

大项目来了 生态环保就要靠边站？

本该用于农业灌溉的黄河水，却汨汨流入湿地公园搞旅游项目；未经法定程序审批即盲目上马的多个焦化项目，造成当地村民饮水困难；国家湿地公园里竟然出现多个房地产开发项目，多次通报仍未彻底整改……

正在8省区进行的第二轮第三批中央生态环境保护督察发现，一些地方“重发展、轻保护”的理念没有根本扭转，屡屡出现生态环境保护为项目开发让路的乱象。

多地生态环保为项目开发让路

提起三刘寨引黄灌区调蓄工程，在河南郑州可能没几个人听过。但说起中牟县的湿地公园，已经成为这两年很多人去打卡的景区。

本就十分缺水的河南，哪儿来的水造这么大的人工湖呢？原来，人工湖的水都是引的黄河水。

督察组在河南发现，三刘寨调蓄工程以引黄调蓄工程报批，但引入的宝贵黄河水却被当地政府开发成湿地公园，旅游活动开展得红红火火，游客络绎不绝。而与此同时，下游干渠杂草丛生、垃圾充斥，灌区农田多年来只能使用地下水进行灌溉，进一步加剧了地下水水源压力。

不仅如此，三刘寨调蓄工程在未取得合法用地审批手续情况下，擅自占用中牟县大孟镇集体土地902亩，其中耕地775亩。且该项目每年引黄河水量远超许可水量，大量黄河干流水被白白浪费。

青翠的山林间，一个个采石场如同一块块疮疤，显得格外扎眼。这是督察人员在广西唯一的世界地质公园保护区内看到的让人痛心的情景。不但如此，地质公园所在的凤山县，当地县委、县政府还以旅游开发名义行房地产开发之实，多个房地产项目在保护区大兴土木，地质地貌严重受损。

觊觎好山水的，不只是广西。在安徽省第一个国家湿地公园——黄山市太平湖，2017年以前长期过度开发，大量房地产、酒店和旅游度假村项目持续开工建设。此前第一轮中央生态环境保护督察时就指出这一问题，要求整改。但直至此次督察进驻，当地才彻底排查，发现湿地范围内违规项目竟然高达30个，涉及建筑面积达63.5万平方米。

谁在为违法违规项目大开方便之门

违法违规项目何以能顺利上马？谁在为这类项目大开方便之门？记者对部分典型案例进行梳理发现，最重要的原因是，一些地方领导干部“重发展、轻保护”的政策观还没有根本扭转，生态环境保护仍是“说起来重要、做起来次要”，屡屡要求保护为发展让路。

广西的凤山县良利采石场位于地质公园三级保护区区内，《地质遗迹保护管理规定》和公园规划明确规定该区域内禁止采石、开矿。那企业的采矿权证是怎么来的呢？

在该区域矿业权出让过程中，原凤山县旅游局作为地质公园的主管部门出具了“该地块不属地质遗迹保护名册范围”的意见，原凤山县国土资源局为其下发了采矿权证。

对地质公园里的房地产开发项目，凤山县委、县政府多次召开会议积极推动房地产项目上马。为使违规项目合规化，凤山县政府组织编制并于2020年11月公布《广西凤山岩溶国家地质公园规划(2020—2030年)》，规划中现有开发项目绝大部分区域被降级。

同时，一些地方打着生态旗号，存在乱作为问题。

在符合当地自然禀赋的前提下，因地制宜建设自然湿地公园，本是一件好事。但河南郑州违背自然规律，不顾水资源禀赋，不惜违规占用大量耕地，硬是把一个A类农业建设工程项目，搞成了招商引资的旅游开发项目。

“因为人工湖的形成，周边地价上涨，给当地财政带来了非常大的效益。”当地住建部门一位工作人员说。

此外，一些地方对督察指出的老问题敷衍整改、表面整改。针对安徽太平湖存在的问题，督察组指出，黄山市黄山区委、区政府没有真正扛起生态环境保护的政治责任，在推动太平湖违法违规项目整改工作中不敢动真碰硬，浮于表面。

整改措施能否恢复生态创伤

以督察促整改。被督察组点名批评后，各地如何推进问题整改？

在安徽，黄山市要求对涉及项目要进行一次精准的大排查、大起底，在全面复核的基础上，逐项逐条制定整改方案，不折不扣落实整改举措，确保问题一体整改到位、尽快见效。

在河南，郑州市决定对今年以来开展的“占地造湖”专项整治行动涉及项目，全面开展“回头看”，严格标准、加大力度、强化推动，逐个验收、逐个销号，确保及时完成整改任务。

在广西，凤山县要求按照既定时间节点，高质高效全面完成问题整改工作。各相关企业按要求开展违建项目拆除整改，全面清理违建项目内的工地废料、工程垃圾，推进生态环境保护和修复。

