

“社会信用法”短期或难颁行 个人信用修复渠道亟待畅通

近年来，机构跑路、制假售假等“信用危机”问题层出不穷，信用法治建设显得尤为重要。国家发改委、人民银行牵头起草的《社会信用体系建设法》于 2022 年 11 月 14 日公开征求意见，今年 9 月被列入十四届全国人大常委会立法规划“需要抓紧工作、条件成熟时提请审议的法律草案”项目类别。11 月 13 日，江苏省政府发布了《关于加强个人诚信体系建设的实施意见》。从社会层面到个人层面，信用法治建设日趋完善的同时，相关观念和制度也亟待扭转更新。

失信惩戒“泛化” 需明确“适用范围”

“制定一部社会信用建设领域全国性、基础性、综合性立法，还须经历纳入第一类项目立法规划、提请立法审议等程序，方能启动全国人大或全国人大常委会的立法程序，短期内出台的可能性较小。”湘潭大学信用风险管理学院副院长肖伟志教授在接受本报《新法讯》采访时表示，针对社会信用体系建设领域许多重点难点问题，“征求意见稿”仍未作出有效回应。如目前反映突出的失信惩戒“泛化”问题，“征求意见稿”并没有从“适用范围”控制的角度构建具体、明确的规则体系，反而可能引发更为严重的“泛化”。

大连海事大学法学院陈国栋教授认为，失信惩戒如何定位、如何建构才能创新失信治理机制，这一关键问题不解决，其他社会信用制度的建设

也会失去体系严整、逻辑一致的导引。如果没有有效的联合惩戒机制，失信治理就会陷入行政处罚、刑事制裁、民事责任追究等的传统失信治理机制困境，无法解决违约违法行为一犯再犯、失信不休的问题。因此，应当重视失信联合惩戒机制的落实。

建立一体化机制 推动信用自动修复

“征求意见稿”和“实施意见”均明确守法诚信褒奖和违法失信惩戒机制。如何防止失信惩戒泛化、扩大化？

“关键在于确定失信惩戒的目标和治理逻辑。”陈国栋认为，行政机关实施的失信惩戒和民事领域实施的失信惩戒一样，都应该以预防行政执法和公共资源配置中的风险为限，同时也要对风险进行合理界定。

肖伟志则表示，在法律上必须对失信惩戒范围进行有效控制。全国性立法除了要明确目录制的制定主体、程序和效力外，还应规定公共信用信息的归集和使用范围、公共信用评价的适用范围、失信惩戒对象范围和具体措施。面对不当失信惩戒，信用主体除了可以通过异议、复议程序进行救济之外，还可以提起诉讼。

对于个人信用修复渠道是否畅通的问题，“征求意见稿”仍采取“谁认定，谁修复”原则，并未在信用修复适用范围、条件、程序上作出统一规定。陈国栋告诉记者，目前这一渠道并不畅通，其中一个重要原因是失

信惩戒往往是隐藏的、联合的。根本之道是打破信息孤岛，实现自动化、一体化的信用修复，即一个机关删除、修正信息，其他机关都能随之实时动态化修复。

扭转失信惩戒 属于法律制裁的观念

征信记录往往会包含用户姓名、电话、住址等内容，一旦泄露或被滥用，可能会给个人带来不利影响甚至财产损失，因此在信用信息处理过程中应该兼顾个人信息和隐私保护。《民法典》第 1030 条明确规定：民事主体与征信机构等信用信息处理者之间的关系，适用本编有关个人信息保护的规定和其他法律、行政法规的有关规定。

对此，肖伟志表示，社会信用体系建设法应就“民事主体与征信机构等信用信息处理者之间的关系”作出特别的规定，针对社会信用体系建设活动中信息主体与信息处理者之间的关系，构建全新的利益平衡机制。

“根本上还是要考虑风险的大小、范围即防范风险的需要，决定是否获取、处理个人信息，是否顾及隐私权范围。从失信治理的功效出发，‘征求意见稿’需要完善的地方很多，但根本之处在于不要将失信定性为失范行为，进而将失信惩戒视为公共机关采取的法律制裁。与之相应的是失信惩戒与信用监管的区分、公共机关的信用惩戒与市场主体的信用惩戒的区分、信用信息的类型与范围等，都要随之修改。”陈国栋说。

(见习记者 朱非)



