

环保造假应引入顶格处罚机制

■周潜之

时事聚焦

将监测探头拔出、人为干扰采样装置、将监测导线接入办公室随意篡改数据……环保部6月12日披露了中国水泥厂有限公司等7家企业对监测数据弄虚作假的违法行为。这7起监测数据造假事件的11名责任人被行政拘留。

安装污染排放自动监测仪,目的是为了反映企业治污的真实状况。一旦企业弄虚作假,监测数据就会失真。数据失真不仅易造成执法误判,使违法企业逃避了应有处罚,也会严重损害环保部门的公信力——公众已对污染忍无可忍,环保部门可能还

蒙在鼓里。

此次环保部对7起典型的污染监测数据造假责任人进行行政拘留,不仅是按章行事彰有错必惩的执法力度,另外一层,恐怕也是对更多污染企业敲响警钟。对于“有牙齿”的环保执法,我们表示认可和赞赏。但从“经济”的角度来分析,环保造假之所以频繁出现,除了个别人胆大妄为,还因为惩罚风险与收益的高度不对等。因此,有必要引入顶格处罚机制,让污染企业不敢在造假这条“近道”上走太远。

为什么要对数据造假进行顶格处罚?原因很简单,对于污染企业,被刻意掩盖的犯错,其目标肯定是最坏的结果。例如,此次通报提到的建滔(河北)焦化有限公司,是河北省邢台市的

重要化工企业之一,这家企业在生产过程中恶意向大气排放污染物,导致治理设备端口的污染浓度远低于环保部门现场实际监测的浓度。一旦对于控制监测结果有了十足把握,污染企业排污就会陷入疯狂境地。

这一点就像汽车遮挡号牌。一个故意遮挡号牌的汽车,在路上跑起来总是最疯狂的,因为它在监测设备面前是匿名的,闯了多少红灯、超速多少倍,由于存在自动监测失灵,基本上是说不清的。对此,交通警察的处罚措施就是顶格,不管你有没有因此有其它实际违章,一旦发现,就是一次性扣满12分,更严重的甚至还有刑事处罚。

从经济理性上看,无论是刻意堵住污染监测仪器还是遮挡汽车号牌,

当事者都是在赌被抓的概率和实际惩处大小。假如被发现的概率只有五成,而惩处仍然维持不变,这就等于变相地降低了一半的惩罚,违规力度比原来增加一倍也是一种上算的事。鉴于此,环保部门除了加大抽查力度,让环保造假者无所遁形,另外一个方法就是加大惩处力度,让企业对污染监测数据有敬畏之心。

在新闻报道中,笔者也注意到这样一条信息:“由于财政资金不足,很多地方大多采取排污单位出资为主、财政资金适当补助的方式建设和运行自动监控系统。”监控系统是环保部门的耳目,如果建设仍交由企业,靠“贼喊捉贼”来执法,肯定会留下很多漏洞,这一点则需要环保部门反思并有所作为。(来源:京华时报)

言论观点

人民日报:
书卷气也是领导力

现在的领导干部一般都受过正规的高等教育,即便如此,理论素养仍然相对不够,而且跨行业跨专业的情况比较普遍,这使得许多人对对自己分管的专业领域并不熟悉。随着八项规定的出台,领导干部的应酬少了,烟酒味越来越少的同时,书卷气应该越来越浓。“不是所有的读书人都是一名领袖,然而每一位领袖必然是读书人。”在这信息爆炸的时代,领导干部更应该牢记:知识就是力量,书卷气也是领导力。

环球时报:
江难七日,想要总结却一言难尽

灾难总是在意想不到的地方伏击人类,人类同灾难的搏斗是永恒的,而且我们有时相信它应当是不计成本的。现实有冷峻的一面,这种冷峻有一部分藏在我们心中,我们不忍讲出它们,而是主动或被逼做出一些艰难的选择,默默地把握平衡。人类有时像是这个星球的主宰,有时我们又深知自己不是,我们搞不太清楚自己究竟是有条不紊,还是踉踉跄跄地走向未来。

京华时报:
高考后,能否“从此过着幸福生活”

每一年如约而至,每一年凝聚起整个社会的焦虑、担忧、喜悦、苦恼、希望、怀旧、调侃等诸多复杂的情绪与心理,负载着太多功能与理念——从哪一年开始,高考已经演变成了一场全社会集体消费的大事件。比起考个高分、上个好大学,懂得自己最需要做什么、人生要向何处去,其实更重要。在这方面,这一代年轻人有很多功课要补做,我们的教育有太多需要改革。

