

“7岁上警校”只是冰山一角

公民论坛

戴先任

此案有塌方式腐败的特征。为了利益,各个不同系统、本没有交集的官员们相互勾连,形成利益共同体,形成了贪腐同盟,如邱海山等人的造假过程涉及了公安、人事、组织、财政、编办等多部门、多环节,让本应相互制约、相互监管的多个环节“集体沦陷”。

4月12日,媒体获得一份《河南省公安厅关于邱海山等人严重违纪违法问题的情况通报》,通报称,该省鹿邑县公安局原党委委员、政治处主任邱海山伙同民警刘萍、鹿邑县人社局公务员管理股原股长张季梅等人,在办理毕业生分配、干部调动、公务员登记和入警申报过程中徇私舞弊、滥用职权、贪污、受贿。目前,邱海山、张季梅、刘萍3名涉案人员被移送检察机关依法追究刑事责任;鹿邑县公安局原政治处民警张晓耀等29名违纪人员也分别受到党政纪处分。

这起案件是一起腐败窝案,案件中相关官员共同造假、相互勾连,表现出的问题相当复杂,甚至显得很有戏剧性。比如邱海山的女儿“7岁上警校、10岁当公安、长期领工资”,就存在篡改档案年龄等

问题。而邱海山女儿的问题,不是个案,只是冰山一角。

邱海山与鹿邑县人社局公务员管理股原股长张季梅等人沆瀣一气,形成了多部门、多系统、链条式的造假。他们利用自己掌握的权力资源,相互行贿,共同造假、共同获利,为对方的亲友牟取私利。

更有意思的是,在河南省委第六巡视组、鹿邑县纪委、驻公安厅纪检组先后对鹿邑县公安局入警造假问题进行调查期间,邱海山等人为了毁灭证据,将全局500余名民警的人事档案拆分、转移、隐匿甚至部分销毁,将县公安局办公区域相关监控设备破坏,将县局政治处3台存储有大量重要人事信息的办公电脑硬盘格式化后彻底砸碎等等。

邱海山等人对抗组织审

查,监视调查组工作动向、毁灭证据等等,这些行为让人想起了正在热播的电视剧《人民的名义》中对抗调查的汉中市那些贪官们。为了毁灭证据,无所不用其极。

这一腐败窝案中的涉案官员,多是“苍蝇”,也并不是“小官巨贪”,但案件所表现出的问题却足够严重,有塌方式腐败的特征。为了利益,各个不同系统、本没有交集的官员们相互勾连,形成利益共同体,形成了贪腐同盟,如邱海山等人的造假过程涉及了公安、人事、组织、财政、编办等多部门、多环节,让本应相互制约、相互监管的多个环节“集体沦陷”。聚焦公安局内部也是问题重重,如鹿邑县公安局原主要领导在任期间,该局130多名民警长期不上班,吃空饷,个别民警在企业任职、领

取报酬,多个派出所及主要警种一把手长期空缺。而且有7人以“假学历、假履历、假身份”骗取公务员和人民警察身份。主要领导玩忽职守,甚至自己就成了腐败分子,直接结果就很可能让一个部门、一个系统的正常运转陷入瘫痪,而上行下效,领导干部不作为、乱作为,也会败坏官场风气,出现群起效尤的局面。

“链条式造假”的背后是监管链条的失灵。要能吸取这一腐败窝案的教训,还是要将权力关进制度的笼子里,要能加强对权力的监管。尤其要加强对容易疏于监管的基层权力的监管,要随时给可能板结、腐化的权力生态“松松土”,要能形成长效的“全链条式”监管机制,要有足够能制止权力乱来的制衡、监管力量。

一家之言

推进垃圾分类别只想着罚款

何勇

12日,广州市法制办就《广州市城乡生活垃圾分类管理规定(草案征求意见稿)》向社会公众公开征求意见。根据《管理规定》,单位和个人混投生活垃圾的,个人最高罚200元,单位最高罚3000元;个人乱丢垃圾最高可罚200元。

