

调研报告

第 6 期

(总第 85 期)

车百智库

2023 年 03 月 23 日

汽车数据跨境传输合规路径及政策建议

我国汽车领域数据跨境流动需求日益增加。国内数据跨境流动管理法规、制度与国际规则存在差异，车企面临较大双重合规压力。本文研究的是，对比国内外数据跨境监管差异，梳理车企数据跨境传输路径，结合国际政策和汽车行业特点提出完善我国数据跨境管理的建议，促进汽车数据更好跨境流动。

一、汽车数据跨境流动需求频繁，车企面临双重合规压力

中国汽车加速出海且深度参与全球化，车企的数据跨境流动需求增加。2022 年我国汽车出口 311.1 万辆，同比增长 54.4%，且出口均价从 2020 年 1.1 万美元上升到 1.99 万美元¹。我国车企接连在海外新建/扩建生产工厂、研发中心、销售中心等，中国汽车呈加速出海且深度参与市场全球化的趋势（见附录 1）。据调研，车企目前将海外数据存储在当地自有数据中心或公有云中，没有涉及出口国当地个人信息数据跨境的情况。但由于海外销售、研发等企业是分支机构，需要共用国内业务系统，会有研发、制造、销售、财务、运行等相关数据跨境流动的需求²。

全球汽车数据安全事件频发，数据跨境成为各国合规监管的重要部分。2021-2022 年间，大众、沃尔沃、通用、丰田、蔚来等均公开表示有不同规模、不同类型的数据遭泄露，其中涉及到了用户、研发等敏感数据（见附录 2）。

2021 年 8 至 11 月，15 类主流车型的境内外汽车数据通联达 262 万余次³，且通联次数会随汽车出口量增加而越来越频繁，滴滴上市事件也引发了监管部门对数据跨境的高度警惕。汽车行业数据包含大量用户隐私、地理信息数据，且部分数据与关键信息基础设施关联，跨境流通成为我国乃至全球各国监管的重点。

