

维护消费者合法权益 提高征信数据质量

——美国个人信息保护何以催高信用评分(上)

□ 刘新海

信用报告和信用评分在大多数美国人的日常生活中发挥了重要的作用。这些征信产品所提供的消费者过往的信用信息将决定他们在未来信贷服务中要偿还信用卡、车贷和房贷的利率,以及能否得到这些信贷。信用评分是信用报告的数字汇总,可以更加有效地帮助自动化信贷决策,所以在信贷交易决策中用得更加普遍,更受欢迎。信用评分高就意味着消费者可以获得更多、更好的金融服务,消费者有时甚至求助于专业的信用修复机构来提高信用评分。

2017年7月,有1200万~1400万美国消费者(约占美国2.2亿人中的8%)不需要做任何信用修复,他们的信用评分在一夜之间自动地增加,部分消费者的信用评分甚至可以增加到60分以上,会在很大程度上帮助这些消费者降低信贷利率,享受更多的信贷服务。而且2018年4月,一部分消费者的信用评分继续攀升。

信用评分为何自动提升

什么原因导致美国消费者信用评分的增加?从2017年7月1日起,美国三大全国性的征信机构将不能从公共记录中采集消费者的法院民事判决和税收扣押这两类负面信息,同时也要求把这两项负面信息的历史记录也从征信报告中删除掉。

税收扣押(Tax Liens)信息描述的是在消费者税务违约的情况下(未交州或联邦的税收)对其财产的处置,扣押其财产作为担保。民事判决信息记录的是法庭对涉及消费者的民事纠纷做出的处理,主要包括财务纠纷,损失方的债务问题,会产生消费者欠费的法律诉讼。

在传统意义上,这两项记录被视为消费者信用历史中非常严重的负面标识,并且一般在征信记录文件中会保存一段时间,这些负面信息会不同程度地降低消费者信用评分。在征信行业,消费者的信用评分是建立在消费者信用报告的数据基础之上的,被这些信息量大的负面公共记录在信用报告中删除之后,自然不会再在信用评分中发挥作用了,那么被删除这些负面公共信息的消费者的信用评分将会被提高。

据悉,2017年7月,美国三大征信机构已经把全部法院民事判决和大约50%的税收扣押信息从信用报告中删除,同样这些信息也不会再体现在消费者的信用评分中。2018年8月16日之前,征信机构被要求把剩下的50%的税收扣押信息也从信用报告中删除,所以部分消费者的信用评分又得到了提升。

可在一定程度避免征信报告中的常见错误

这些负面消费者的公共记录信息和消费者的信用状况是相关的,在过去的20年中,一直

被美国个人征信机构采用,作为信用报告和信用评分必不可少的组成元素。但是为什么近期三大征信机构要删除这些对信用评估非常有效的信息呢?

三大征信机构采取这样的措施是为了配合最新启动的全国消费者援助计划(National Consumer Assistance Plan)。该计划为了维护消费者的合法权益,对征信数据质量提出了更高的要求。而这两类负面公共信息的数据质量存在问题,而且经常缺少更新,无法达标。

在美国,对于公众媒体和消费者权益保护者来说,信息的不准确和错误在征信报告中非常常见,征信报告常常充斥着错误和过时的信息。有研究估计,严重的错误影响到了约25%的征信报告。

造成征信报告错误的原因是多方面的,其中最主要的是征信机构的数据处理业务规则不够完善,例如消费者姓名错误匹配是一个常见问题,如果没有额外的信息验证要求,一个关于Joe Smith的法院判决的法庭记录会非常容易记录到另外一个Joe Smith的征信报告中,这就增加了征信报告的错误率。这两项记录常常由于社会保障号被忽略掉,容易导致错误发生,例如,消费者的名字被混淆,这样导致了一些消费者的信贷信用评分低于他们的真实信用评分。由于征信报

告是可偿付的、雇佣、住房、公共事业和保险等服务的“守门员”,美国家庭往往不能够承受错误的判决信息存在于他们的信用报告中所带来的经济后果。

这些有问题的征信信息限制消费者使用信用卡、车贷和房贷,或者使他们陷入高利贷中,因为信用评分的降低会导致额外的融资成本。例如,如果消费者想获得30年期固定利率抵押贷款,消费者的信用评分是700分,在信贷市场中可以获得4%的利率。然而,如果该消费者的信用评分比较低,只有650分,可能会支付5%。4%的月还款金额将达到1193.54美元,而5%的月支付额将跃升至1342.05美元,意味着每月增加148.51美元的付出,在整个贷款的期限内,这一差额超过了53,000美元。许多消费者权益保护者呼吁这样不公平,这些被降低了的信用评分甚至会使一些本来合格的消费者不能够获得房贷来购买房子。

根据美国公平信用报告法的规定,消费者可以有对信用报告的错误问题提出异议和修改的权力,征信机构有处理这些异议和修改错误的义务,但是在过去,对于征信机构来说,修改消费者这些错误信息的服务并不是很及时和到位。于是,美国的律师往往要处理大量的关于个人征信数据的法律诉讼。美国消费者金融保护局曾经处理了19万起由于信用报

