



我国拟规定不得将人脸等生物特征作为唯一个人身份认证方式

据新华社电(记者 王思北) 国家网信办14日公布《网络数据安全条例(征求意见稿)》,并向社会公开征求意见。征求意见稿提出,数据处理者利用生物特征进行个人身份认证的,应当对必要性、安全性进行风险评估,不得将人脸、步态、指纹、虹膜、声纹等生物特征作为唯一的个人身份认证方式,以强制个人同意

收集其个人生物特征信息。

征求意见稿明确,国家建立数据分类分级保护制度。按照数据对国家安全、公共利益或者个人、组织合法权益的影响和重要程度,将数据分为一般数据、重要数据、核心数据,不同级别的数据采取不同的保护措施。国家对个人信息和重要数据进行重点保护,对核

心数据实行严格保护。

根据征求意见稿,数据处理者基于个人同意处理个人信息的,应限于实现处理目的最短周期、最低频次,采取对个人权益影响最小的方式;不得因个人拒绝提供服务必需的个人身份认证以外的信息,拒绝提供服务或者干扰个人正常使用服务。

“疯狂电动车”改装乱、管理难 亟待“一条龙”式监管



电动自行车“新国标”出台以来,不少城市针对超标电动车设置过渡期。然而记者调查发现,随着过渡期结束,仍有大量超标、拼改装电动车上路行驶,带来巨大安全隐患。近年来,超标电动车引起的交通及火灾事故频发,但依旧有人不以为然,“把事故当故事听”,这背后是必须整治的改装乱象和亟待改变的监管困局。

■ 新华社记者

满街多见超标车

时速不超过25公里、整车重量不超过55公斤、电池电压不超过48伏、带有脚踏骑行装置——这是电动自行车“新国标”的硬性指标,也是安全骑行的保障。截至目前,新修订的《电动自行车安全技术规范》(“新国标”)已出台3年多,各大中城市近一两年过渡缓冲期也陆续届满,但据记者观察,一些地方超标电动车依旧满街跑。

北京超标电动车3年过渡期已于今年10月31日结束。11月1日起,北京交警严查“驾驶拼改装电动自行车上路行驶”等重点违法行为。

9日下午,在西城区菜市口路口,西城交通支队民警在1个小时内查处多辆私自改装电池的违法行为。其中一辆电动车在车辆底部隐蔽地加装了两块电池,电池电压接近65伏。朝阳、通州等区交管部门也于近期查处了大量超标电动车违法行为。通州交通支队长陵营大队警长崔举梓告诉记者,违法者私自加装的电池大多没有品牌和参数,外观粗糙、质量堪忧,有的就用铁链子固定在脚踏板处。

记者注意到,不少改装车辆违法者为快递或外卖人员。有车主花费超出电动车本身2到3倍的价格加装电池,经交警现场测量,电池电压达到78.5伏。部分车主称,他们在原车上牌照后才进行改装,目的就是为跑得更快、增加车辆续航里程,多完成订单。

除了电动自行车保有量巨大的城市外,在县城、农村地区,执行“新国标”的力度更是普遍不够,超标电动车大量存在。一位业内专家向记者表示,总体来看,目前各地电动自行车改装比例还是非常高的。



时速超过25公里



整车重量超过55公斤

电池电压超过48伏

谁是改装的幕后推手?

电动自行车改装主要集中在解除限速和加装电池增加续航里程等方面。这些车辆是如何改装的?记者调查发现,部分商家推出了解除限速和智能防查系统,合规电动车摇身一变就“超标”。

在山西太原某知名电动车品牌专卖店,商家表示售卖的都是“新国标”车,不过店员将车上的几根电线一连,直接就解除了限速。“带你体验速度与激情。”这位销售人员说,解除限速后车辆最高时速可达60至70公里,而且不管速度多快,速度表上只显示25公里/小时。

有受访者告诉记者,一些非主流品牌电动自行车,出厂直接预留改装操作空间,简单操作就能实现提速。记者也在网上找到数个相关视频,其中一段视频教程显示,将某品牌电动自行车关掉电源,随便捏刹车杆,把电门拧到底保持住,再打开电源,保持一分钟以上,限速就被解除了。

而一些知名品牌则有专用的控制器、解码器。记者走访太原电动自行车市场发现,几乎所

有品牌经销处都可以购买后解码。而网上售卖的解码器更是琳琅满目,电商平台上可以随意购买,售价从几十元到100多元不等。其中部分商品明确标有“解除限速”“恢复限速”等字眼。商家也专门做了教程,“5分钟搞定”“女士都能操作”。

“如果想要更快速度,还可以额外更换电池和控制器。”一位销售人员告诉记者,改装后的电池配合专用的控制器,时速甚至可达七八十公里。如果在网上购买,同样配有安装教程,可以自行操作。

此外,有销售者称,有的厂家在电动自行车出厂环节就预留了更大的电池空间,这就为电池改装提供了方便。根据消费者自己的选择,标准的48伏,超标的60伏和72伏电池都可以购买安装。一段网上的视频教程显示,针对外卖等行业的续航和动力要求,可以再加装一组电池,甚至两组不同属性的电池也能同时安装在电动自行车上。“比直接购买大容量电池划算”,商家如是宣传。

分类治理与“全生命周期”监管势在必行

相关专家表示,改装车辆数量不少,亟待分类处置,应协调多个部门对电动自行车从生产、上牌、上路及回收实施“全生命周期”闭环监管。

全国自行车标准化技术委员会观察员贾永峰表示,按照“新国标”要求,对车辆应当分级处理。比如,对于篡改电池种类、擅自提升电池容量、解除限速、提升速度等改变其产品属性的严重违法行为,要严厉查处;对于拆卸脚踏骑行装置、加装车辆外形塑件、保险杠等改变外观行为,其带来的危害相对不是很突出和严重,要及时纠正。

要在生产环节严堵给改装留“后门”、提速设“暗码”的行为。按照“新国标”,电动自行车的软硬件均应具有防篡改设计,防止擅自改动最高车速、功率、电压、脚踏骑行能力等。受访人士表

示,企业应自我规范,监管部门也要加强对企业的监管和抽检,从源头上压缩私自改装空间。

据不完全统计,我国电动自行车的社会保有量约3亿辆,数量多、监管涉及工信、市场监管、交通、应急等多个部门,建议在政府层面统一协调,变“九龙治水”为“一条龙”式监管。记者了解到,在浙江省,一种全链条、全流程、全闭环监管模式正在实施,实现了从生产、销售、登记、骑行、充停、维修到回收全过程监管。“目前做好监管已不存在技术障碍,关键是政府的决心。”贾永峰说。

此外,针对快递、外卖等使用群体,除了加强管理外,各平台、公司还要主动适应、带头遵守“新国标”要求,对原有配送算法进行调整、优化,建立更加人性化的考核机制,让骑手安全骑行。