车企海外数据全部本地化存储或影响企业效益，而数据跨境

¹ 数据来源于乘联会

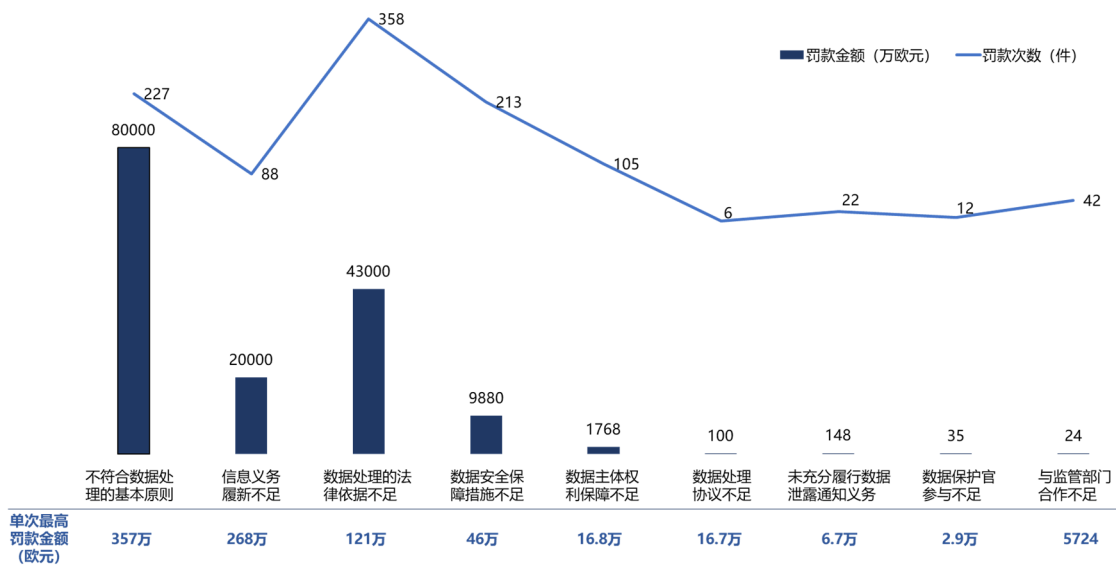
² 个人信息数据应本地存储，但涉及技术的数据却免不了出境或远程跨国访问

³ 数据来源于国家互联网应急中心联合智联出行研究院

流动将增加企业国内外监管压力。车企所有海外数据只在本地存储，或将动摇跨国车企长期采取的远程支持、维护、集中化管理模式，甚至延缓技术发展进程、提高本地化设备部署成本。例如，短视频平台 TikTok 计划在爱尔兰和挪威共新建三个数据中心，预计每月额外投入 12 亿欧元管理成本。

车企数据跨境流动要面临多国监管压力。全球已有 100 多个国家出台了数据安全法律法规，对数据安全、隐私保护等相关问题进行严格规范。这些法律条例管辖范围不仅包括本国范围内的数据处理行为，更涵盖境外数据处理。各国监管要求存在差异，企业需要同时满足不同数据合规要求才能保证产品和业务正常售卖和运转，全面适配难度较大。对跨国车企来说，短期内数据出境安全合规将是一个极大的挑战。

另外，由于各国严格的规定和惩罚措施，车企也很容易因为疏忽而导致巨额罚款。例如，截至 2022 年 5 月，欧盟《通用数据保护条例》生效四年间，粗略估算共罚款 1019 次，合计 15.5 亿欧元，其中“不符合数据处理的基本原则”和“信息义务履行不足”两项的单次罚款金额最高（见图表 1）。



图表 1 2018.5-2022.5 四年间 GDPR 的罚款事项以及相应总金额和次数

资料来源：盈理律师事务所，百人会车百智库研究院整理

二、各国频发数据出境政策法规，车企数据如何过“安检”

据北京网信办公开数据，自 2022 年 9 月《数据跨境传输评估办法》（以下简称《评估办法》）施行以来，截至 2023 年 2 月，只有医疗和航空领域共计 2 家企业通过评估，通过率仅为 4.2%，并不包括汽车领域企业。汽车供应链长、数据类型多且量大，相关企业梳理数据资产和流通情况难度大，数据跨境风险缓释及安全合规亟需指导。

车企需要明确不同类型数据跨境传输的途径，采用差异化措施进行数据出境管理。随着《评估办法》《汽车数据安全若干规定（试行）》等法规陆续颁布，我国数据出境三种合规路径已基本清晰。汽车相关企业应在充分梳理数据出境活动基础上明

