

权威发布

破产审判助力依法处置僵尸企业

全国法院审结案件同比增长71%

本报讯 记者李万祥报道:破产程序启动难、破产管理人、关联企业破产、跨境破产等问题困扰法院破产审判多年。近日召开的全国法院破产审判工作会议“对症下药”,开具破产审判良方,依法处置僵尸企业,助力化解风险。

据统计,2016年全国审结企业破产清算案件同比增长20.6%。截止到2017年12月21日,全国法院受理强制清算和破产类案件共计8984件。2017年1月份至11月份,全国法院审结破产类案件4404件,同比增长71%。

目前,市场上不少企业成立两三年即债务缠身、经营乏力。这些陷入经营困境的企业很少采用破产方式请求救济,而是采用“跑路”方式规避或者任其自生自灭。实际上,这些危困企业可以通过法院的破产清算程序解决债务问题。

对此,最高法院审判委员会专职委员杜万华表示,如果企业生产的产品适销对路、市场前景广阔,其资金链断裂、流动性吃紧,是企业管理体制和机制不适应市场经济发展造成的,在破产重整中应当按照现代企业制度的要求,制定完善的规章制度,保证企业按照现代企业管理制度运行。

“在破产重整工作中,要坚决反对只搞账面重整,不重视企业生产要素的重新配置;只重视形式上减债,不重视企业盈利能力的恢复;只重视债权债务关系的解决,不重视现代企业制度的建立和落实。人民法院要督促破产管理人找准病因,治好生病企业的病。”杜万华说。

为降低企业破产制度性成本,最高法院推动探索完善破产审判中破产企业识别、府院协调、利益平衡和破产信息化,构建合法、高效的破产审判工作机制,大力推进以破产审判庭设立为载体的专业化建设,依法处置僵尸企业。

市场监管

用好信息化技术 发挥大数据优势

北京国税局利用科技手段加强日常监督

本报讯 近年来,北京国税局强化“互联网+”思维,总结以往经验,积极探索实践、创新方式方法,发挥税收大数据集中优势,利用科技和信息化技术对税务工作开展日常监督。

着眼于“防”,建设内控监督平台。内控监督平台包括内部控制、税收执法风险、行政管理风险等6个子系统,北京国税局通过将内控、督审、追究系统功能高度整合,破解了以往内控监督“碎片化”难题。通过搭建涵盖经济责任审计、财务审计、执法督察等“两级三类”督审项目流程46个,实现了对税收业务部门和行政管理部门的全面监控,对市局、区局和税务所三级单位的全面覆盖。截至目前,市局依托平台嵌入内控制度126项,梳理发布风险点和应对措施1274条,推送核查处法风险疑点数据302条。

着力于“查”,筛选锁定疑点信息。面对改头换面、花样翻新的“四风”问题,发挥自身优势,积极协助地方纪委开展纪律审查,依托国税部门金税三期、防伪税控、电子底账等业务系统,深入挖潜发票数据,聚焦违规公务接待、购买高档烟酒、采购办公用品、公款旅游等事项,锁定烟、酒、茶、节日福利、餐费、购货方名称等关键字段,提取疑点数据,为其提供发票、申报、缴税等方面的数据支持。截至目前,依托信息化手段,先后开展了“严肃查处群众身边的不正之风和腐败问题”“违规公款购买消费高档白酒问题”两个专项治理,检查覆盖面达到100%。

着力于“治”,查处纠正违规问题。北京国税局围绕增值税发票审批、业务系统密码管理、纳税户人常注销、税务稽查等事项,运用科技化手段,及时查纠违纪违法问题。在打击增值税发票“虚开虚抵”专项工作中,运用人像采集技术,比对纳税人实名办税情况,外查偷逃税违法分子,协助公安部门查办案件。开展计算机密码管理专项执法检查,在“风险防控”系统设置疑点指标,重点监控盗用他人密码、IP地址异地登录操作系统等问题,累计调取多地办公场所近700小时的视频监控资料,检查1037台计算机存储数据,及时对涉嫌违规人员给予停职处理,避免更大损失。(萧剑)

