

整治政法队伍顽瘴痼疾向“清仓见底”推进

新华社 刘硕

整治违反防止干预司法“三个规定”、违规经商办企业等顽瘴痼疾是全国第一批政法队伍教育整顿的重要任务。记者从30日在京举行的全国政法队伍教育整顿第二次新闻发布会上获悉，截至7月31日，全国排查认定顽瘴痼疾问题66.4万件，已整改63.6万件，基本实现市县两级政法机关顽瘴痼疾清仓见底，解决了一大批执法不公正、司法不廉洁、遇事不担当问题。

——有案不立、压案不查、有罪不究。全国对2018年以来政法机关“有案不立、压案不查、有罪不究”问题开展大排查，共认定问题43.6万件，完成整改98.9%。其中，公安系统因执法办案等问题处理处分干警9.6万人，近八成涉及有案不立、压案不查，还有少数干警存在违规插手干预经济纠纷、选择性执法、趋利性执法等问题。

全国教育整顿办副主任、公安部政治部主任冯延在会上介绍，为彻底整治突出问题，公安部党委组织深入剖析有案不立、压案不查、降格处理及违规取保候审等问题的深层根源，一体推进“查、改、督、建”，对警情和案件进行严格筛查，强力推进整改，并组织开展专项督察、巡查、考评等，督导有效整改受立案突出问题，加强长效机制建设。

据统计，检察系统因审查起诉等问题处理处分干警6000多人，六成以上涉及对受理案件长期搁置、久拖不决，应捕不捕、应诉不诉。法院系统因审判执行等问题处理处分干警2.4万人，近四成涉及违规违

法执行。

全国教育整顿办副主任、最高人民法院政治部主任马世忠表示，最高法将规范执行工作作为第一批教育整顿中整治顽瘴痼疾的重要内容，部署开展了有关专项行动，针对涉案款物处置进行集中清理。截至8月10日，已整治各类违规案件61646件，清理发放超期执行案款164144件，涉及金额481.5亿元。

——违反防止干预司法“三个规定”。全国第一批政法队伍教育整顿中，共排查认定违反防止干预司法“三个规定”问题10.4万件，处理处分干警8.3万人。在各系统排查认定的问题中，侦查和审判环节占比接近八成，是说情打招呼、过问案件的多发领域。目前，最高法、最高检已经建成贯通全国四级法院、检察院的“三个规定”填报信息系统，公安部、司法部正在加快平台建设，尽快落实强制填报和信息直报制度。

最高人民检察院副检察长杨春雷表示，检察机关狠抓防止过问干预司法“三个规定”落实，上半年共记录报告过问干预案件等事项9.9万多件，是去年同期的4.2倍，努力堵住围猎司法的“风口”，防止办人情案、关系案、金钱案。

——违规参股借贷、违规经商办企业和配偶、子女及其配偶违规从事经营活动。全国第一批政法队伍教育整顿中，认定干警违规经商办企业及配偶、子女及其配偶违规从事经营活动2.5万件；认定干警违规参股借贷问题8251件；共处理处分干警近2.7万人。

据介绍，各地各部门坚持精准施策整改违规问题，该劝退的劝退、该调离的调离、该调整的调整，

情节严重的依规依纪依法问责处理，实现整改、教育、惩戒与监管的有机统一。中央政法单位正在加快制定本系统干警配偶、子女及其配偶从事经营活动的“禁业清单”，细化明确政策界限，推动建立常态化排查、身份自动核查、案件倒查机制。

——违法违规减刑、假释、暂予监外执行。全国对上世纪90年代以来办理的1524万件减刑、假释、暂予监外执行案件开展全面排查，对“踩点减刑”“立功减刑”等160余万件重点案件进行评查，核实认定问题案件8.7万件。从排查情况看，监狱（公安）提起、检察监督、法院审判等环节均存在问题的有1.5万件，有的甚至是搞“纸面服刑”。

司法部副部长刘志强表示，针对排查出的问题，监狱系统持续开展整改落实，突出长效机制建设，加强制度体系建设，切实将排查治理成果转化为制度成果；修订或制定相关制度，进一步明确“减假暂”案件办理条件、标准和程序；强化办案审查责任制和信息公开机制，自觉接受法律监督和社会监督。

——法官检察官离任后违规从事律师职业、充当司法掮客。教育整顿全面摸清党的十八大以来14.9万名离任法官检察官从业状况，对离任后从事律师职业的7640人进行重点筛查，发现违规从事律师职业的2044人。

据悉，最高法、最高检、司法部正在研究制定《关于建立健全禁止法官、检察官与律师不正当接触交往制度机制的意见》，细化法官检察官与律师接触交往负面清单，完善法院、检察院离任人员从业限制。

自动驾驶距离安全上路有多远

《工人日报》杨冉冉

近段时间,关于自动驾驶的安全问题,引发了整个行业和社会的关注。先是8月上旬,一名蔚来汽车车主开启NOP(领航辅助系统)驾驶ES8车型时发生意外不幸去世;紧接着,特斯拉自动驾驶辅助系统遭到美国国家公路交通安全管理局调查的消息传出;随后,小鹏汽车、理想汽车等车企纷纷更改了官网上关于辅助驾驶系统的描述……人们不禁心生疑惑:自动驾驶目前发展到什么水平?到底应具备怎么样的安全规格?

