

## 1 “车顶维权”事件始末

2019年12月15日,张亚周花费40多万元购买了一辆特斯拉Model 3轿车。2021年2月21日,其父驾驶该车发生车祸,张亚周本人坐在副驾驶位。她认为事故原因是车辆“刹车失灵”,致其父身受重伤,但特斯拉方面始终否认车辆存在问题。

这一争议直接导致2021年4月19日上海车展期间,张亚周登上特斯拉展车车顶高呼“刹车失灵”,引发广泛关注,其后她被处以行政拘留五日。同年4月22日,特斯拉向其提供了事发前半小时的部分行车数据,但张女士指出数据存在缺失、不完整,并未接受该版本数据,并由此展开了长达数年的法律维权行动。

2021年10月,特斯拉(上海)有限公司起诉张亚周,指控其在上海车展上的“车顶维权”行为侵犯了公司的名誉权,并索赔500万元。

2024年5月30日,一审法院认定张亚周“未提供任何证据证明案涉车辆确实存在刹车失灵”,其行为已构成对特斯拉的诽谤,判令其公开道歉并赔偿172275元。张亚周不服上诉。

2025年7月11日,上海市二中院作出二审判决,认定张亚周侵犯特斯拉名誉权,需向特斯拉赔礼道歉并赔偿17万元。

2025年9月16日,北京市大兴区人民法院作出判决,认定特斯拉作为经营者应保障消费者的知情权,责令其向张女士提供事故前三十分钟的完整行车数据。

## 2 国内首例,意义远超个案

“数据的缺失,本质上就是产品的缺陷。”时隔四年,张亚周在接受采访时,仍坚持最初的观点。

据张亚周介绍,她9月16日收到一审判决书。原告是她本人,被告则包括北京特斯拉、上海特斯拉和郑州特斯拉三家法人实体。而这起案件约从2021年开始立案审理,如今一审判决终于落地。

这次胜诉的意义远超出个案范畴。张亚周透露,她加入了多个智能汽车维权车主群,每个群有200多人。“我可以负责任地告诉你,这里所有人没有一个能拿到自己车辆的完整数据。”在一审胜诉的消息传来时,维权群里沸腾了,“大家都特别激动”。

张亚周说,这么多人里,目前只有她的案子获得法院认可,认为特斯拉之前向消费者提供的数据是不完整的,确认消费者有权获取完整行车数据的权利。“这次判决不管对消费者还是车企都具有重大意义。”

在判决书中,记者注意到这样一句话:“具体到本案而言,涉案车辆系智能网联汽车,出现交通事故后,不同于以往的传统汽车,在事故成因上仅需考虑车辆硬件的实时性能即可,智能网联汽车在行驶过程中产生的行车数据对于事故成因分析愈发重要,行车数据对于消费者而言重要性和客观需求愈发凸显。”

法院进一步补充道,张亚周要求提供事故发生前三十分钟的行车数据,有助于辅助其全面分析涉案车辆该时间段内的整体情况,应当认定为消费者知情权范畴,具有合理性和必要性。

因此,法院依据《民法典》第五百零九条、《中华人民共和国消费者权益保护法》第八条之规定,判决特斯拉汽车销售服务(北京)有限公司、特斯拉(上海)有限公司共同于本判决生效之日起十日内向张女士提供发生交通事

# 历时四年,『车顶维权』女车主一审胜诉

国内首例!法院判特斯拉向张女士提供事故前半小时完整数据

“可以说我的维权这时才刚刚开始。”历经四年拉锯战后,特斯拉“车顶维权”女车主张亚周与特斯拉之间就数据权纠纷案件迎来一审判决,北京市大兴区人民法院一审判令特斯拉提供事故前半小时完整行车数据。9月17日,记者联系采访到了张亚周。“案件的判决可以说是行业首例,法院认可了(智能汽车)消费者的合法权益。”她直言,此番判决是很有意义的一件事。



2021年4月,张女士因在上海车展现场站在特斯拉车顶高喊“刹车失灵”而引发广泛关注。据红星新闻

据此,依照《中华人民共和国民法典》第五百零九条、《中华人民共和国消费者权益保护法》第八条之规定,判决如下:

一、特斯拉汽车销售服务(北京)有限公司、特斯拉(上海)有限公司共同于本判决生效之日起十日内向张亚周提供车辆识别代号为5YJ3E7EA7LF550391的特斯拉Model 3车辆于2021年2月21日发生交通事故前三十分钟的完整行车数据;

法院的民事判决书相关内容(部分)。受访者供图

## □延伸阅读

### 对话特斯拉“车顶维权”女车主:花了不止两个40万元,只想要一个结果

9月16日晚间,张亚周接受记者采访时感叹,“这四年,我与特斯拉打官司,一直在输、一直在输,今天终于赢了特斯拉一次”。

#### 下一步会做司法鉴定 再起诉特斯拉

问:在与特斯拉长达四年的“拉锯战”中,最大的感触是什么?

