics	车载诊断接口
GPS	Global Positioning System	全球定位系统
IMU	Inertial measurement unit	惯性测量单元
OTA	Over The Air	远程升级技术
GNSS	Global Navigation Satellite System	全球导航卫星系统
T-BOX	Telematics BOX	远程信息处理器
ECU	Electronic Control Unit	电子控制单元
DDoS	Distributed denial of Service Attack	分布式拒绝服务攻击
IVI	In-Vehicle Infotainment	车载信息娱乐系统
OBU	On Board Unit	车载单元
PKI	Public Key Infrastructure	公钥基础设施
VPN	Virtual Private Network	虚拟专用网络
DSRC	Dedicated Short Range Communication	车载专用短程通信
BLE	Bluetooth Low Energy	低功耗蓝牙
DOIP	Diagnostic Communication Over IP	基于 IP 的诊断协议
AVB	Audio Video Bridging	音视频桥接技术