

“食品掺假造假直接入刑”合乎民众期待

■ 廖海金 评论员

近日,国务院办公厅印发《2017年食品安全重点工作安排》强调,要严把从农田到餐桌的每一道防线,着力解决人民群众普遍关心的突出问题;严厉打击食品安全违法犯罪,推动掺假造假行为直接入刑。(4月17日《健康报》)

“食品掺假造假直接入刑”的消息甫出,即刻赢得舆论一片掌声。在社会舆论热议的背后,是民众对这一法律规定早日出台的急切盼望。毕竟,食品安全事关公众的切身利益,是最大的民生问题。

瘦肉精、假牛肉、假调料……近些年来,我国食品安全事件频发发生,对公众健康造成了极大的危害,人们对食品的种种掺假造假恶行深恶痛绝,要求严惩食品掺假造假行为的呼声也随之高涨。前不久公安部公布的2016年公安机关的“战绩”,即充分显示了打击食品安全犯罪的高压态势。但案件数量多,从另一方面,也反映出食品安全现状和形势仍不容乐观,离社会的期待还有不小距离。在这种现实语境下,

将危害民生福祉的食品掺假造假行为直接入刑,以严刑峻法筑牢食品安全的大堤,无疑合乎了民众的期待。

应当肯定,近几年来,我国通过出台新部门法、修改刑法相关规定、出台相关司法解释、成立公安食品药品犯罪侦查队伍、整合食品安全监管部门等一系列行之有效的措施,包括2015年10月1日起被媒体称为“史上最严”新修订的食品安全法正式施行,严厉打击了食品安全领域的违法犯罪,使食品安全的总体形势有所改善。

然而,即便如此,当前我国食品安全保障制度仍存在薄弱环节,主要表现为:一是监管部门的查处效率有待提高,二是即使被查处,对应的惩戒力度也仍有不足。就惩戒力度而言,现行刑法对在食品中掺杂造假行为的起刑点,规定为“销售金额5万元”和“足以造成严重食物中毒事故或者其他严重食源性疾患”。

值得注意的是,这些规定,过分强调考虑造假行为的“销售金额”和“行为后果”,忽视了违法者的明显主观恶性和犯罪故意,以及其行为所产生的严重社会危害性,导致司法实际上对这种行为的惩处只能以



销售金额和行为后果来定罪量刑,不但难以体现罪刑相适应的刑罚原则,而且也往往容易成为违法者逃避刑罚惩罚的借口。同时,也使得监管部门对不少食品造假行为的定性有点模糊,给行政执法留下了“弹性空间”,导致刑法对于食品造假的震慑力被削弱。也正因此,一些不法分子有恃无恐、铤而走险,在食品掺假造假问题上一再挑战法律的底线。而推动食品掺假造假行为直接入刑,可视为对食品安全严峻形势和治理困境的积极回应,有望减少造假者的侥幸心理。

进一步而言,唯有将食品掺假造假行为直接入刑,才能真正让参与食品掺假造假的

不法者付出高昂代价,从而充分发挥刑法的震慑作用,进而倒逼其在刑法的高压威慑面前不敢越雷池半步。应该说,取消起刑点并且让掺假造假行为“直接入刑”,不仅能体现出监管部门严惩食品掺假造假的法治决心,也与公众对食品安全所寄予的期盼相吻合,这个不仅可以有,而且必须要有。

诚然,“食品掺假造假行为直接入刑”成为现实后,也并不意味着食品安全问题就得到了完全保障。食品安全治理是一个长期性、系统性的问题,不可能毕其功于一役。推动食品掺假造假行为直接入刑,属于一种基于严峻形势的法治补强行动,属于食品安全治理体系化提升的一个微观着力点。但我们相信,有了严厉的法律条文,配合以严格的执行手段,食品安全问题终将受到有效的管控。而如何从源头上加强治理,彻底改变当前“轻预防、重打击”的局面,营造食品安全保障的良性生态,需要我們进一步去研究和推动。无论如何,在食品安全领域,从立法到执法再到预防,不仅仅只是法律条款的变迁,伴随着治理体系的增量改进,有真切的安全感和获得感,这才是公众所期盼的。