广西加强旅游市场执法建设

本报讯 记者董政、通讯员唐晓宁报道:2017年以来,广西按照国家旅游局的统一部署和要求,加强执法能力建设,整治旅游市场秩序,为维护消费者权益提供了坚实保障。

今年以来,广西壮族自治区旅游发展委员会印发了《关于开展旅游市场秩序整治“春季行动”的通知》《关于开展全区旅游市场秩序综合整治“秋冬会战”的通知》,部署全年整治工作。在“春季行动”和“暑期整顿”中,自治区旅发委联合公安、工商、物价、交通等部门,开展了为期6个月的全区旅游市场秩序整治联合执法,先后查处了一批违法情节严重、游客反映强烈的企业和个人,有力净化了旅游消费环境。

新“枫桥经验”聚焦网络共治

本报讯 记者马洪超报道:由新华社瞭望周刊社、阿里巴巴集团主办的第二届网络新“枫桥经验”高峰论坛,12月26日至27日在北京举行。数十名来自政法领域、媒体高校和企业界的专业人士表示,50多年前诞生于浙江诸暨的社会治理“枫桥经验”,如今被赋予了新内涵,网络新“枫桥经验”以群防群治理念充分融合互联网元素,是社会共治新格局的积极探索。

“依靠群众就地化解矛盾的‘枫桥经验’,是全国政法综治战线的一面旗帜;网络新‘枫桥经验’重在利用科技优势、群众优势、制度优势的聚合,是创新社会治理格局的必然要求。”中国法学会副会长兼秘书长鲍绍坤说。

本版编辑 许跃芝 梁剑箫

智能公交上路法律空白待补

经济日报·中国经济网记者 李万祥

特别关注

日前,“阿尔法巴智能驾驶公交系统”深圳巴士集团在福田保税区首发试运行。在为智能公交“黑科技”点赞的同时,也有人担心,公交车“智能驾驶”是否存在安全隐患?假如发生安全事故,该如何认定相关责任?对此,记者采访了相关专家。

牌照问题如何解决——智能公交上路需获批

无人驾驶技术无疑是现在最火的汽车概念之一。试运行的阿尔法巴智能驾驶公交车转弯流畅,遇到障碍物会自动绕行,遇到行人横穿马路时会紧急刹车避让。记者注意到,虽然试运行阶段该车智能驾驶系统发挥稳定,但还是有一名司机坐在驾驶员位上,只是司机基本不用亲自操纵方向盘。

深圳市交通运输委员会官方微信公众账号此前发文介绍了“智能驾驶公交车”的相关情况。深圳市交通委称,阿尔法巴智能驾驶公交车并不是无人驾驶公交,在智能驾驶系统基础上,目前正在试运行的车辆上还配备有驾驶员,驾驶员时刻监控车辆运行情况,并及时给予干预。阿尔法巴智能车辆具备有人工和智能驾驶两种模式,可根据实际需求,由智能驾驶状态随时切换至人工驾驶状态。