高校“更名潮”因何而起

■蒋理

据报道,近年来,大学“更名之风”愈演愈烈,不少学校打出“提升教学质量”等旗号。近6年来,我国共有472所大学更名,占高校总数的23%。

高校更名,主要有四种类型,一是从学校更名为学院,基本上从专科升为本科的学校;二是从学院更名为大学,包括一些很有名的学院,也觉得学院名字不“高大上”;三是独立学院和母体学校脱钩,独立成为民办学校更名;四是学校想摆脱某些传统行业形象,有一个时髦的校名,校名中不要有机械、纺织、化工、农林等字眼,最好替换为文理、科技、经管等时髦词汇。

这四类更名,只有第三类是有必要的,其他三类,如果确属于学校办学定位、层次调整,需要更名,经学校教职工代表大会、教授委员会讨论决策,也无不可。而从目前我国高校的更名情况看,有相当数量是为了看起来更“高大上”。

之所以如此,是因为我国的教育评价体系存在行政化、功利化导向。因此,要让高校集中精力办学,关注学校内涵发展,而不是徒有虚名,必须改革目前的高等教育评价体系,对大学办学进行专业评价。另外,考生和家长在选择高校时,要更加理性一些。不盲目跟风,才能促进高校办学回归理性。

(来源:新京报)

私人“承包”城管太荒唐

■张枫逸

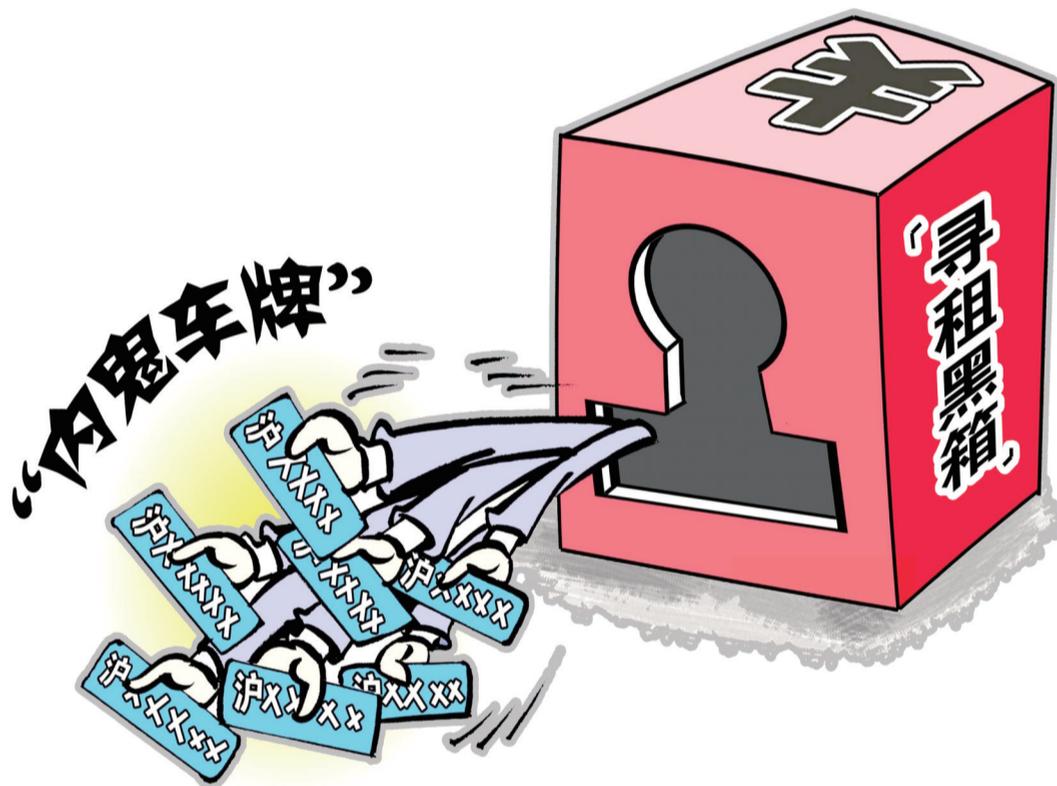
据澎湃新闻报道,云南省曲靖市马龙县成立了一家交通服务公司,由该公司认定县城内的违停车辆,并用标有“综合执法”的拖车强制拖车。记者调查发现,这家交通服务公司属私人运营,法人代表系马龙县城市综合行政执法局一名中队长的妻子。当地知情人士称,该交通服务公司拖车收取的费用,与城管局按八、二比例分成。

私人承包城管,一方面违背法律规定,造成法定执法主体不作为,和行政执法权的违法委托;同时,承包者没有执法资格,不熟悉有关法律、法规、规章,又缺乏必要监督,很容易在处理过程中出现不文明甚至违法行为。据报道,马龙县该交通服务公司在“执法”过程中与车主冲突不断,且存在私自罚款的现象,有员工还曾因此被行政拘留。此外,私人承包涉嫌权力寻租。本案中,无论是知情人士所称的“交通服务公司与城管局八二分成”、“每年以赞助的形式为城管局购买车辆”的潜规则,还是城管妻子开公司“执法”的荒唐事实,都指向了私人承包背后的利益输送,严重影响执法部门的公信力。