环保部督查受阻谁更该反思

■ 乔志峰 职员

济南连夜查处“环保部督查受阻”:4人被传唤,公司停业。16日,环保部督查组在对山东绿杰节能环保科技有限公司正常检查执法时受阻,并被非法扣留。对此,济南连夜成立调查小组展开调查和处置工作。目前,公安机关已传唤4名涉案违法行为人,对涉事的公司立即停产整顿。(4月17日济南市政府门户网站)

环保督查的目的,是发现问题并督促解决。前两天,我们在媒体上看到了中央环境保护督察组向一些地方反馈的环境保护督察意见的新闻,相关地方也都采取了具体而有效的整改措施,让我们感受到了地方政府以及企业对环保法规的重视、解决问题的决心和诚意。

而此次督查组在企业执法受阻甚至被非法扣留的消息,却再一次提醒我们,环境执法依然任重道远,由于会涉及到一些企业、一些人的切身利益,随时可能面临某些阻力和阻挠。现在,公安机关和当地环保部门已经介入案件调查,涉事企业和涉事人员必然会为自己的违法违规行付出代价。

按常识推断,如果涉事企业不存在环保问题、不担心问题败露,不可能冒天下之大不韪悍然扣留执法人员。他们的所作所为表明,企业必定存在问题,说不定还很严重。据目前掌握的信息,该企业存在燃煤锅炉未拆除、粉尘污染严重等现象。至于还有没有其他更深层次的问题,必须一查到底。除了追究他们非法扣留督查组人员、不配合执法的责任,更要从根源上追究和解决环保方面的乱象。

另外,当地的环保部门或许更应该为此有所反思。涉事企业的那些不正常现象,存在肯定不是一天两天了,之前检查过没有?发现过没有?如果没有检查或检查了没有发现,是工作能力问题,还是态度问题,抑或是地方保护的问题?当地还有没有其他一些企业存在类似情况?应该举一反三、来个全面而深入的大普查、大整治。问题暴露不能只靠督查组检查,更不能靠企业做出违法违规的过激行为之后暴露。做好日常的监管和督促、将问题扼杀在萌芽中,才是相关部门的职责所系。

笔者不知道事情发生后,当地某些官员有什么感想,会不会冒汗。实际上,作为当地的领导,特别是环保部门的领导,有很多问题,他们不可能毫不知情,说不定心里比谁都清楚。可之前为什么没有采取有效措施予以解决,直到被督查组发现呢?这里边的原因可能很复杂,有客观的,也有主观的。个人觉得,主观因素可能占主要。特别是当环境保护和经济发展产生矛盾的时候,决策者如何抉择就非常重要。是要眼前利益,还是要长期可持续性发展?是保自己的政绩和面子,还是把民生放在第一位?都是对地方政府执政理念和执政能力的考验。毋庸讳言的是,有些地方交出的答卷并不令人满意,否则也不会时至今日还存在那么多环保乱象了。

说到底,环保督查(督察)所起到的只是督促的作用。对发现的问题能否加以足够的重视,能否出台真正有效的措施,还是要看地方上的态度和行动。如果推诿扯皮、不当回事,某些痼疾就难以得到彻底的根治。环保督察是中央和国务院关于推进生态文明建设和环境保护工作的一项重大制度安排,必须落实到位,对落实不力者必须进行严厉的责任追究。

限制网约车双籍的“标配”与母法不“般配”

■ 龙继辉 公职人员

中国政法大学法治政府研究院4月8日发布的《中国法治政府发展报告(2016)》显示,截至2016年12月28日,共有19个地方出台了网约车服务管理实施办法或实施细则。其中,要求车辆车辆所在地为本市行政区域,成为地方限制的“标配”。在19个城市中,有10个城市明确要求驾驶员具有本市户籍或居住证。(4月10日《法制日报》)

行政许可,是指在法律一般禁止的情况下,行政主体根据行政相对方的申请,经依法审查,通过颁发许可证、执照等形式,赋予或确认行政相对方从事某种活动的法律资格或法律权利的一种具体行政行为。对从事网约车服务车辆及驾驶员的准许,是行政许可的一种。