告所引起的纠纷事件。为了维护消费者的合法权益,美国消费者金融保护局和31个州的检察长针对征信机构和其它公共记录数据集成商的能力进行了长达多年的调查,来保证金融信息的及时性和准确地匹配到正确的消费者。终于在2015年,31个州的总检察长对于信用报告的准确性以及对于信用报告错误的纠正等问题达成协议,制定了全国消费者援助计划,督促征信机构来提高征信报告的准确率,这个计划可以说是美国消费者保护者和政府官员长年累月努力的结果,也可以说是长期和征信机构斗争的结果。

根据合规性的要求,2017年7月1日,美国三大个人征信机构需要删除征信报告中的缺乏个人信息三项标识(消费者完整的名字、完整的地址信息和社会保障号或出生年月)的征信记录,并且还需要定期检查保证这些数据至少90天的更新。

根据调查统计,目前约96%的民事判决和超过一半的税务扣押信息并没有足够符合上述三项标识信息。这些负面公共记录对于三项个人标识的缺失是基于保护个人隐私的原因,例如法庭记录对民事判决中的消费者社会保障号做了相应的处理。即使这些记录包含了足够的个人信息能够使征信机构可以将法院判决信息和税务扣押信息准确地放在消费者征信报告中,也不能保证对这些信息是否及时更新。

根据相当于美国个人征信业协会的消费者数据行业协会(Consumer Data Industry Association,简称CDIA)的工作人员透露,三大征信机构根据消费者援助计划的要求也需要删除那些原有旧记录,这个数据删除过程可能需要花上数周的时间。根据这个消费者援助计划,征信机构已经采取了一些信息保护的举措,例如从信用报告中删除交通逃票信息和法庭罚款信息。同样由于数据质量和更新不及时,消费者少于6个月的医疗债务信息也在2017年9月1号之后不再向征信机构报送。法律界对征信机构的这种变化持欢迎的态度,认为可以在一定程度上避免征信报告中的包括混淆消费者在内的一些常见错误。



印尼连城航空开通多条直飞航线吸引中国游客

9月7日,印度尼西亚连城航空公司在雅加达宣布,将从下月起正式开通印尼至中国昆明、厦门和南昌三个城市的定期直飞航线,以吸引更多中国游客前往印尼旅游。连城航空公司当天与中国美凯航空服务集团签署合作协议,委任其为连城航空在中国的总代理,为中国客户提供服务。图为签约仪式现场。

新华社发(祖卡南 摄)

海外传真

大众汽油车又陷“排放门” 德国交通部否认数据造假

本报讯 近日,有媒体从大众汽车的工程师处获悉,除了柴油排放造假外,“大众在若干型号的汽油车发动机上也做了手脚,并配备了相应的作弊软件,从而可以达到‘降低真实尾气排放数据和油耗数据’的目的”。

上述人士表示,2015年11月份后,大众、奥迪和保时捷的自动变速箱安装了可以影响排气指标的控制程序,进而操纵二氧化碳排放和油耗数据。

报道称,这与大众此前在“柴油车尾气排放数据造假丑闻”中所使用的手法类似,公司因此涉嫌操纵了大众、奥迪和保时捷的汽油发动机排气数据。

对此,9月2日德国交通部发表声明予以否认。声明中说,媒体报道内容不属实,德国联邦机动车管理部门已经对相关品牌的大众汽车进行过测试,但至今还没有发现任何“操纵尾气排放和油耗数据”的嫌疑。截至目前,大众公司尚未就当前调查发表评论。

事实上,在柴油车数据造假之后,大众生产的36,000辆汽油车同遭质疑发现尾气排放超标,并交由独立检测机构进行检测。不过,在完成检测后,由于结果与规定要求的偏差极小,德国政府并没有对大众下

达相关的整改通知。早些时候,奥迪和保时捷的母公司大众汽车的发言人曾表示,大众汽车不会就正在进行的调查发表评论,并补充说该公司最近几个月与联邦汽车运输管理局进行了密集的会商和谈判。该发言人称:“并没有新的情况发生。”

事实上,受“柴油门”丑闻影响,奥迪公司已从今年9月份起被迫减产。减产的原因因为从今年9月份起,奥迪需要测试燃料消耗和废弃排放的实际指标,只能生产成功通过“全球统一轻型车排放测试规程”(WLTP)的车型。受此影响,奥迪减产将A5和A4款车型。从9月份到年底平均每天减产约300辆。

据《证券日报》记者了解,2015年大众柴油车“排放门”丑闻曝光,彼时就有证据指出,大众在生产柴油车上非法安装作弊软件,以大幅降低尾气排放数据,从而在美国的汽车尾气排放测试中达标。

经调查,当时大众在全球销售的大约1100万辆柴油车上都安装了这种作弊软件,为此,大众已累计支付了高达226亿欧元的罚款和车辆维修费用。

(龚梦泽)