“自动驾驶”再惹争议

8月14日,有微信公众号发布讣告称,31岁的企业家林先生8月12日下午2时驾驶蔚来ES8在高速路上行驶时撞上了正在作业的工程车,不幸逝世。据了解,事发时这辆车正好处于自动驾驶功能“NOP领航状态”下。事故触目惊心,自动驾驶的安全问题被广泛关注。

2020年3月9日,工信部曾公示《汽车驾驶自动化分级》推荐性国家标准报批稿,重新界定了“自动驾驶”包括六级,其中,L0至L2分别被称为应急辅助、部分驾驶辅助、组合驾驶辅助;L3至L5分别称为有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶。

在“蔚来事件”中,NOP事实上更准确的名称应该是“领航辅助驾驶”,而领航辅助(NOP)功能并不是自动驾驶功能,蔚来ES8也仅处于L2级自动驾驶层面。不仅是蔚来,此前特斯拉在全球范围内也曾多次发生在辅助驾驶状态下的交通事故。

在中国汽车工业协会秘书长助理兼技术部部长王耀看来,当前汽车市场中量产的智能网联汽车的自动驾驶能力,仅能实现以驾驶员负责为前提的辅助驾驶功能。

也就是说,目前的量产车中展现出的自动驾驶技术,均无法实现真正意义的自动驾驶。但在一些汽车企业的宣传中,自动减速、规避其他车辆等辅助驾驶功能被夸大宣传成了“自动驾驶”,导致消费者对自动驾驶出现风险的意识不足。

安全仍是首要任务

在“蔚来事件”之后,一些企业开始亡羊补牢,

对“辅助驾驶”的宣传话术进行了修改。在理想汽车官网上,辅助驾驶系统已被称作“理想AD辅助驾驶系统”,而此前则为“理想AD高级辅助驾驶系统”。小鹏汽车在其官网也悄无声息的将辅助驾驶系统名称改为“XPILOT 3.5智能辅助驾驶系统”,而此前则是“XPILOT 3.5自动驾驶辅助系统”。

针对辅助驾驶的安全性困境,部分车企也开始通过加强车主教育、行车安全监控和提醒等措施以确保驾驶员安全。

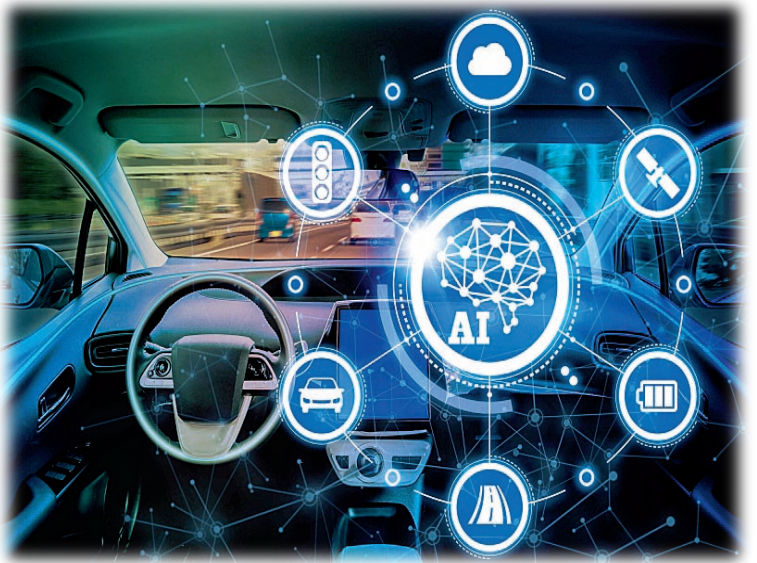
譬如,蔚来汽车在近日推出“NOPilot考试”,内容主要包括NOPilot的主要功能和注意事项,明确指出NOPilot是辅助驾驶,并非自动驾驶。小鹏汽车在驾驶员首次驾驶之前,必须通过辅助驾驶功能考试,考试合格后方可驾驶小鹏汽车。

“自动驾驶”关系到车主的生命和财产安全,国家对此也给出了监管意见。近日,工信部印发了《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》,明确提出了产品准入要求:“企业生产具有组合驾驶辅助功能的汽车产品的,应采取脱手检测等技术措施,保障驾驶员始终在执行相应的动态驾驶任务。”

将经历一个持续的变革期

从过去特斯拉刹车失灵到如今蔚来失控事件,自动驾驶在发展的同时也伴随着不断的质疑声。即便如此,汽车企业在自动驾驶上的“故事”也一直在延展。

近日,奔驰宣布,计划于今年晚些时间为S系列



车型配备高速公路自动驾驶系统。8月25日,小米集团宣布,收购自动驾驶技术公司深动科技。今年以来,该公司已经投资了多家自动驾驶技术相关企业。激光雷达作为自动驾驶和高级驾驶辅助系统的核心硬件之一,也受到资本市场热捧。天眼查数据显示,目前我国有1830余家激光雷达相关企业,今年该领域已有多笔重磅融资事件发生。

2020年至2030年,被业界誉为自动驾驶的“黄金十年”,不仅有车企的积极推动,从国家层面出发,自动驾驶早已成为未来汽车行业发展趋势之一。2020年2月,国家发改委联合11个部门印发了《智能汽车创新发展战略》明确指出,在2025年之前,中国标准智能汽车的技术创新、基础设施、法规标准、产品监管以及网络安全体系应当基本形成,并且有条件对L3级别的自动驾驶智能汽车进行量产,实现L3级别自动驾驶汽车在相关场景下的应用。

目前来看,各大车企在自动驾驶或者高级辅助驾驶领域依然处于摸索阶段,但随着技术的升级和政策的扶持,自动化将成为汽车行业发展过程中的重要节点,整个行业也将会经历一个持续的变革期。有业内专家认为,只有当技术、网络、车路协同能力、城市管理、法律法规等全面构筑起一个真正为自动驾驶服务的商业环境时,才是“自动”两个字真正有意义的时候。