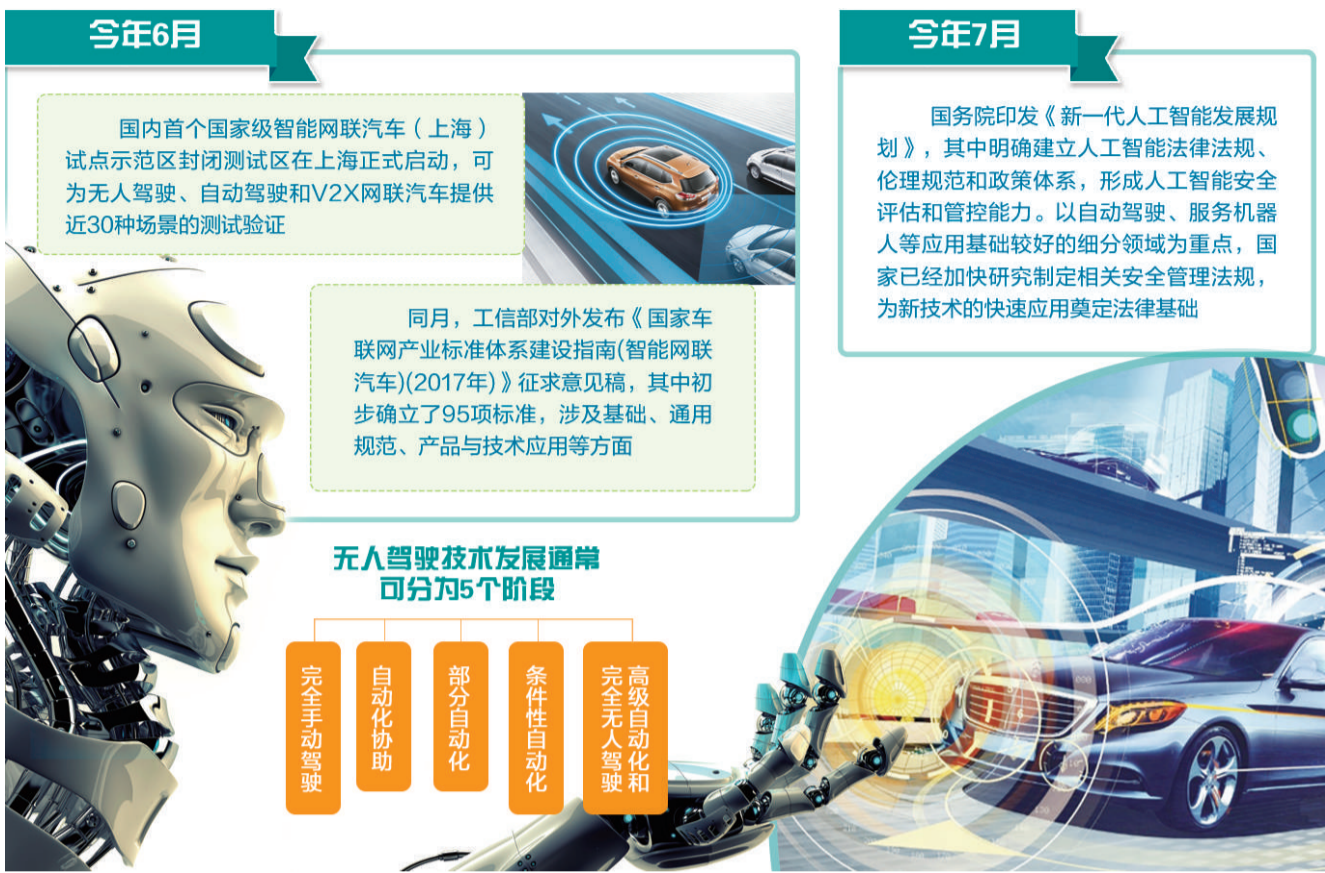
“说它是无人驾驶,这实际是一个广义上的无人驾驶。”中国政法大学副教授朱巍长期研究互联网法治问题,他认为智能驾驶需要大量的数据学习,且大量数据必须要经过路测。这就存在包括怎么注册、如何申请牌照、哪些车可以申请牌照等问题。半自动辅助驾驶需要什么条件的检测资格,这也需要向政府相关部门申请。现在,政府部门对于这方面的审批还是比较严格,需要法律进一步明确这个审核标准。

无人驾驶技术发展通常可分为5个阶段,即完全手动驾驶、自动化协助、部分自动化、条件性自动化、高级自动化和完全无人驾驶。阿尔法巴智能驾驶公交车目前还是处于条件性自动化阶段,即便使用无人驾驶也必须是有人在驾驶员位上坐着,而且手不能离开方向盘。

拥有智能驾驶技术的汽车上路,牌照问题首当其冲。据了解,试运行的阿尔法巴智能驾驶公交车还都是临时牌照,线路正式设立需等市政府和交管部门的批文。其实,“无人驾驶”的实现,目前仍然停留在功能和技术层面。深圳交通委也表示,目前线路只是处于“数据采集试运行阶段”,暂不对外开放,只对一些专业人士和受邀市民开放。

技术突破之后挑战多——法律责任纷繁复杂

据介绍,试运行的阿尔法巴智能驾



驶公交车车速并不快,大约在每小时20公里到30公里之间,遇到紧急情况可快速制动。此外,如果遇到汽车周边有人的情况,车上搭载的雷达装置可以灵敏感应到,随后停车等待行人,下一步行动或是继续停车等待,或是绕过行人继续行驶。