调查显示脸书正在失去年轻用户

本报讯 美国皮尤研究中心一项最新调查显示,美国使用“脸书”的年轻人中,将近半数在过去一年间删除脸书手机应用。

美国《国会山》日报近日援引调查结果报道,年龄在18岁~29岁的用户中,44%已经删除脸书手机应用。

调查结果显示,整体而言,26%的美国用户过去一年间删除脸书手机应用。

《国会山》日报认为,这项调查是脸书正在失去年轻用户的最新佐证。年轻群体正越来越多选择其他社交平台,包括视频网站YouTube、图片分享应用Snapchat和图片分享应用Instagram。

研究没有说明英国剑桥分析公司曝出的数据丑闻对用户决定删除应用有何影响,但称有关第三方获取脸书数据的报道或许影响个人选择。

媒体今年3月曝出新闻,即英国剑桥分析公司借由一款个性测试应用程序获取大约8700万脸书用户的个人信

息,脸书首席执行官马克·扎克伯格随后多次为企业监管不力道歉。

英国媒体7月报道,英国信息监管局有意对脸书施以50万英镑(约合65万美元)罚款,缘由是后者未能确保剑桥分析公司及删除用户信息。

皮尤研究中心的上述调查结果显示,美国成年脸书用户中,超过54%在过去一年间更改隐私选项;年龄在18岁~29岁的年轻用户中,64%更改隐私选项。

一些分析师认为,脸书在美国和欧洲等成熟市场吸引新用户将面临挑战。脸书在最新财务报告中说,脸书大多数新用户在欧洲。

脸书7月发布第二季度财务报告,显示支出将持续增加,运营收入和用户增加没有达到预期,利润空间将持续萎缩多年。多名分析师认定,欧洲联盟《通用数据保护条例》生效、民众越来越注重隐私是脸书用户增长缓慢的主要原因。



中巴共建“电力高速公路”

美丽水电站是巴西第二大水电站,二期项目是中国国家电网公司首个在海外独立投资、建设和运营的特高压直流输电工程,也是“特高压+清洁能源”在拉美的示范工程。工程北起巴西北部的帕拉州,向南贯穿5个州,最终达到里约热内卢州,全长2518公里。图为9月7日在巴西东南部米纳斯吉拉斯州阿科斯市附近,巴西美丽山特高压输电工程二期第九标段项目中方现场施工管理负责人刘年(左)在施工现场指导巴方员工。新华社记者 李明 摄

边走边看

共享经济让日本年轻人不再青睐私家车

□ 钱铮

日本年轻人如今对拥有私家车越来越不感兴趣,因为日常短时间的用车需求,如购物、接送孩子、搬家等,都可以由共享汽车来满足。

日本警察厅和总务省的统计数据显示,虽然29岁以下年轻人拥有驾照比例超过80%,但这个年龄段年轻人家庭保有私家车的比例目前仅约50%,比10多年前下降了约10个百分点。

与私家车遇冷形成明显对比的是,包括共享汽车、共享单车、共享游艇在内的日本共享经济方兴未艾。丰田互联网公司

管理人员早田敏说,共享汽车在借车和还车时不需要去店铺办手续,用卡片来认证并自动扣款,非常方便。

想要用车的时候,客户打开预约网站或专用手机软件,选好提车点、使用时间段和车型,预约完成后在约定的时间到达提车点,用会员卡 in 车身感应器部位轻轻一碰就能解锁。

日本最大停车场管理公司Park24公司从2009年开始共享汽车业务。公司企划部部长小田原真琴告诉笔者,如今越来越多的人下了飞机和火车就使用共享汽车,截至2017年10月底,公司共享汽车站点已超过1万个,会员超过90万人。

来自中国的共享单车ofo于2017年进入日本市场,目前已在和歌山县和歌山市、福冈县北九州市等地开展业务。ofo日本公司负责人日吉良昭说,使用共享单车往返家和车站、公司和车站或者逛景点,这种作为“最后一公里”的补充交通工具正被越来越多的消费者接受。

雅马哈发动机公司是日本最大的游艇生产商,目前公司海洋俱乐部会员能在遍布全国的约140个网点和海外两个网点租借游艇。2017年该俱乐部会员已达到2.2万人。

根据日本总务省2017年版《信息通信白皮书》,日本共享经济的国内市场规模2015

财年为285亿日元(1美元约合112日元),预计2020财年将达到600亿日元。

共享经济目前在日本备受瞩目,不过在发展过程中仍面临一些有待解决的问题,有关方面也正努力采取对策。

目前,为确保服务提供者 and 使用者双方的安全,相关机构主要以实名认证和第三方支付来防止纠纷。另外,日本政府在不断完善包括《住宅宿泊事业法》等相关法律的同时,也在推动改善保险和补偿制度。

日本政府认为,共享经济有望成为低收入者获取副业收入的手段,也能帮助日常需要