确不同类型、不同敏感程度数据适用的出境路径，选择合规路径出境。

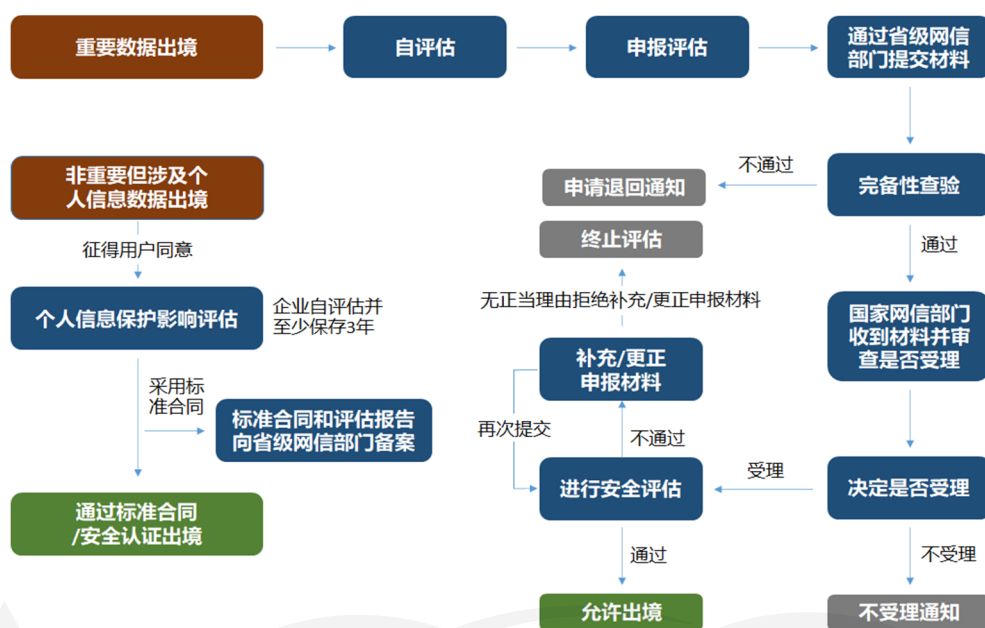
汽车重要数据依法在境内存储（见图表2）。因业务需要向境外提供的，应根据不同数据类型通过国家网信部门会同工信部、自然资源部等有关部门组织的安全评估，汽车行业重要数据只有安全评估一条出境途径。例如，涉密地理信息数据向境外传输需依法履行对外提供审批，未经处理和审查，测绘地理信息数据不能出境，裸数据也不能出境。对于难以判断是否需要安全评估的情况，向境外提供数据前，企业应积极与主管部门沟通，自觉履行相关部门要求。

未列入重要数据范围但涉及个人信息的数据出境，企业应提前向个人主体告知并取得单独同意，进行个人信息保护影响评估后，可采用个人信息跨境处理活动安全认证或个人信息出境标准合同两种数据出境路径（见图表3）。



图表2 《汽车数据安全管理办法（试行）》中汽车领域重要数据范围

资料来源：百人会车百智库研究院整理



图表 3 汽车数据跨境传输路径及流程

资料来源：百人会车百智库研究院整理

企业有义务把控自身数据跨境风险，坚持风险自评估与安全评估相结合。截至 2023 年 2 月，北京网信办已收到来自亚马逊、宝马、大众、小米等 48 家企业提交的申报材料，还有 35 家企业正在补充完善申报材料，142 家企业初步表达申报意愿，120 家企业咨询申报事宜等。

各省市以及国家网信部门的数据出境安全评估工作量巨大，很难做到对每家申请企业进行现场调查。企业要主动把控自身数据跨境安全风险，提高数据出境风险自评估报告质量，有助于企业在可控时间内顺利通过安全评估。

自评估活动需要企业对自身数据出境业务、拟出境数据规模及链路、境外接收方以及出境法律文件等相关信息作出详尽描述（见图表 4）。完成数据出境风险自评估且结果满足出境风险评

估要求 3 个月后，至申报之日未发生重大变化，企业可通过所在地的省级网信部门向国家网信部门申报数据出境安全评估，提交材料包括申报书、数据出境风险自评估报告、数据处理者与境外接收方拟订立的法律文件以及安全评估工作需要的其他材料。

序号	类型	要求内容
1	数据出境合法性、正当性和必要性	敏感个人信息出境、重要数据出境和境外接收方处理数据目的、范围、规模、种类、方式等的合法性、正当性、必要性。
2	汽车数据出境的安全风险	汽车数据出境给国家安全、公共利益、个人或者组织合法权益带来的风险，包括汽车重要数据出境可能给国家安全和公共利益带来的安全风险，以及个人信息及敏感个人信息出境可能给车主、乘车人、车外人等个人信息主体带来的安全风险。
3	数据发送方责任及义务	境内发送方的技术和管理措施，包括汽车数据安全管理人员的设置和履职情况；数据安全培训教育情况；拟出境个人信息的匿名化、去标识化处理方式等。
4	数据接收方责任及义务	汽车数据在境外的保存地点、期限、范围和方式，境外接收方承诺承担的责任义务，以及履行责任义务的技术和管理措施、能力等能否保障数据安全出境。
5	数据安全威胁及处理措施	数据出境中和出境后遭到篡改、破坏、泄露、丢失、转移或者被非法获取、非法利用等的威胁，以及发生汽车数据安全事件的处置措施。
6	个人主题权利保障	个人信息出境前告知并获取个人信息主体单独同意的方式（如用户手册、车载显示面板、语音、汽车使用相关应用程序等）、出境个人信息数据的范围、个人信息权益维护的渠道是否通畅、汽车数据相关用户投诉和处理情况等。
7	标准合同要求	与境外接收方拟订立的数据出境相关合同（应为“标准合同”）或者其他具有法律效力的文件等（统称“法律文件”）是否充分约定了数据安全保护责任义务。
8	境外监管要求	境外接收方所在国家或地区对汽车数据的监管态度、有关汽车数据跨境流动的法律规定。

