

# 今后汽车 OTA 升级有章可循

日前,工业和信息化部装备工业发展中心发布了《关于开展汽车软件在线升级备案的通知》(以下简称《通知》),明确了汽车 OTA 升级备案管理相关事项,为汽车行业提供了遵循的规范。此举标志着我国智能网联汽车管理体系建设又迈出坚实一步,对推动智能网联汽车产业发展、维护相关社会公共利益意义重大。

□本报记者 王力

## OTA 可为车企和用户节约成本

OTA, 全称 Over-The-Air Technology, 即空中升级技术。这种最早在 2000 年日本出现的远程无线升级技术曾广泛应用于智能手机领域,而在汽车领域,通过 OTA 升级的方式车辆可以完成续航里程提升、提高最高车速等功能的实现。

目前,一辆汽车的复杂程度已经不是简单的机械原理能解释了,汽车软件的复杂程度远远要比发动机、变速箱的维修复杂得多得多,软件的更新和问题的解决只能靠 OTA 来处理。OTA 的优势有以下几点:1.OTA 可以远程为用户修复软件故障,大幅度缩短中间步骤的时间,使软件快速到达用户,减少汽车制造产商和用户的成本,包括汽车制造产商的召回成本,用户的时间成本;2.OTA 可以为车辆增加新功能,增加用户的新鲜感;3.OTA 拓宽了“服务”和“运营”的范畴,增加车辆的附加价值。

然而实际上,目前部分厂家有把 OTA 当做营销手段之嫌。燃油车时代,买完的车辆交到手之后,配置表上有哪些功能是不变的,后续你想对车辆提升就需要自己动手了。但是现在,有些厂家对消费者承诺终身为车辆进行 OTA 升级,实际却经常会出现这样的情况。问:“为什么我买的车上没有官方宣传的功能?”答:“需要后续 OTA 升级,不过不好意思,

什么时候升级还没有定。”

## 部分车企对 OTA 起了“歪心思”

OTA 升级正成为智能汽车发展过程中的常规操作,特别是整车 OTA 功能也在逐步成为未来汽车的重要标识。然而当下 OTA 技术兴起之初,相关法律法规还处于空白期,一部分车企开始对 OTA 动起了“歪心思”。

去年年底,某新能源汽车品牌向用户发起了“迎新用户特优”的活动。名为“优待”活动,实际上是厂家对汽车进行系统升级、免费检测等活动。然而事后很多车主反映,汽车的续航里程明显缩短,因此质疑厂家以车辆系统升级为名,偷偷对汽车电池进行了“锁电”。所谓的“锁电”,通俗来说就是通过修改 BMS 电池管理系统,重新定义电池的电压范围,最终影响电池的容量与充放电性能。

一位业内人士对记者说,为了安全起见,车企对电池进行“锁电”尚可理解,但是车主们更担心的是,车企可以私下里通过 OTA 对车辆更改系统,这实在是太可怕了。

此外,去年也曾发生车企以 OTA 升级为名逃避召回责任的事例。去年,某新能源汽车品牌就曾因使用 OTA 升级的方式完善车辆设计,引发很多车主质疑。没过多久,该品牌便发布致歉信,并将这次升级重新定义为“召回”,同时启动了主动召回程序。

## 《通知》压实了车企主体责任

当前,“软件定义汽车”已成为大势所趋,OTA 升



级成为智能网联汽车功能优化和迭代升级的重要手段。自 2018 年以来,汽车 OTA 升级功能逐渐被市场接受,各大汽车制造商均在 OTA 升级服务上有所布局,OTA 升级发展逐渐呈扩大化态势。

业内人士认为,目前部分车企过于追求上市速度,产品相关功能未进行充分的测试验证,而后使用 OTA 升级来补救。同时,由于企业还可通过 OTA 升级改变涉及安全、环保、节能、防盗等相关系统的功能和性能,可能带来用车安全隐患,侵犯用户合法权益,甚至危及公共安全。

《通知》的发布,明确了 OTA 备案范围和实施程序,进一步压实了汽车生产企业主体责任,丰富完善了准入管理制度和要求。同时,要求汽车生产企业不得自行采取 OTA 升级方式消除产品缺陷,规避法定的召回义务。

专家认为,《通知》通过备案的管理模式对汽车 OTA 升级进行规范管理,是顺应产业新技术变革发展趋势的重要体现,对保障汽车产品质量和生产一致性、提升汽车安全性具有重要意义。

# 已售新能源车是否安全 企业也要跟踪监测

近日,工业和信息化部等五部门发出了关于进一步加强新能源汽车企业安全体系建设的指导意见。意见要求企业要对动力电池、驱动电机及整车控制系统等关键零部件供应商提出明确的产品安全指标要求,制定供应商质量管理体系评价制度。