既然网约车许可是行政许可,在依法治国的今天,就必须严格按照《行政许可法》的规定依法许可,依法监管。各地制定关于规范网约车许可的规章有法可依,而且很有必要。《立法法》第八十二条规定:“省、自治区、直辖市和设区的市、自治州的人民政府,可以根据法律、行政法规和本省、自治区、直辖市的地方性法规,制定规章。”这就是制定网约车许可立法的“尚方宝剑”。

但地方规章与法律有上下位阶之分,两者的法律效力不可同日而语。《立法法》第八十八条明确规定:“法律的效力高于行政法规、地方性法规、规章。”法律属上位法,规章是下位法,上位法与下位法之间是母法和子法的关系,下位法不能同上位法相抵触,只能对上位法的原则性规定进行细化或作出合理的解释。

由此,地方制定规章的立法权不可任性,必须依法立法。不管是上海、重庆、广州3个城市以地方政府规章形式出台的实施办法,还是合肥、天津、北京等16个城市以其他规范性文件形式出台的实施办法,都必须严格在上位法《行政许可法》框架基础上出台“组合拳”,而不能自创“违路拳”。

限制网约车双籍(车辆户籍)与立法法的精神背道而驰,带有明显的地方保护主义色彩。制定网约车行政许可的规章,同样需要处理好政府“有形之手”和市场“无形之手”的关系。凡是市场经济能够解决好的,政府“有形之手”就不能越雷池半步。网约车服务作为一种市场经济活动,应该严格遵循市场经济客观规律。政府要做的就是提供公平、公正、公开的网约车市场环境,使其健康发展,而不是设置双籍门槛限制发展。管得过多,对网约车发展有百弊而无一利。

当然,限制网约车双籍的初衷是好的,是从方便管理,确保乘客安全的角度考虑的。毕竟,车辆是当地的,更易掌握车况,驾驶员是本地的,更容易挖掘出政治素质过硬、精通业务的驾驶员为乘客提供优质高效的用车服务,乘客的安全更有制度保障。

但是,确保乘客安全也必须合法。网约车许可要求政府制定的规章是良法,只要车辆硬件合格,驾驶员身体合格,都应享有获取网约车许可的平等待遇。限制网约车双籍的“标配”与母法不“般配”。《立法法》第九十七条规定:“国务院有权改变或者撤销不适当的部门规章和地方政府规章”,因此,对于各地制定的关于限制网约车双籍的地方规章,国务院不能袖手旁观,必须及时予以纠偏,让网约车许可走上正道而不“出轨”抛锚。

多式联运将运输价值最大化

■ 王路路 国企职员

由于天然缺乏贸易“出口”,我国不少内陆地区外向型经济发育不足,往往带来经济活力难以进一步激发等问题,易导致域内支线物流发展滞后。但这一情况正随着铁路主导的多式联运的快速发展而逐渐改善。(4月18日《经济参考报》)

随着市场经济的发展,物流业已由过去的末端行业,上升为引导生产、促进消费的先导行业。现代物流业是以现代运输业为重点,以信息技术为支撑,以现代制造业和商业为基础,集系统化、信息化、仓储现代化为一体的综合性产业。因而它的发展,必将优化产业结构、增强企业发展后劲,提高经济运行质量起到巨大的促进作用。

铁路作为服务企业,要想寻求更快更好的发展,必须与时俱进,改革创新,顺应市场经济规律变化,在经济全球化发展热潮中应扮演好自身角色,向现代物流转型发展。尽可能降低物流的总成本,为顾客提供最好的服务。那么多式联运以其独特的价值在现代生活中成了必不可少运输