图表 4 车企自评估重点事项

资料来源：百人会车百智库研究院整理

汽车数据跨境需要适配各国监管要求。跨国车企要精准识别各国对汽车行业“重要数据”、“个人信息”的不同定义，对目标国家监管要求进行综合考量，以应对差异化监管审查。对有数据本地化要求的国家，在适当地区设立数据中心。

美国主要通过双边协定管理数据跨境，利用自由贸易协定与“适格国家”签署双边数据互通协议。美国对数据跨境传输路径没有特定规制，但会对数据互通终端进行持续监督，并建立负面清单限制关键数据跨境。我国车企要着重关注负面清单内涉及的数据类型和范围，如汽车通过感知设备采集的地理信息数据及行驶过程中产生的定位信息和服务数据等跨境会受到限制。

例如，美国 2018 年出台的《外国投资风险审查现代化法案》规定，定位系统、手机信号塔位置数据等敏感数据出境会受到严格管制，即使外商在美开展涉及这部分数据的业务也需要安全审查。《出口管理条例》规定的受管制车联网核心技术有 14 项，其中定位和导航技术、车辆数据分析技术、量子信息和传感技术、先进监控技术等使用和产生的数据与车辆外部环境数据高度相关，相关数据出境会受到限制。

欧盟对汽车数据跨境流动管理承自《通用数据保护条例》(简称“GDPR”)，欧盟与他国进行汽车数据流通路径与 GDPR 数据跨境机制一致，主要包括充分性认定机制(以下简称“白名单”)、采取适当保障措施以及使用例外条款(见图表)。

“白名单”机制下，其他国家需具备与 **GDPR** 规定相同的保护水平，才能将欧盟的个人数据直接传输至本国境内。中国未列入欧盟充分性认定白名单，上汽、德赛西威等企业业务数据从欧盟地区传输至国内，只能采取 **GDPR** 规定的其他豁免途径。

第三方国家或地区在未获得充分性认定前提下，数据控制者或处理者须采取签订标准合同、约束性企业规则、认证机制或行为准则等适当保障措施，为数据主体提供可执行权利与有效法律救济措施，也能将个人数据传输至这些国家或地区。对于集团内部的数据跨境，上汽、吉利等中大型跨国车企可选择约束性企业规则，即提交集团内部遵守欧盟数据保护法规的文件或制度陈述。对于企业间个人数据跨境，签订标准合同更普遍。

需注意的是，欧盟标准合同条款中数据跨境传输并不属于必须进行数据保护影响评估的场景，只有监管机构要求时，企业才需提供评估纪录。但为了最大程度满足欧盟监管要求，企业可参考我国标准合同要求，在事前积极进行个人信息影响评估并保存评估记录。

此外，欧盟也为企业保留使用例外条款，在获得数据主体同意、或履行合同所必要等前提下，企业可跨境传输个人数据至第三方国家或地区。

传输机制	具体内容
充分性认定机制 (又称“白名单”)	指经过欧盟认定的对个人数据保护充分的国家、地区或国际组织，可以直接向其传输数据，不必采取进一步的保护措施。
适当保障措施机制	包括签订标准合同（SCC） ⁴ 、通过约束性企业规则（BBCR） ⁵ 、认证机制、行为准则（CoC）等。
使用例外	获得数据主体同意、履行合同所必要 ⁶ 等。