与此同时,人们更关心的是,智能驾驶发生交通事故,是由汽车制造商还是无人驾驶系统软件商抑或车上乘客承担责任,遭遇事故后的汽车保险与赔偿如何适用法律等诸如此类的法律问题。

的确,无人驾驶作为一项颠覆性技术,可能带来改变就业结构、冲击法律与社会伦理、侵犯个人隐私等问题。技术突破之后,法律问题成为“无人驾驶汽车面临的最大挑战”。

人工智能的首要问题是安全问题。专家表示,与人工智能应用的相关法律问题包括民事与刑事责任确认、隐私和产权保护、信息安全利用等。同时,建立追溯和问责制度,明确人工智能法律主体以及相关权利、义务和责任等也是需要应对的难题。

我国现行《中华人民共和国公路法》规定,机动车制造厂和其他单位不得将公路作为检验机动车制动性能的试车场地。根据法规,机动车必须由合格的驾驶员按照规定驾驶。同时,《中华人民共和国道路交通安全法》中对无人驾驶并没有相关规定。

“无人驾驶只是一种方向,并不是人们想得那么简单,现在还没有实质意义上的无人驾驶。”中国道路运输协会汽车驾驶员工作委员会主任范立认为,原因之一是我国道路交通情况非常复杂,并不适应所谓无人驾驶车辆的行

驶。由电脑控制的车辆也会发生来自本身或外界的意外情况,比如系统受到黑客攻击、道路标线是否清晰、道路有障碍物遮挡等,这些都极易产生公共安全隐患,未来智能驾驶的推广还很难。

范立表示,无人驾驶的车辆上路目前并没有法律法规的支撑,也就是说在国内公共道路上的自动驾驶测试是违法的。“只要车上配有驾驶员,他就必须有驾驶证,他就是车辆的主体,发生任何问题尤其是交通事故都要承担责任。现在所说的电脑判断、观察、分析似乎比人的大脑都强,但是这些都是建立在有序道路的基础之上。”

中南财经政法大学知识产权研究中心主任吴汉东则认为,随着无人驾驶中驾驶人概念的消失,法律规制的对象不再是车辆驾驶人,而是智能驾驶系统的开发者、制造者。对于道路交通事故的认定,其归责事由只有结果的“对与错”,而无主观上的“故意”或“过失”。同时,交通监管重心也将发生变化。以交通安全为目标,以往交通管理部门监管的重点是汽车装置的安全性能和驾驶人安全驾驶技能;在智能驾驶中,避免保障和精确驾驶的软硬件体系,是道路检测、准入的重点。

无人驾驶尚远——相关立法已开始研究

在前不久举办的西安交大无人驾驶智能车集中采访会上,中国自动控制领域专家、中国工程院院士郑南宁公开表示,无人车的研发不同于一般的科研协同,不是简单的在实验室或有限的、简单的环境中实现就行,它必须要到一个真

实、复杂、开放、动态、不可预测的环境中去试验,希望政府能更多地政策上提供支持,提供更加开放的环境让无人车上路测试,为新技术发展提供空间。

智能驾驶、自动驾驶看似渐行渐近,然而,监管、场景、法律等非技术方面的因素则日益成为影响新一代汽车普及的“拦路虎”。范立向记者透露,目前公安部等有关部门已经开始着手就智能驾驶的相关法律法规开展研究。

交通运输部管理干部学院法学教授张柱庭则认为,目前的自动驾驶技术还不算是真正的“无人驾驶”,相关的技术仍是“人工驾驶为主,自动驾驶为辅”。因此,还没有到需要为“自动驾驶”立法的阶段。“智能驾驶、自动驾驶还没有一个官方的技术路线图发布,我们的立法工作,需要等到这个技术路线图发布后才能开展。”张柱庭说。

今年6月份,国内首个国家级智能网联汽车(上海)试点示范区封闭测试区在上海正式启动,可为无人驾驶、自动驾驶和V2X网联汽车提供近30种场景的测试验证;同月,工信部对外发布《国家车联网产业标准体系建设指南(智能网联汽车)(2017年)》征求意见稿,其中初步确立了95项标准,涉及基础、通用规范、产品与技术应用等方面。