方式,在铁路部门货运改革的进程中,必须抓早、抓细,挖掘其潜在的运输价值。

回顾历史发展便不难发现,单一的运输方式的确有其特殊的价值,但也往往存在不可忽视的缺点,例如:航空运输,也就是大家口中常说的“空运”,主要适合价值高、运费承担能力很强的货物和紧急需要的物资,速度快,不受地形的限制,在火车、汽车都不能到达的地区也可依靠航空运输,这自然毋庸置疑,但成本太高,不适用于普通的货物运输。公路运输,速度快,受自然条件限制少,载运量大,运输成本较低,但对运输距离有要求。铁路运输,速度快,运输不受自然条件限制,载运量大,运输成本较低,是公认的方便实惠也是企业普遍采用的一种运输方式,缺点在于灵活性差,只能在固定线路上实现运输,需要以其他运输手段配合和衔接。水路运输,成本低,能进行低成本、大批量、远距离的运输,但运输速度慢,受港口、水位、季节、气候影响较大,因而一年中中断运输的时间较长。

从企业微观角度出发,单靠一种运输方式已难以满足货物运输多方面的要求,

尤其是长距离,国际货物的门到门运输。随着集装箱的出现,由于运输效率高,效益好,服务质量优,使得多式联运得到迅猛发展。特别是采用多式联运的方式后,不仅减少了中间环节及换装可能带来的货物损坏,而且缩短运输时间、降低运输成本,提高服务质量,同时它所采用的一次托运、一次付费、一单到底、统一理赔、全程负责的运输业务方法,可以大大简化运输与结算手续,提高运输管理水平,最大限度发挥现有设备的作用,选择最佳运输路线,组织合理化运输。

此外,该运输方式还降低运输成本,节约运费。由于采用一张单证,实行单一费率,从而简化了制单和结算的手续,节约了货方的人力、物力,且通过选择最佳的运输途径,可大大降低全程运输成本,提高利润,让货主放心,给企业谋福利,一举两得。

如今,运输服务越来越讲究周到、便捷,在货运改革的道路上,全面普及多式联运是铁路企业现代化的重要内容,同时也是提高经济效益的巨大源泉,深挖掘必将实现运输价值最大化。

高铁票价 可调不可“乱”

■ 邓海建 媒体人

4月,中国高铁迎来第一次跨省调价。东南沿海高铁的车票从4月21日起将不再“一刀切”。旅客小张算了笔账,清明节小长假从深圳回潮汕老家,无论坐哪趟高铁都是89.5元,但是“五一”小长假再坐高铁回家,最高票价与最低票价间能差出34元。“我觉得有点像坐飞机,不同航班价格不一样。选择更多了。”(4月12日人民日报)

高铁价格市场化,只是个时间问题。

早在年初,“东南沿海高铁将涨价”的消息不脛而走。此后的2月中旬,中国铁路总公司发布公告,称“将对东南沿海高铁开行的时速200公里至250公里动车组列车的公布票价进行优化调整”。消息瞬间引爆舆论场,担心与吐槽此起彼伏。舆情平息下来的,是逐渐清晰的两个信号:一是此轮调价有涨有跌,并非涨声一片;二是涨价幅度也没有传说中的那么夸张。调价的理由或者说好处,其实消费者

也很清楚。比如“杠杆说”,通过价格杠杆调节客流,提高资源使用效率;比如“引资说”,改善铁路行业的收入预期与经营环境,以此提高对社会资本的吸引力。如果还要给个理由,高铁基准价较低,似乎也可以排在一大堆理由的前列。比如以每百公里票价占人均月工资的比例比照,法国是0.81%,日本是1.14%,德国是1.29%,意大利是1.33%,中国的0.80%与法国差不多。这样一算,你可能还占便宜了。

这些道理,当然挺有道理。但,正如2017年全国两会期间,中国工程院院士王梦恕说的,高铁早晚要涨价,但不能随便乱涨。一个“乱”字,才是民意的心结。

这样的担心,也不是空穴来风:一则,中国铁路的负债曲线全面上扬。2015年,中国铁路长期负债合计4.1万亿,比5年前增长了67%。赚钱如此不易,效益如此着急,一旦调价的手玩熟了,会不会在涨价偏好上出现“屁股决定脑袋”的情势呢?