图表 5 GDPR 数据跨境传输认定机制

资料来源：百人会车百智库研究院整理

三、国内外数据跨境监管差异的影响

欧美等国数据跨境监管自成体系、规则不一，不利于我国车企数据跨国流动。欧洲和北美正成为中国汽车出口的两大主要增量市场，销量逐步提升。但各国限制数据跨境流动的制度存在显著差异，且存在一定冲突性，各国政策不互恰加大了跨国车企数据跨境流动难度。

欧盟将网联汽车视为与手机、电脑、智能电视一样的终端设备，认为绝大多数汽车数据属于个人数据范畴，沿用“白名单”管理机制，且欧盟不会对终端进行持续监管。

另一方面，为了保障境内企业商业利益以及维护国家安全，欧盟充分性认定制度难以做到非常客观和标准化，中国未能进入

⁴ 标准合同条款则是要求跨国企业签署该合同，一旦签署，则负有履行数据保护义务

⁵ 约束性企业规则是一种替代标准合同的选择，针对的是集团企业在跨国经营过程中的数据跨境传输，要求跨国集团总部制定出经欧盟认可的数据处理的形式与流程

⁶ 为实现下列目的进行数据处理合理必要：出于履行数据主体订立的合同之必要；出于履行数据控制者[1]的法定义务之必要；出于保护数据主体的重大利益之必要；出于履行涉及公共利益的职责之必要；出于数据控制者追求合法利益之必要。

欧盟白名单，不能直接与欧盟进行跨境数据传输。通过新的标准合同与欧盟进行跨境数据传输缺乏灵活性，难以满足未来持续增加的汽车数据跨境流动需求。

美国倾向通过自由贸易协定谈判与“适格国家”签署双边数据互通协议，使其提出的“自由流动”原则在一定条件下被缔约国所接受，且会对数据互通的终端进行持续监督。

欧美等主要国家正通过双边/多边协定积极构建以自身为中心的数据跨境流动“朋友圈”，数据的长臂管辖范围不断扩大（见附录3）。而过去我国参与的双边/多边协定中较少涉及数据跨境流动的条款。直到2020年11月，中国签署了第一个对数据跨境作出条款的协议，即《区域全面经济伙伴关系协定》。

目前，我国数据跨境流动管理整体以国家安全为主，受制于我国现行数据本地化政策，通过协议打通与欧美数据传输通道存在较大障碍。

国内数据跨境流动管理法规、制度与国际规则兼容性不够，制约跨国车企数据出入境流动。我国跨境数据流动管理体系已初步形成，“三法一条例”以及《评估办法》均对数据跨境流动做出了法律规制，但与《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》（以下简称“CPTPP”）、《数字经济伙伴关系协定》（以下简称“DEPA”）等规定的高开放度、高管理水平数据跨境流动规则相比，仍存在不兼容问题。

例如，CPTPP 要求缔约方在对数据跨境流动采取限制措施

时，该限制措施对国际贸易造成的负担应当维持在最低水平。日本、新加坡等 CPTPP 成员针对个人信息跨境传输设置了“同等保护”的标准，对于通过“同等保护”认定的国家，不需要针对每次跨境活动再进行审查。而我国《评估办法》要求“数据处理者在向境外提供数据前，应事先开展数据出境风险自评估”，数据出境评估结果有效期仅为二年，且在有效期内出现接收方所在地法律环境发生变化、向境外提供数据目的方式范围类型等发生变化的，数据处理者还应当重新申报评估。

根据 CPTPP 规定，允许缔约方在以实现合法公共政策目标前提下，对数据跨境流动提出限制措施，但也规定了严苛适用条件（见图表 5），避免成员国肆意扩大限制范围和条件，而违背数据自由流动基本原则。