自动驾驶汽车在我国立法上还是一个空白点。今年7月份,国务院印发《新一代人工智能发展规划》,其中明确建立人工智能法律法规、伦理规范和政策体系,形成人工智能安全评估和管控能力。以自动驾驶、服务机器人等应用基础较好的细分领域为重点,国家已经加快研究制定相关安全法规,为新技术的快速应用奠定法律基础。

全国人大常委会首晒备案审查成绩单

本报记者 张雪

12月24日,一份特别的报告摆到了第十二届全国人大常委会常务委员会第三十一次会议的现场——“关于十二届全国人大以来暨2017年备案审查工作情况的报告”提请会议审议。这是2004年5月份,全国人大常委会在法制工作委员会内设立法规备案审查室以来,首次“晒”出对行政法规、地方性法规、司法解释开展备案审查工作的成绩单。

备案审查工作与我们每个人密切相关。在现实生活中,有些规定出自不同层级的规范性文件,但本身不符合宪法法律的精神或规定,侵害了公众权益。对这些“问题法规”该如何处理?

全国人大常委会法制工作委员会主任沈春耀表示,对行政法规、地方性法规、司法解释开展备案审查,是宪法法律赋予全国人大常委会的一项重要职权,是全国人大常委会履行宪法法律监督职责的一项重要工作。宪法规定,全国人大及其常委会行使监督宪法实施的职权,全国人大常委会有权撤销同宪法法律相抵触的行政法规、地方性法规。

接收报送备案的规范性文件4778件

十二届全国人大以来,截至2017年12月上旬,常委会办公厅共接收报送备案的规范性文件4778件,其中行政法规

60件,省级地方性法规2543件,设区的市地方性法规1647件,自治条例15件,单行条例248件,经济特区法规137件,司法解释128件。

备案是审查的前提。沈春耀说,根据立法法的规定,行政法规、地方性法规、自治条例和单行条例、经济特区法规、司法解释,应当在公布后30日内按照程序报全国人大常委会备案。制定机关依法、及时将规范性文件按要求报送备案,直接关系到后续审查工作的有效开展,也是制定机关自觉接受监督的重要体现。

根据全国人大常委会委员会议通过的《行政法规、地方性法规、自治条例和单行条例、经济特区法规备案审查工作程序》和《司法解释备案审查工作程序》,常委会办公厅承担接收备案工作。2017年度,常委会办公厅共接收报送备案的规范性文件889件,其中行政法规18件,省级地方性法规358件,设区的市地方性法规444件,自治条例1件,单行条例24件,经济特区法规24件,司法解释20件。

收到公民、组织提出的各类审查建议1527件

依申请所作的审查,是指根据国家机关和社会团体、企业事业组织以及公民依法书面提出的审查要求或者审查建议,对行政法规、地方性法规、司法

解释开展的审查。

报告显示,十二届全国人大以来,法制工作委员会共收到公民、组织提出的各类审查建议1527件,其中2013年62件,2014年43件,2015年246件,2016年92件,2017年1084件。审查建议中属于全国人大常委会备案审查范围的有1206件,占79.0%。

沈春耀说,法制工作委员会对收到的审查建议逐一认真研究,对审查中发现存在与法律相抵触或者不适当问题的,积极稳妥作出处理。

报告中公布了几起由公民、组织提起的审查建议案例:根据2016年浙江省1位公民提出的审查建议,对有关地方性法规在法律规定之外增设“扣留非机动车并托运回原籍”的行政强制措施审查研究,经与制定机关沟通,相关地方性法规已于2017年6月修改。

根据2016年中国建筑业行业组织提出的审查建议,对地方性法规中关于政府投资和以政府投资为主的建设项目以审计结果作为工程竣工结算依据的规定审查研究,于2017年2月份致函各省、自治区、直辖市人大常委会,要求对地方性法规中直接规定以审计结果作为竣工结算依据,或者规定建设单位应当在招标文件或合同中要求以审计结果作为竣工结算依据的条款予以清理,适时予以纠正。目前已有7个地方对相关地方性法规作出修改。