实际上，就在督察组进驻前几天，3月31日，凤山县政府与项目单位紧急磋商，安排1.2亿元财政资金用于返还建设方土地出让金、建设前期投入及土地增值，并对相关建筑进行拆除。对于去年财政收入只有2.21亿元的凤山来说，这是用全县半年多的财政收入为违规决策买单，教训深刻。

看到，不论付出的经济代价和问责情况如何，一些地方生态修复可能是一个非常长期和艰巨的任务，甚至毁掉一座山就永远少了这样一座山。督察组表示将继续关注后续整改进展，一追到底。

新华社“新华视点”记者 高敬 谭漫晓 刘诗平 秦交锋
(据新华社北京4月27日电)

信息收集太“任性” 个性化广告关不掉 侵权责任举证难

个人信息保护法草案回应公众“吐槽”

个性化广告关不掉？提供不针对个人特征的选项或提供拒绝的方式

安装程序时可以“一键同意”，撤回同意时却设置各种障碍，搜索过一个东西，就频频推送类似产品的广告，想关都关不掉……不少用户都有过这样闹心的体验。

草案二审稿增加规定：个人信息处理者应当为个人提供便捷的撤回同意的方式；个人撤回同意，不影响撤回同意前已进行的个人信息处理活动的效力。

北京安理律师事务所高级合伙人王新锐认为，草案二审稿对撤回同意的便捷性提出要求，能够倒逼互联网平台提升用户体验，切实保障用户“后悔”的权利。

针对“个性化广告关不掉”的“吐槽”，草案二审稿明确，通过自动化决策方式进行商业营销、信息推送，应当同时提供不针对其个人特征的选项，或者向个人提供拒绝的方式。

“一些用户被自动化广告追踪时感觉非常不好，想要找到拒绝追踪的操作入口又很难。”王新锐表示，草案二审稿指明了两种用户拒绝被自动化广告追踪的方式，让用户维权更有法律保障。

信息权益被侵害谁负责？平台不能证明无过错要担责

发现个人信息权益被侵害，如何举证是维权的关键。草案二审稿在举证责任方面作出重要调整。

草案一审稿规定，因个人信息处理活动侵害个人信息权益，个人信息处理者能够证明自己没有过错的，可以减轻或者免除责任。草案二审稿对此修改为，个人信息权益因个人信息处理活动受到侵害，个人信息处理者不能证明自

己没有过错的，应当承担损害赔偿等侵权责任。

清华大学法学院教授劳东燕表示，相较于互联网平台，普通用户在举证上处于劣势地位，有必要根据过错推定责任原则将举证责任转移给处理信息的平台一方。此处规定的调整具有积极意义，如果平台不能“自证清白”，就应当承担侵权赔偿责任。

劳东燕建议进一步细化规定，只要个人信息处理者的行为侵犯了个人信息权益，比如未经同意就收集了用户个人信息，那么不管这个行为是否使其遭受实际损失，个人都可以向信息处理者主张赔偿。

逝者信息怎么保护？由其近亲属行使信息处理活动中的权利

互联网作为当代社会的重要组成部分，也留下了许多逝者的生痕迹。如何保护逝者的个人信息权益？草案二审稿给出答案。

今年1月1日起施行的民法典明确，死者的姓名、肖像、名誉、荣誉、隐私、遗体等受到侵害的，其配偶、子女、父母有权依法请求行为人承担民事责任；死者没有配偶、子女且父母已经死亡的，其他近亲属有权依法请求行为人承担民事责任。

作为对民法典的衔接，草案二审稿规定：自然人死亡的，个人在个人信息处理活动中的权利由其近亲属行使。

浙江省公共政策研究院研究员高艳东认为，从民法角度看，此处修改将死者个人信息作为一种财产权利进行保护，这种立法理念值得肯定。

高艳东还表示，法律应当考虑死者个人信息的特殊性，对其适用不同于自然人个人信息的保护标准，从而实现对侵权行为的精准打击和对法律资源的最优利用。

新华社“新华视点”记者 白阳 颜之宏 刘硕
(新华社北京4月26日电)



动车通过断轨线路(4月27日摄,无人机照片)。

千人奋战 沪蓉高铁一夜改道

4月27日清晨，经过千余人大约七小时连续作业，引江济淮沪蓉高铁改建工程顺利完成双线拨接，沪蓉高铁改道至新线运营。

4月26日晚，由中铁十局、中铁四局负责施工的引江济淮沪蓉高铁改建工程双线拨接作业全面开工。千余名铁路工人利用夜间高铁停运七个小时的“天窗期”，将沪蓉高铁改道至新线运营，为引江济淮航道建设提供条件。据介绍，这是国内首例高铁双线拨接工程，也是引江济淮工程全线重难点和控制性工程。引江济淮工程沟通长江与淮河，是国家重大战略性水利建设项目，也是集供水、航运、生态为一体的水资源综合利用工程。