私人承包城管,马龙县并非始作俑者。近年来,郑州、深圳等地都曾将城管执法任务外包给当地一些企业,进行市场化运作。这一做法的初衷固然是探索建立高效城市管理工作机制,但从实践来看,私人承包城管造成程序正义和实质正义的双重缺失,带来了一系列后遗症,引发公众强烈不满。2011年5月,郑州市法制办正式叫停“城管业务外包”。而深圳市在遭遇城管外包涉黑案后,也出台了规范性文件,进一步明确“协管员不具有行政管理权、执法权,不得实施行政处罚及采取行政强制措施”。

前车之鉴,本应成为后事之师。然而,在多地城管外包做法被质疑和叫停的背景下,马龙县城管部门依然将其作为“先进经验”,在赴外地考察学习后成立了这家交通服务公司,由其负责认定和处理违停车辆,让人难以理解。同样应引起警觉的是,今后会不会有更多的地方和部门将私人承包执法权作为灵丹妙药,在更大范围内推广开来?

就本案而言,有关方面应在全国范围内明确禁止“私人承包城管”,在此基础上进一步规范城管执法行为,引导各地城管部门在依法行政的前提下探索创新城市管理模式。(来源:新华每日电讯)



“寻租黑箱”

上海市第一中级人民法院日前审理一起涉“内鬼车牌”流出案:在前后长达十年的时间里,有关公职人员通过内外勾结、伪造票据等手段,骗取非营业性客车额度近5000张,价值高达2亿余元。如此“微权巨腐”现象令人咋舌,也再次发出警示,权力只有在阳光下公开透明运行,滋生腐败的寻租黑箱才会消弭于无形。

■新华社 商海春

“政府债务性公路”不能再“统借统还”

■冯海宁

记者从接近交通部的相关人士处独家获悉,时隔两年,《收费公路管理条例》修正案即将重新公开征求意见。该条例将出现重大调整,将现行收取通行费的“政府还贷公路”模式,转为政府发债修路的“政府债务性公路”模式。上述人士参与了《收费公路管理条例》的修法工作。(6月14日《经济观察报》)

今后一旦变为“政府债务性公路”模式,意味着地方政府不能再像过去那样随意贷款修路了,因为根据新《预算法》规定,各省份举借债务的规模,由国务院报全国人民代表大会或者全国人民代表大会常务委员会批准,还要列入各省份本级预算调整方案,报本级人民代表大会常务委员会批准。

这就是说,今后地方政府举债修路就会在发债额度、举债用途等方面受到制约和监督,有利于规范化操作。这种模式之变蕴涵的深意是,今后政府举债所修的公路将会姓“公”,因为新《预算

法》规定,举借的债务“只能用于公益性资本支出,不得用于经常性支出”。如此,有利于债务性公路回归公益属性。

但是,要想让这种模式真正实现“公益”,必须系统总结过去“政府还贷公路”的问题,进行全方位的制度设计,关键在于三点:其一,过去“政府还贷公路”还贷贷款后或者过了规定期限后仍随意延长收费,被舆论诟病最多,今后“政府债务性公路”模式应彻底终止这种“任性”。

虽然现行《收费公路管理条例》明确规定了政府还贷公路的最长收费期限,但很多地方并没有依法操作,原因之一是有个借口“统借统还”。有关专家称,未来占主导地位的是“统借统还”的“政府债务性公路”模式。如此一来,明显换汤不换药,今后“政府债务性公路”模式中不应该再出现“统还”字样,应该是,每条公路还贷完债后应立即停止收费,而不是替其他公路还贷。

其二,部分公路被舆论质疑不

姓“公”的另一个原因是,地方政府将“政府还贷公路”变“性”为“经营性公路”。根据现行《收费公路管理条例》规定,经营性公路收费“最长不得超过25年”和“最长不得超过30年”,所以,很多地方政府就通过变“性”,达到延长公路收费期限的目的。

尽管新《预算法》规定,政府举借的债务“只能用于公益性资本支出”,但“政府债务性公路”建成之后会不会再变成经营性公路,还是一个大大的问号。要避免“政府债务性公路”再变“性”,必须在新制度中明确禁止“政府债务性公路”转让经营权,以确保公路不落入企业手中。

其三,科学安排每条“政府债务性公路”还债计划,精确计算还债时间,还完债务后立即停止收费,并把还债计划、时间等信息向社会公开,接受公众监督,对于不按新制度操作、随意延期收费的地方政府,要有追责机制,以维护法治权威和公共利益。(来源:新京报)