

“毒跑道”之祸不是简政放权的错

塑胶跑道行业失序，乃至出现“劣币驱逐良币”的乱象，板子并不应该打在政府简政放权、推行市场化改革上。

Z 胡印斌

12日，3家塑胶跑道施工企业负责人作为代表，到住建部递交了全国173家企业的联名建议信，希望住建部恢复塑胶跑道行业的准入门槛。此前2014年11月，住建部颁发《建筑业企业资质标准》，取消了体育场地设施工程专业承包资质。

从去年下半年开始，国内多地曝出中小学、幼儿园体育场地塑胶面层“有毒”，此事迅速传递到市场层面。前不久，教育部要求立即叫停在建和拟建的塑胶跑道继续施工。于是，很多塑胶面层生产、铺装企业进入了创立以来最艰难的时期，几乎停摆。

对此，国内塑胶跑道施工企业有些焦虑，进而寻求政策层面的支持，希望管理部门重设“门槛”。或许在这些

企业眼里，政府就是那根最后的救命稻草。

只是，此举未免有些错投门径，甚至有走回头路之嫌。

塑胶跑道行业失序，乃至出现“劣币驱逐良币”的乱象，板子并不应该打在政府简政放权、推行市场化改革上。当初住建部取消体育场设施工程专业承包资质，意在通过行业自律实现优胜劣汰，从而做大做强这一行业。后来之所以在实践中出现混乱，尽管与放权有些仓促，市场缺乏必要准备有一定关系，但主要原因还是忽略了过程监管。

全国塑胶跑道生产企业在很短时间内扩张到近2000家，其中固然有需求骤然放大的因素，却也折射出这一行业监管缺失、无序竞争的现状。一方面，市场监管部门习惯于“以审代管、以罚代管”，认为“不审批”则“无监管”；另一方面，也与市场终端的急功近利有着密切关联。很多学校及教育主管部门无视产品质量与学生身体健康，唯低价是求，导致大跃进式的大干快上。

可见，“毒跑道”频现，并不是简政放权的错，而恰恰是改革不彻底、放管失衡导致的结果。这也表明，一些地方和部门固有的监管体制和监管方式，已不适应市场及新业态的发展要求。

据报道，媒体曝光了“毒跑道”之后，各地迅速展开行动，全面排查可能导致“毒跑道”流入校园的安全隐患，对于违规生产、施工的企业，将依法依规严厉惩处。那么，既然现在有办法监管，以前又为何放任自流？说到底，问题的症结仍在于有关部门责任的弃守。

李克强总理此前强调：“烦苛管制必然导致停滞与贫困，简约治理则带来繁荣与富裕。”无论如何，简政放权改革不能停步，更不能走回头路。目前的当务之急，是要迅速改进政府监管，以市场诉求倒逼改革，以改革释放市场活力。既要营造公平有序的发展环境，更要履行好政府职责，给民众一个放心的生活环境。

宜家事件影示：维权硬 商家软

宜家服软，仍让人难言轻松。曾有业内人士称，制度缺失、监管缺失和消费者自我维权意识缺失，是消费者被欺负的主要原因。经此事，便不能再让类似事件重演。

Z 王石川

经国家质检总局约谈，宜家中国决定在中国市场召回1999年至2016年期间销售的“马尔姆”等系列抽屉柜，共计166万多件。此前，这些抽屉柜因存在可能翻倒致儿童伤亡的危险而在北美市场召回。

从拒不召回，到有条件退货，再到决定召回，短短几天，宜家中国的态度发生根本转变。但是，不要以为宜家中国从此就谦抑起来。如果不是消费者表现出强烈不满，如果不是上海、深圳等地质检部门或消协相继约谈宜家，特别是，国家质检总局出面约谈，宜家或许不会改变姿态。有句法律名言说得好，“一切权利的前提，就在于时刻准备着去主张权利”。消费者主张权利，才能更好地享受权利。

当然，我们也不必标签化宜家。这次，宜家显然不是故意与中国消费者作对。据报道，中国是宜家增长速度最快的市场，去年宜家在中国市场的销售额达到15.5亿美元。在这种情况下，宜家会得罪中国消费者？

此前，宜家解释，在中国市场，宜家并没有收到过该系列抽屉柜造成伤害事故的案例，且宜家的相关产品符合中国国家标准。如果此说属实，我们就该从两方面调查，一是中国标准到底低不低，如果低，就该从健全标准入手；二是宜家的“夺命抽屉柜”到底有没有在中国造成伤害事故，如果有，相关部门没收集相关案例则涉嫌失职。



标准或有不同，生命却无贵贱，即便中国标准低，也不等于我们就要放弃关注夺命柜事件。宜家之所以只在北美市场召回，与美国监管部门强硬和消费者不依不饶善于维权有关。这给我们的启示是，事关消费者的合法权益，监管部门不能失语，消费者更不能忍气吞声。

宜家服软，仍让人难言轻松。曾有业内人士称，制度缺失、监管缺失和消费者自我维权意识缺失，是消费者被欺负的主要原因。经此事，便不能再让类似事件重演。对于宜家等跨国企业来说，尊重中国消费者，宜家才能宜家；而对于相关部门来说，该完善制度完善制度，该主动监管主动监管，不留空子，消费者才能拥有更多消费尊严。