CPTPP 等协定中的“合法公共政策目标”是一个例外条款，仅在极少数特定情况下才能援引。而根据我国《评估办法》规定（见图表 6），要求数据出境安全评估限制情况涵盖实践中大多场景，使“例外条款”变成了“一般规定”，在参与 CPTPP 等协定谈判时，很难援引“合法公共政策目标”例外进行证明⁷。此外，由于我国对于重要数据具体范围还未出台正式规定，在援引“合法公共政策目标”例外时，也很难充分证明其正当性和必要性，增加后续谈判难度。

我国数据监管体系仍不健全，数据事中监测和事后处置、数

⁷ 《中国参与数据跨境流动国际规则的挑战与因应》何波

据产权、数据流通交易等基础制度缺失，我国数据安全保护能力无法得到其他国家认可。在数据跨境流动机制磋商中，证明“对等保护措施”执行效果存在困难，制约我国数据跨境流动规则与国际接轨。

CPTPP 例外条款的主要内容 (第 14.11 条第三款)	《评估办法》中规定的 需要进行安全评估的情形
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 条件一：出于合理公共政策目的； ➤ 条件二：不构成任意的或不正当的歧视或变相贸易限制； ➤ 条件三：不超出必要限度。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 关键信息基础设施的运营者收集和产生的个人信息和重要数据； ➤ 出境数据中包含重要数据； ➤ 处理个人信息达到一百万人的个人信息处理者向境外提供个人信息； ➤ 累计向境外提供超过十万人以上个人信息或者一万人以上敏感个人信息； ➤ 国家网信部门规定的其他需要申报数据出境安全评估的情形”等情形之一的。

图表 6 CPTPP 例外条款和《评估办法》规定的安全评估场景

资料来源：百人会车百智库研究院整理

四、立足汽车行业对完善我国数据跨境制度的建议

充分考虑汽车行业特殊性，出台专项的数据跨境流通管理措施。由于汽车行业具有规模大、数据杂、产业链长、全球协作强等特点，《汽车数据安全若干规定（试行）》是监管机构对于汽车行业特点采取的特殊监管措施。考虑到数据跨境流通对于我国汽车产业国际化发展的推动作用，建议针对汽车行业也出台专项的数据跨境管理措施。

借鉴国际经验进一步完善我国数据跨境管理。美国与欧盟在

数据跨境流通规则建立问题上博弈多年，最大阻碍是美国缺乏与欧盟对等的数据保护立法，导致美国无法取得欧盟法院对美国数据保护能力的信任，这种不信任也会波及标准合同条款等其他数据跨境流通途径合规性。

借鉴欧美博弈经验，我国既要参考国际规则完善国内数据跨境管理要求，提升我国法律法规的国际衔接性以及数据保护能力，也要积极推动适应我国数据经济发展环境的双边、多边数据跨境流动规则与协议，推动加入 CPTPP、DEPA 等高标准经贸协议，主动对照数据相关规则、规制、管理、标准等。

创新数据跨境流动评估监管方式。针对数据跨境评估、检测等管理手段，采用更多先进技术以提高效率，减少传统意义上的人海战术。同时，借助行业机构的力量共同完成汽车数据跨境评估工作，解决监管部门人手不足的难题。

车企要改变被动等待文件出台和实施的策略，主动推动制度创新和实施细则制定。我国汽车数据出境已形成基础体系框架，但缺乏落地的细则和制度，很重要的一个原因是监管部门没有足够精力。行业机构要联合汽车产业链企业变被动为主动，积极提出适用办法给予监管部门参考，更快推动管理完善。