根据意见要求,企业要根据已销售车辆暴露的安全问题持续修订完善。安全性设计指导文件可细分为整车级、系统级、零部件级,包括但不限于整车功能安全、动力电池安全、使用操控安全、充换电安全、消防安全、网络安全等。

企业要对动力电池、驱动电机及整车控制系统等关键零部件供应商提出明确的产品安全指标要求,制定供应商质量管理体系评价制度,强化供应商评估。鼓励关键零部件供应商积极配合开放与产品安全、质量分析等相关的必要数据协议。

企业要建立完备的生产信息化管理系统,合理设置安全质量监控节点,积极提高在线检测能力。产品下线时按照标准要求开展涉水抽检、路试抽检,并重点开展整车绝缘、充放电、淋雨等测试,检测数据存档期限不低于产品预期生命周期。

期。

意见要求,企业要积极与动力电池供应商开展设计协同,持续优化整车与动力电池的安全性匹配以及热管理策略,明确动力电池使用安全边界,提高动力电池在碰撞、振动、挤压、浸水、充放电异常等状态下的安全防护能力。鼓励企业研究应用热失控实时监测预警装置和早期抑制及灭火措施。

企业要落实安全监测主体责任,自建或委托第三方建立新能源汽车产品运行安全状态监测平台。企业要按照与新能源汽车产品用户的协议,对已销售的新能源汽车产品的运行安全状态进行监测,并按照相关标准要求上传监测数据,确保上传数据的及时性、真实性和有效性。监测数据不得违法违规使用。

为了完善应急响应服务。企业要建立完善不同车型及不同使用场景的安全事故应急处置方法和预案,建立“7×24 小时”全天候事故应急响应通道,明确告知消费者应急报警方式,及时、准确接收用户报警信息,并进行记录和妥善处理,积极降低事故损失。

企业还要切实履行数据安全保护义务,建立健全全流程数据安全管理制度,采取相应的技术措施和其他必要措施,保障数据安全。企业要按照法律、行政法规的有关规定进行数据收集、存储、使用、加工、传输、提供、公开等处理活动,以及数据出境安全管理。 戚耀琪

# 未来燃料电池车有望 开进一体化加氢站

近日,国家发展改革委正式公布《氢能产业发展中长期规划(2021-2035 年)》(以下简称“规划”)。规划展望了 2030 年和 2035 年发展目标。到 2030 年,形成较为完备的氢能产业技术创新体系、清洁能源制氢以及供应体系,产业布局合理有序,有力支撑碳达峰目标实现。到 2035 年,形成氢能多元应用生态,可再生能源制氢在终端能源消费中的比例明显提升,对能源绿色转型发展起到重要支撑作用。

规划部署了 4 项重点示范任务,包括有序推进交通领域示范应用。重点推进氢燃料电池中重型车辆应用,有序拓展氢燃料电池大巴/卡车等新能源客货车市场的市场应用空间,探索氢燃料电池在船舶/航空器等领域的示范应用,不断扩大交通领域氢能应用市场规模。

规划指出,要扩大清洁低碳氢能在用能终端的应用范围,推广燃料电池车辆,减少交通领域汽油、柴油使用。那么关键的一环怎么做,即与氢气储运、加注有关的基础设施建设如何解决?

对此,国家发展改革委相关负责人表示,据有关机构统计,我国已建成加氢站 200 余座,但主要以 35MPa 气态加氢站为主,70MPa 高压气态加氢站占比小,液氢加氢站、制氢加氢一体站建设和运营经验不足。此外,我国现有加氢站的日加注能力主要分布于 500~1000 公斤的区间,大于 1000 公斤的规模化加氢站仍待进一步建设布局。对此,规划在统筹全国氢能产业布局的基础上,提出了关于氢能基础设施建设和安全管理的具体要求,致力于加快构建安全、稳定、高效的氢能供应网络。按照规划,需要因地制宜布局制氢设施,逐步构建高密度、轻量化、低成本、多元化的氢能储运体系。在高压气态储运方面,致力于提高储运效率、降低储运成本,有效提高商业化水平;在低温液氢储运方面,积极推动产业化发展;同时,探索固态、深冷高压、有机液体等储运方式应用,开展掺氢天然气管道、纯氢管道等试点示范。此外,还要统筹规划加氢网络。依法依规利用现有加油加气站的场地设施改扩建加油站,探索站内制氢、储氢和加氢站一体化的加氢站等新模式。 羊城晚报



扫一扫了解 更多汽车信息