辅警应有晋升空间

实践证明，警务辅助人员的工资、福利待遇制度改革，不仅关系到每个辅警人员的切身利益，也事关公安机关在百姓心目中的形象塑造。

Z 吴关龙

近日，河北省衡水市公安局交警支队参照军队士官制度出台新规，对全体警务辅助人员实行衔级、职级管理，40名“老”警务辅助人员晋升为辅警长。

笔者以为，衡水市公安局交警支队出台的警务辅助人员衔级、职级管理新举，对于调动辅警人员工作积极性，确保辅警队伍稳定发展具有现实意义，值得借鉴。

众所周知，公安机关因维护道路交通、社会治安秩序和服务人民群众等工作需要，近几年从社会上招录了一大批警务辅助人员。据资料显示，目前全国公安机关已有各类警务辅助人员400多万。应该说，警务辅助人员被充实到公安基层所队以后，不仅弥补了警力不足，也在维护道路交通秩序、治安秩序，服务群众，抢险救灾等方面发挥了重要作用。但是，由于政府财政给警务辅助人员的工资、福利待遇是按人头下拨的，因此在工资、福利待遇的分配上存在“大锅饭”的弊端。这种方式不能体现按劳取酬、效益优先的分配方式，无助于警务辅助人员工作积极性的发挥，也无助于辅警队伍的稳定和综合素质的提高。

而衡水市交警支队出台的警务辅助人员衔级、职级改革措施，较好地解决了在工资、福利发放中存在的弊端，也使广大警务辅助人员找到了归属感和职业认同感。

据报道，警务辅助人员划分为8个衔级，称谓由低到高分别为见习警务辅助人员、警务辅助人员、一级警务辅助人员、二级警务辅助人员，直至六级警务辅助人员。服务年限每增加1年，且考核等次达到称职以上的，衔级晋升一级，执勤津贴随之调升。在实行年限层级晋升的同时，实行职级晋升。上年度考核优秀等次超过6次的警务辅助人员，经民主推荐、竞岗演讲、考察座谈，可竞争助理辅警长、辅警长职位。有了这么好的激励机制，广大警务辅助人员自然会更加积极安心地工作。

实践证明，警务辅助人员的工资、福利待遇制度改革，不仅关系到每个辅警人员的切身利益，也事关公安机关在百姓心目中的形象塑造。由此，笔者认为此举值得借鉴。

专车司机禁入标准涉就业歧视

让有前科的人，也可以通过劳动自食其力，是文明社会的共识，倘若简单以前科定人，网约车禁入名单中的罪行，岂不是一律该判无期徒刑？

Z 舒圣祥

据报道，中国互联网协会分享经济工作委员会联合滴滴出行，11日发布移动出行驾驶人员禁入标准，首次明确网约车驾驶人员资格审查的“负面清单”，有重大、暴力和危害公众安全的犯罪，严重治安违法，交通安全违法等三大类违法犯罪记录及患有精神病的人员都将禁止进入移动出行平台。

滴滴出行驾驶员的禁入标准，采取的是“一票否决”模式。换言之，只要留下“负面清单”中的相关前科，在滴滴平台将终身不再具有申请成为网约车驾驶员的资格。这样的禁入标准，不可谓不严苛。但设置禁入标准，拥抱的是传统的管制思维，这与网约车的开放共享形象，无疑存在抵牾之处。

相比仅仅代表过往的前科，基于大数据的互联网网约车平台，完全有能力鉴别出驾驶员当下的实际表现，它本来是可以给人“从良”机会的。

让有前科的人，也可以通过劳动自食其力，是文明社会的共识；如果一个人只要有了前科，就被认为不可改变，就应该被终身歧视，前科就将成为洗不掉的“红字”，这显然不利于其回归社会。

倘若简单以前科定人，网约车禁入名单中的罪行，岂不是一律该判无期徒刑？对于“前科公民”的限制性就业规定，相关立法都很谨慎；相比之下，网约车驾驶员禁入标准，似乎随意了些。值得一说的是，无论是现行法律还是交通运输部出台的《出租汽车经营服务管理规定》，都没有禁止“前科公民”从事出租车经营活动。出租车如此，网约车又特殊在哪里呢？

滴滴出行的网约车驾驶员禁入标准，不仅找不到充分的法律依据；相反，《就业促进法》中“不得实施就业歧视”的规定，也应该适用于有前科人员——除非通过立法方式明确规定有前科人员禁入某些特定职业，否则理应遵循“法无禁止即可行”原则。

《刑法》对于有前科人员规定有“前科报告制度”，即：依法受过刑事处罚的人，在入伍、就业的时候，应如实向有关单位报告自己曾受过刑事处罚，不得隐瞒。既然如此，相比网约车平台直接在准入时“一票否决”，为何不在明示相关信息的基础之上，把选择权交给乘客？

好在这只是一家企业的禁入标准，对别的平台不具有强制效力。网约车毕竟还是个新鲜事物，不可能十全十美，总会有这样那样的问题，与其追求“一劳永逸”的强力监管，不如信任市场的纠错机制和完善机制。