新华社发



▲ 4月27日凌晨，工人在引江济淮沪蓉高铁改建工程双线拨接现场施工。



新能源汽车还能不能安心开？

事故频发

不应该将技术优势变成解决问题的阻碍。在那之后，涉事企业才提供数据。

多名业内人士表示，根据现有统计数据，新能源汽车的起火事故率比传统燃油车低，但作为国家战略性新兴产业和未来交通工具转型发展的方向，公众对此高度关注和敏感，在心理上放大了不安全感。这些事故一定程度上可以让“高烧”的新能源汽车产业降温、墩墩苗，让产业更加健康发展。

成长的烦恼：长续航下的高镍风险

电池为何“易着难灭”？欣旺达电子股份有限公司董事长王威认为，大容量动力电池起火后扑救难度大，复燃风险高，是新能源汽车发展的痛点。

在行业“里程焦虑”“续航焦虑”背景下，长续航成为行业集中攻坚的头号任务。当前解决这一问题主要有两种技术路线，即三元聚合物锂电池和磷酸铁锂电池。

作为广泛的应用产品，三元聚合物锂电池中的镍最主要的作用是提高能量密度，即单位储电量。为提高续航里程，电池正极材料中镍比重越来越高，与钴和锰的比例从最开始的1:1:1提升到5:2:3，再升到6:2:2，最后升到8:1:1。

珠海中力新能源科技有限公司总经理章明表示：“高镍三元材料的热稳定性较差。镍含量越高，电池能量密度越高，但同时电池热失控的风险也越高。”

受访人士表示，可鼓励多路径开展电池技术研发和攻关，毕竟新能源汽车还是一个新的赛道，不管是三元锂电池还是磷酸铁锂电池抑或其他电池，只要符合我国资源禀赋、安全标准等条件，都可以积极作为。

“但需要警惕动力电池片面追求高能量密度，表面上消除里程焦虑，其实很多技术还没有充分验证就商用化了。”欣旺达电子股份有限公司副总裁梁锐说。

去年5月发布的《电动汽车用动力蓄电池安全要求》等标准要求电池单体发生热失控后，电池系统在5分钟内不起火不爆炸，留出逃生时间。比亚迪品牌及公关事业部总经理李云飞认为，面对事故后车门可能受损难打开等情况，

5分钟仍然不足。如能达到半小时，将更能保障安全。

填补系统检测“盲区”消除安全隐患

目前，国内新能源汽车保有量已有约500万辆，未来还将快速增长。动力电池和系统风险不容小觑。

4月17日发生在广州增城的安全事故，更是引出了关于特斯拉AP功能(自动辅助驾驶)“抢方向盘”的争论。一些车主相继爆料称，现有新能源汽车自动驾驶在转弯处突然退出时有发生，直指电控系统安全性。

章明表示，与传统燃油车根本性的差异在于，新能源汽车的电控系统是运营关键环节。如果没有专业的系统检测机构，没有汽车企业提供相应的行车数据作支撑，只对新能源汽车的硬件进行检测，结果可能就是“无异常”，实际可能暗藏风险。

业界人士建议，应提高政策适配性，建立新能源汽车检测与评估标准体系，“年审”和日常保养应纳入动力电池性能检测。《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》要求汽车都必须进行年检，但现行的检测指标都是针对传统燃油汽车的。章明表示，纯电动汽车等新能源汽车还没有具体的“年审”标准，需要制定年检合格的标准、可实施年检单位的准入门槛等。

“纯电动新能源汽车在检测站，只能检测外观、底盘、灯光、制动等系统。但关键的动力电池包等部件是不能拆的，这涉及责任归属和企业技术保密等问题。”章明说。

当前，智能网联汽车正在从交通工具变成移动智能终端、储能单元和数字空间，一辆汽车上有几百个传感器，由此产生海量的汽车数据、用户数据、路网数据等。如何储存数据、传输数据、使用数据，成为监管部门、整车企业和数据公司等必须面临的重大课题。

“数据正成为智能网联汽车的核心机密，企业不可能把所有数据都提供给监管部门。但如果监管部门数据都不掌握，怎么去监管？怎么去支撑公共检测机构的检测能力？”广东光华科技股份有限公司副总裁胡义湘说。

(新华社广州4月27日电)