张亚周:在与特斯拉这种跨国车企打官司,其中的艰辛不言而喻,非常艰难。我们双方的信息严重不对等,包括社会地位、司法资源都很不对等,我个人力量有限。

这是四年,我第一次赢了特斯拉。这也证明四年前,特斯拉违反国家市场监督管理总局的行政责令,提供的数据是不完整的。

问:拿到数据后,你下一步打算怎么做?会再起诉特斯拉吗?

张亚周:因为这是一审判决,并不排除特斯拉会上诉的可能性。如果特斯拉对一审判决结果不服提起上诉,我们这边也会配合法院积极应诉,直至二审判决,然后再申请执行。

拿到相关数据后,我会在司法程序进程中向法院申请,对特斯拉提供的车辆数据的完整性和真实性做司法鉴定。然后根据数据的真实性和完整性,肯定会就产品质量原因

再起诉特斯拉。因为从某种程度来说,数据缺失的本身就是一种产品的缺陷。

问:长达四年的时间,是什么让你坚持下来?

张亚周:我坚持到现在主要有两方面原因:一是家人的全力支持,他们都觉得维护自己合法权益,本身就是一件正确的事情。另一个是寻求真相。

四年来,我们可以看到特斯拉召回和升级的次数增多了。这也证明,大家共同努力后,最终受益的是所有的消费者。因为汽车安全,并不仅仅关系到车主个人,它涉及公众安全。不管从哪方面来说,这都是一次正向推动,这也是我坚持下来的意义。

#### 最终诉求: 只想要一个结果

问:截至目前,你与特斯拉打官司花的费用有多少?

张亚周:我家这辆出事故的车,当时花了40多万元购买。到现在,与特斯拉打官司已经花了不止两个40万元了。

问:你坚持与特斯拉打官司的最终诉求是什么?

张亚周:我们的最终诉求是,希望回到特斯拉产品质量问题上来,想要知道我父亲开的这辆特斯拉的刹车究竟有没有问题。

我们只想要一个结果。  
据新京报

故前三十分钟的完整行车数据。

事实上,张亚周曾在事发后,舆情鼎盛时,收到过特斯拉提供的部分数据,“迫于舆论压力提供的数据并不完整”。其中,刹车踏板位移、电机扭矩等关键数据,都并未提供,张亚周无奈表示,“特斯拉会说目前的数据已经足够我们判断真相。”

## 3 “赢很艰难却很值得”

虽然数据案取得了胜利,但张女士的最终目标仍是产品质量问题。

“我们最开始立案也是立的产品质量案。”张亚周解释道,但在产品质量案件审理中,需要以完整数据作为鉴定依据。“我们拿不到数据,所以出于对数据的保障,我们更改了案由。”

张亚周透露,若对方上诉,他们会积极应诉;若判决生效,他们计划在拿到数据后,先对其真实性和完整性进行司法鉴定,然后再回到产品质量案本身。“最终还是要回到产品质量,数据和产品质量是息息相关的。”

此外,张亚周还计划向国家市场监管总局提出申请,要求对特斯拉的行为作出行政处罚。“我觉得这是很有必要的。”

与此同时,针对此前败诉的与特斯拉之间的名誉权纠纷案,张亚周腰背挺直地说,“我们会向上海高院申请再审,因为该案是在我们没有拿到完整数据的情况下,认定我们侵犯了特斯拉的名誉,而以数据案的胜诉去申请再审,理由还是很充分的。”

## 4 于车主、行业、法律都是“向前迈进一步”

“这是个好事。”针对此次判决,记者采访了国际智能运载科技协会秘书长、黄河科技学院客座教授张翔。他表示,车主对自身的行车数据理应享有知情权。“如果是驾驶员操作问题,责任自然在驾驶员;但如果判定为车辆失控,则属于产品质量问题,应由特斯拉承担责任。”

张翔向记者进一步介绍,特斯拉车上的电脑系统,包括硬件系统,究竟是不是有“bug”,是无法判别技术上面的限制,“一般现在的智能汽车的软件代码行数有1亿行,比波音飞机还要复杂,再加上特斯拉并未公开其源代码,因此第三方根本无法判断事故是否因系统失控导致。”

若能完整公开事发时的行车数据,将有助于明确事故责任。张翔特别指出,在特斯拉女车主维权事件发生之后,类似交通事故仍频频发生。“这类案件无论是否涉及车辆失控、产品质量,或安全性问题,最终往往判定车主全责,车企则无需承担责任。”

在张翔看来,随着智能网联汽车的迅速发展和市场保有量持续上升,当前交通事故责任认定机制已明显滞后于技术发展。“对车主来说,这是不公平,也是不合理的。此次法院判决要求特斯拉提供数据,可以说是向前迈出了一大步,对车主权益保障具有积极意义。类似特斯拉女车主这样的案例还有很多,这一判决因此也具有重要的法律进步意义。”

他指出,要求车企公布行车数据是“行业监管的一大步”,不仅有助于推动行业健康发展,也使车企首次被置于有效监督之下。“以往车企的软件是否存在问题是完全由企业自己认定,缺乏外部制约。如今有了法律介入,将倒逼车企承担起更多责任,在未来研发智能驾驶、辅助驾驶等系统时更加审慎,不再轻易推出未经验证的技术。”

据新华网、每日经济新闻、潮新闻