执笔人：梁嘉琪、贾浩、王晓飞

附录 1：我国车企海外布局概况

企业类型	企业名称	出海计划
传统车企	上汽	已经形成了欧洲、澳新、美洲、中东、东盟、南亚 6 个 5 万辆级的市场，产品和服务已进入全球 70 余个国家和地区。
	比亚迪	在海外拥有 6 个生产基地，分布在美国、加拿大、巴西、日本、匈牙利及印度，同时在全球范围内拥有超 30 个工业园。
	奇瑞	共建立 10 大海外工厂、6 大研发中心，以及 1500 多家海外经销商和服务网点。
	长安汽车	全球拥有 14 个基地，33 个整车、发动机及变速器工厂，足迹遍布全球 70 余个国家，形成多个万辆级核心市场，包括中东、北非、中南美、东南亚等重要经济体和市场区域。
	长城	密集发力海外市场，在全球形成了覆盖中东欧、澳洲、非洲、中东、中南美等 60 余个国家和地区的全球销售布局。
	岚图	2022 年 6 月，岚图 FREE 首次登录北欧，预计今年第四季度面向挪位用户开启交付。
	极氪	积极部署欧洲和美国市场，到 2025 年极氪欲实现整体海外出口量 10 万辆。
新势力车企	蔚来	计划 2022 年在挪威建成 4 座蔚来空间，并且在德国、荷兰、瑞典、丹麦正式落地产品与全体系服务，预计到 2025 年将为全球超过 25 个国家和地区的用户提供服务。
	小鹏	已率先在挪威完成销售、交付、服务的全闭环部署，并将继续布局瑞典、丹麦、荷兰等欧洲市场。
	理想	已经建立了专门负责海外市场的项目团队，研究海外市场渠道、用户习惯等问题。
	爱驰	开拓法国、德国、荷兰以及比利时等 15 个国家，实现北欧和南欧市场的进一步覆盖。
	哪吒	进军东盟新能源汽车市场，首站是泰国。

企业名称	海外研发中心数量	分布情况
上汽	4	英国、美国、以色列、韩国
广汽	4	美国 3 个、意大利
吉利	6	德国 2 个、英国、瑞典、美国、西班牙
长安	7	意大利 2 个、日本、英国、德国、美国 2 个
比亚迪	2	巴西、美国
蔚来	4	美国、英国、德国、新加坡
小鹏	2	美国 2 个

（信息来源：百人会车百智库研究院整理）



附录 2：2021-2022 年间部分车企的数据泄露事件

企业	时间	数据泄露事件
沃尔沃	2023 年 1 月	遭到 Endurance Ransomware 组织的攻击，窃取了近 200GB 的敏感数据，包括数据库访问、CICD 访问、Atlassian 访问、域访问、API、PAC 安全访问、员工名单、密钥和系统文件等。
蔚来	2022 年 12 月	22800 条内部员工数据、399000 条车主用户身份证数据泄露，并被攻击者勒索 225 万美元的比特币。被窃取数据为 2021 年 8 月之前的部分用户基本信息和车辆销售信息。
奔驰	2022 年 12 月	13 万奔驰车主数据在暗网遭公开。
	2022 年 10 月	销售管理平台源代码被 Against The West 黑客组织公开。
丰田	2022 年 10 月	T-Connect 导致大约 29.6 万条客户信息遭到泄露。
长安	2022 年 8 月	超过 200 万条数量在 Breached Forums 上被售卖 20000 美元。
奥迪	2022 年 6 月	销售数据在暗网被售卖，价格 200 美元，数量级据称 179 万条。
通用	2022 年 5 月	黑客通过在线移动应用程序获取了通用部分客户的个人信息，包括姓名、邮箱地址、邮寄地址、绑定账户的姓名、电话、安吉星所订阅的套餐、个人头像、搜索历史等。
大众	2021 年 6 月	近 330 万名客户或潜在买家的数据泄露，包括姓名、地址、手机号码、邮件及部分驾照号码、车牌号码、贷款号码等。