二则,很多人认为,在现有的航空、公路、水路客运跟铁路客运竞争局面基本形

成的情况下,高铁涨价会惧于乘客“用脚投票”,因此不可能出现胆儿肥的情况。但,实际上这个逻辑判断是理想化的。因为,抽象地说,这几客客运工具确实有可替代性,但是别忘了,他们的地理位置和运输时间,有着鲜明的差别。具体而言,有些城市连个机场都没有,而公路运输时间又漫长无比,在出行的时候,但凡时间量上有考虑的,还有什么所谓的多元选择?

此外,这些年铁路的口碑与形象虽在重塑,但负面新闻亦不算少,公众对其公益担当缺乏起码的信任感。正因如此,当“铁总”在去年拿到“高铁定价权”的时候,舆论场弥漫的几乎都是质疑与担心的声音。

在“铁老大”地位难以撼动的当下,多元市场竞争尚未成熟成型,这个时候,调价恐怕不宜过于“自由”。除了“调整公布票价提前30天对外公告”等程序正义需要彰显之外,更要审核并监督好调价线路的合理性与合法性,对调价政策的效果实施动态监测,降价不降服务,涨价更要涨精神。

大学生买不起房是因为没缴公积金?

■ 舒圣祥 媒体评论员

大学毕业生买不起房怎么办?多地出台政策解决大学毕业生买房难题。武汉、成都、长沙、合肥、南昌等5省会城市住房公积金管理中心近日在武汉召开联席会,就自由职业者和在校大学生自愿缴存使用公积金等议题达成合作行动计划。(4月16日《新京报》)

自由职业者可以缴存公积金,这在很多地方其实早已实现,但是,在校大学生也可以缴存公积金,确实是新鲜事儿。因为,所谓住房公积金,是指单位及其在职职工缴存的长期住房储金,自由职业者虽然没有传统意义上的单位,其实也是在职职工,只不过是为自己工作的;但是,在校大学生明明还在求学,也可以算

是“职工”吗?

当然,很多人可能会觉得这是一件好事,因为在校大学生也有“资格”缴存公积金了,虽然他们自己还挣不到钱,但是可以由他们的父母来替他们出钱。之前是父母攒钱给子女买房,现在是父母攒钱给子女缴公积金,这没什么不好。可是,这个逻辑如果真的通顺,缴存公积金就不该从大学生开始,从小学生或者幼儿园就可以开始了,就像买保险一样。

问题是,买保险买的是一份保障,提前缴存公积金,存的是什么?对普通人来说,提前缴存公积金或者多缴公积金,并不是一桩很划算的买卖。因为,虽然公积金贷款利息更低,公积金存款利息却远低于余额宝。想要获得公积金贷款资格,只要缴存几个月甚至一个月就可以

了,何必为此从大学生时期就开始缴存公积金?

住房公积金是一个半强制性的互助制度,有人占便宜就有人受损失,它不会缩小贫富差距,只会进一步扩大。在全国范围内,住房公积金的行业差距、区域差距巨大,已是普遍现象。因为公积金免税,高额公积金已然成为某些阶层合法的避税区、藏匿高福利的黑洞、抹平收入差距的法宝,以及一些人侵占国有资产的手段。

公积金的低效率,不仅是要“包养”一大堆那些砍也砍不掉的公积金管理中心的闲人,而且这一制度本身早已凸显出“劫贫济富”的现象:有钱人通过公积金可以获得多套低息贷款的房子,那些拿不出首付或者没有买房资格的大多数,仅相当于以超

低利息的不自由存款,长期为有钱人买房做贡献。

大学毕业生买不起房,居然是因为大学期间没有缴公积金,这种逻辑荒谬透顶。问题是没钱,不是没公积金。公积金所能提供的无非是比商业贷款更低的贷款成本,首付还得自己攒,贷款还得自己还,大学毕业生连购房资格都没有,被限购呢,提前缴存了公积金又有啥用?更何况,除非刚出校门就急着要买房,否则,毕业参加工作,不就有了公积金吗?

大学毕业生买不起房,不等于“刚出校门就要买房”,这种问题,并不值得相关部门去忧虑。公积金管理中心希望更多人都来缴存公积金,试图开辟在校大学生这个新的资金池,这种心情不是不可理解,但是有语不妨直说,要不然就是忽悠了。