垃圾分类,包括广州在内的很多城市已经推行了十几年了,也出台了管理规定。但成效一直很不理想,人们仍然没有养成垃圾分类的良好生活习惯。要顺利推进垃圾分类的实施,配套罚款机制必不可少,罚款机制可以倒逼企业和个人遵守垃圾分类的相关规定和知识。但是,不能只想着靠罚款。

各大城市推行垃圾分类不理想,归根结底并不是缺乏罚款机制,而是垃圾分类的细节工作做得不够到位,导致市民对垃圾分类知识依然缺乏科学、足够的了解。从目前垃圾分类工作情况来看,仅仅是在大街小巷、社区配置了分类垃圾桶,但很多分类垃圾桶设置本身并不科学,只是设置可回收垃圾桶、不可回收垃圾桶两种。最关键的是,很多居民根本不了解哪些垃圾属于可回收垃圾,哪些垃圾属于不可回收垃圾,哪些垃圾是有毒垃圾,面对分类垃圾桶,也不知道手中的垃圾究竟扔到哪个垃圾桶之中。

推进分类垃圾,首先,政府职能部门要走进市民中间,全面普及垃圾分类知识,只有市民知道如何垃圾分类,才能准确分类垃圾。否则,一切都免谈,再好的垃圾分类制度设计都终将是镜中花水中月。其次,垃圾分类是一个大系统,政府要确保做好属于公共部门那一块的工作,不能是居民做到了垃圾分类,而运输和处理环节没遵循垃圾分类原则。再者,垃圾分类,除了处罚机制配套之外,还应出台奖励机制,激励市民准确分类垃圾。

临床数据造假之恶不亚于卖假药

试说新语

晏扬

医药行业临床数据造假现象屡禁不止,引发社会强烈关注。日前,最高人民法院审判委员会审议并原则通过司法解释,首次将临床数据造假骗取药品批文纳入刑事处罚,最高可判处死刑。

新药上市须先获得批准文号,获得批准文号须有临床试验数据支持,以证明其安全性和有效性。药物的安全性和有效性关乎民众的生命健康,兹事体大,所以临床数据必须真实、准确、可靠,容不得半点马虎,更容不得半点虚假。

然而,目前药物临床数据造假问题却相当严重,甚至成为一种潜规则和业内公开的秘密。且不说媒体屡屡曝光的个案,单看一个数据就让人心惊

肉跳——2015年食药总局曾发布公告,要求申请人对申请上市和进口的1622个临床试验数据的真实性、完整性、规范性进行自查,自查工作进行一年之后,撤回申请数量占到注册申请总数的83%!为什么超过八成的申请被主动撤回?用脚指头想想就知道其中的原因。

药物临床数据造假,发现、查实殊为不易,而处罚力度又严重偏软,一直以来都是依据《药品管理法》及其实施条例的相关规定,处罚措施包括警告、责令改正、责令停产、停业整顿、拉入黑名单等,均限于行政处罚,且处罚对象以机构为主,对个人的处罚力度更加有限。某种程度上,正因为处罚疲软,违法成本太低而造假收益太大,才导致一些机构和个人铤而走险弄虚作假,甚至连“铤而走险”都谈不上,即便事情败露也不过“罚酒三杯”。

显然,相对于药物临床数

据造假带来的巨大危害,在处罚力度上显得严重错罚不对等,亟须加大处罚力度,提高违法成本。虽然这未必就能完全遏制造假行为,但若不加大处罚力度,则药物临床造假定会泛滥成灾,这已经为事实所证明。

根据此次最高人民法院委员会审议通过的司法解释,“对于药品注册申请人弄虚作假,提供虚假的非临床研究或者临床试验报告及相关材料,骗取药品批准证明文件的,可以按生产、销售假药罪定罪处罚”。这就是说,药物临床数据造假并骗取批文将视同卖假药,与卖假药同罪。而根据《刑法》,生产、销售假药罪最高可判处死刑。

从行政处罚到最高可判处死刑,这个跨度的确很大。将药物临床数据造假等同于卖假药,合适吗?笔者认为极为合适。因为,用虚假数据骗取药品

批文,生产出来的药品缺乏安全性和有效性,在本质上与假药无异,只是披着一层合法的外衣,而这层外衣是通过弄虚作假获得的。而且,这些药品将会对民众的生命健康造成难以预料危害,在后果上也与假药无异。