（资料来源：百人会车百智库研究院整理）

附录 3：欧美等发达国家主要参与的双边、多边协定

类别	协议	主要内容
美国 FTA 体系	《美国-智利自由贸易协定》	缔约双方认识到维护信息跨境流动的重要性。
	《美国-韩国自由贸易协定》	“缔约双方应尽量避免对电子信息跨境流动施加或维持不必要的障碍”。
	《跨太平洋伙伴关系协定》	“当通过电子方式跨境传输信息是为涵盖的人执行其业务时，缔约方应允许此跨境传输，包括个人信息”。
	《美国-墨西哥- 加拿大协定》	删除了“缔约方认识到每一缔约方对通过电子方式传输信息可设有各自的监管要求”的例外规定，要求各方减少数据自由流动的法律和制度条件，最小化数据活动的地理限制。
	《美日数字贸易协定》	禁止限制服务器地理位置和数据灵活处理的数据本地化措施。
双边协议	《安全港协议》 SHFD	允许相关企业因数据跨境流动的需求而自愿加入 SHFD 当中。
	《隐私盾协议》 PSF	强化了事后救济，并明确将监管惩处违规企业的责任和权力赋予了美国商务部，限制了美国政府对欧盟公民个人信息的采集权。
	《跨大西洋数据隐私框架》	美国表示将制定新的保障措施，以确保信号情报监视活动在追求确定的国家安全目标方面是必要的和相称的，建立一个具有指导补救措施的有约束力的两级独立补救机制，并加强对信号情报活动的严格和分层监督，以确保遵守对监视活动的限制。
国际协议	《亚太经济合作组织隐私框架》	受美国影响，旨在消除任何信息流动障碍。
	《跨境隐私规则体系》	在 APEC 框架的基础上引入执法机构和问责机构。
	《关于电子商务的联合声明》	中国、美国、欧盟、俄罗斯、日本、巴西等 76 个世界贸易组织成员签署。减少数字贸易壁垒，倡导跨境数据自由流动。

类别	协议	主要内容
充分性认定协议	《经济伙伴关系协定》（EPA） 《战略伙伴关系协定》（SPA）	日本与欧盟签署，宣布双方可无缝传输对方数据。
	全球范围内已有 13 个国家通过欧盟“充分性认定”程序，包括安道尔公国、阿根廷、加拿大（商业组织）、法罗群岛、根西岛、以色列、马恩岛、日本、泽西岛、新西兰、瑞士、乌拉圭、韩国和英国。	
多边协议	《隐私保护和跨境个人数据流动指南》（OCED）	美国、英国、法国、德国等 38 个成员国，成员国应避免以保护个人隐私和自由的名义，限制跨境数据自由流动。
	《APEC 隐私框架》（TPP）	美国、日本、加拿大、澳大利亚等 12 个国家，旨在消除任何信息流动障碍。
	《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》（CPTPP）	日本、加拿大、澳大利亚等 11 个亚太国家。
	《数字经济伙伴关系协定》（DEPA）	智利、新西兰、新加坡。DEPA 允许在三国开展业务的企业跨边界更无缝地传输信息；成员坚持他们现有的 CPTPP 协定承诺，允许数据跨边界自由流动。
	《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）	东盟十国和中国、韩国、澳大利亚、日本、新西兰。第 12 章第 15 条 2 款“一缔约方不得阻止涵盖的人为进行商业行为而通过电子方式跨境传输信息”。关于数据跨境流动的规则设计为缔约方维护数据安全留下了较大的政策调整空间。
	《全球跨境隐私规则体系》（全球 CBPR）	美国、日本、澳大利亚、新加坡等 9 个国家和地区。将 APEC（亚太经济合作组织）框架下的 CBPRs 体系转变成一个全球所有国家或经济体都可以加入的体系，客观上将推动数据跨境流动。

（信息来源：百人会车百智库研究院整理）

车百智库是中国电动汽车百人会联合权威机构、产业链头部企业共同发起成立的专业研究机构，主要围绕汽车电动化、智能化、网联化、绿色化以及能源变革、交通变革、城市变革等多个方向开展研究。



地址：北京市海淀区建材城中路 27 号金隅智造工场 N5 楼

电话：+86 010 82158701

网址：www.ev100plus.com