规范自动驾驶汽车服务 客运车应随车配安全员

从事出租汽车客运的有条件自动驾驶汽车、高度自动驾驶汽车应随车配备 1 名安全员。

在车辆发生事故或自动驾驶功能失效时，应自动记录和存储事发前至少 90 秒的运行状态信息。

自动驾驶汽车应在车身以醒目图案、文字或颜色标识，明确告知其自动驾驶身份。

近年来，北京、上海、广州、深圳等城市纷纷出台政策，允许自动驾驶汽车在特定区域、特定时段从事城市公共汽电车、出租汽车、物流配送等商业化试运营，且应用规模不断扩大。近日，交通运输部印发《自动驾驶汽车运输安全服务指南（试行）》，以引导自动驾驶技术发展，规范自动驾驶汽车在运输服务领域应用。

“指南”要求，从事城市公共汽电车客运、道路旅客运输经营的自动驾驶汽车应随车配备 1 名驾驶员或运行安全保障人员。从事道路货物运输经营的自动驾驶汽车原则上随车配备安全员。从事出租汽车客运的有条件自动驾驶汽车、高度自动驾驶汽车应随车配备 1 名安全员。

同时，自动驾驶运输经营者应确保车辆技术状况良好，按照车辆使用说明书使用运行。从事道路运输经营的自动驾驶汽车应具备车辆运行状态信息记录、存储和传输功能，向自动驾驶运输经营者和运营地有关主管部门实时传输关键运行状态信息。在车辆发生事故或自动驾驶功能失效时，应自动记录和存储事发前至少 90 秒的运行状态信息。

“指南”提出，自动驾驶运输经营者应建立健全运输安全保障体系，在正式运营前要制定自动驾驶汽车运输安全保障方案，明确自动驾驶汽车的设计运行条件、人员配备情况、运营安全风险清单、分级管控措施、突发情况应对措施等。

此外，自动驾驶汽车应在车身以醒目图案、文字或颜色标识，明确向其他交通参与者告知其自动驾驶身份。使用自动驾驶汽车从事城市公共汽电车客运、出租汽车客运、道路旅客运输的经营者，应通过播放视频或张贴标识等方式，向乘客告知车辆自动驾驶功能、安全设施使用方法、紧急逃生方法等事项。

(徐慧)

国务院发布空气质量持续改善行动计划 重点区域高速快充站覆盖率应超80%

□记者 徐慧

国务院日前印发《空气质量持续改善行动计划》（以下简称《行动计划》），对空气质量持续改善工作进行全面部署。《行动计划》明确，到 2025 年，全国地级及以上城市 PM2.5 浓度比 2020 年下降 10%，重度及以上污染天数比率控制在 1%以内；氮氧化物和 VOCs 排放总量比 2020 年分别下降 10%以上。京津冀及周边地区、汾渭平原 PM2.5 浓度分别下降 20%、15%，长三角地区 PM2.5 浓度总体达标，北京市控制在 32 微克/立方米以内。

《行动计划》以改善空气质量为核心，以减少重污染天气和解决人民群众身边的突出大气环境问题为重点，以降低细颗粒物（PM2.5）浓度为主线，大力推动氮氧化物和挥发性有机物

（VOCs）减排；开展区域协同治理，突出精准、科学、依法治污，完善大气环境管理体系，提升污染防治能力；远近结合研究谋划大气污染防治路径，扎实推进产业、能源、交通绿色低碳转型，强化面源污染治理，加强源头防控，加快形成绿色低碳生产生活方式，实现环境、经济和社会效益多赢。

《行动计划》将京津冀及周边地区、长三角地区以及汾渭平原列为重点区域，并以空气质量持续改善推动经济高质量发展，部署了九项重点工作任务。同时要求，加快提升机动车清洁化水平。重点区域公共领域新增或更新公交、出租、城市物流配送、轻型环卫等车辆中，新能源汽车比例不低于 80%；加快淘汰采用稀薄燃烧技术的燃气货车。力争到 2025 年，重点区域高速服务区快充站覆盖率不低于 80%，其他地

区不低于 60%。

《行动计划》还要求开展餐饮油烟、恶臭异味专项治理。严格居民楼附近餐饮服务单位布局管理。拟开设餐饮服务单位的建筑应设计建设专用烟道。推动有条件的地区实施治理设施第三方运维管理及在线监控。对群众反映强烈的恶臭异味扰民问题加强排查整治，投诉集中的工业园区、重点企业要安装运行在线监测系统。

《行动计划》提出，要动员社会各界广泛参与大气环境保护。政府带头开展绿色采购，全面使用低（无）VOCs（氮氧化物和挥发性有机物）含量产品。完善举报奖励机制，鼓励公众积极提供环境违法行为线索。中央企业带头引导绿色生产，推进治污减排。强化公民环保意识，推动形成简约适度、绿色低碳、文明健康的生活方式。