进一步说,靠造假骗取批文生产出来的药品,甚至比假药的危害性更大。因为,当执法部门在市场上发现假药时,可以名正言顺地进行查处;当消费者买到假药时,可以理直气壮地投诉索赔。而那些有正规批文、披着合法外衣的“真的假药”,则具有更大的迷惑性和欺骗性,使得执法部门无法查处,消费者无法投诉索赔,其造成的危害无疑更大,范围也更广。

所以,药物临床数据造假不仅应与卖假药同罪,而且在量刑时还可视情节从重处罚,以此震慑犯罪,让任何机构或个人都不敢铤而走险。

理解了停车难才好治停车乱

媒体视点

备受关注的《北京市机动车停车管理条例(草案送审稿)》开始公开征求社会意见。在拟定的条例中,违法停放的机动车将被罚款和扣分“双处罚”,引起广大车主议论纷纷。

绝大多数人并不反对为规范停车秩序而提高违法成本,犯难的是怕找不到合适的停车位。买车尚可以通过节流控制,停车却只能就现有条件解决。不怕罚的总归是少数,大多数人都是不得不选择游击队员般的生活方式。乱停车可能会妨碍交通、阻碍急救、激化矛盾,没有哪个人喜欢自找麻烦。

公允地说,北京市对违法停车的整治不断升级,也做了不少准备,其中最重要的工作就是在近两年进行了详细的停车位普查。北京市交通委负责人曾透露,今年一季度就能

出底数,本市有多少个车位、还差多少、日夜间停车需求等数据都将心里有数。基于摸底结果,“治病的药方已经比较清晰了”,那就是停车有位、停车入位、停车付费、违停受罚。四项内容中,有足够的停车位无疑是决定其他三项举措疗效的关键,需要政府部门多操心,而后三个则需要停车人真正改变使用习惯。

就治理思路来看,早一点把相关数据公开非常关键。截至目前,北京机动车保有量已达571万辆,而对于停车位的数量,根据一些媒体的梳理和推测,即使按照车辆数和车位数1:1来配比,大概也有四成到五成的缺口。基于生活感受和媒体报道,当前的社会舆论普遍认为好好停车是“不可能完成的任务”。因此,车位缺口有多大、分布情况如何、市民停车习惯等关键信息应迅速摆上桌面,引导全社会理解,一起来把问题想透,把对策弄准。

治理是不断改进的过程,消灭了老毛病,往往还有新问题。以前千方百计都没禁住的黑摩的,逐渐被共享单车挤走了,可又滋生了人流量大的地区单车的占地问题。这些年来,我们并不缺少解决停车难的技术创新和社会实践,一些小区的错峰停车、闲置办公和商业车位的夜间开放、停车APP的整合引导等,都在紧张条件下改善了停车状况。然而,类似的探索要深入和普及,还需要政府和社会公众一起打好配合。有些新问题的解决,其实已经超出了交管部门的职能,需要多个部门在城市发展的总体规划中共同努力。

当然,规范市民的停车行为,也是继续提升停车供给和服务的基础。鉴于当前的紧张状况,人们有必要重新审视汽车与生活的关系。从历史上看,当下的停车之难,其实是在还过去小汽车导向的城市发展规划之债。小汽车数量迅

猛增长的城市,必然要求越来越宽的路、越来越多的停车场、越来越短的红灯时间,而当人们转而追求“和谐宜居之都”,当城市老龄化日益成为现实,当土地使用已接近极限,对汽车加大约束也在所难免。在北京一些公交完备、自行车和步行方便区域,汽车已经不再是一种刚需,而成为一种奢侈,甚至是一种累赘。

转型可能带来诸多不便,但难以回避。十几年前,有位学者参加推动公交优先发展的会议,市长只给他5分钟时间发言,现在决策者则能够听一到两个小时。转型期的城市治理者,要勇敢面对治理中出现的弊端和病灶,也要真切处理好改革发展稳定的许多时代命题。(摘自《人民日报》,作者艾晓原)