

内蒙古农民收购玉米案再审改判无罪

最高法提醒:非法经营罪适用应谨慎



《人民日报》吴勇 张林

一位没有相关资格就去收购玉米的内蒙古农民,去年一审被判非法经营罪,受到关注。2月17日,巴彦淖尔市中级人民法院对最高人民法院指令再审的王力军非法经营案公开宣判,改判王力军无罪。法院因何改判?农民收购粮食行为,该如何认定?记者展开调查。



农民收购玉米

一审以非法经营罪被判缓刑

巴彦淖尔市位于黄河河套灌区,盛产玉米、小麦、油葵等。每到丰收季节,粮食经纪人便会走家串户,从农民手中收购粮食,再卖到粮库或深加工厂,赚取差价。王力军曾是他们中的一员。

今年47岁的王力军,是内蒙古自治区巴彦淖尔市临河区白脑包镇永胜村农民。2008年开始,王力军利用农闲时间做起了玉米经纪人,之后又买来二手农用车和玉米脱粒机,以方便自己收购。2015年底,正在农民家收购玉米的他被工商局等相关部门查获,案件不久被移交到公安机关,随后王力军投案自首。

2016年4月15日,临河区人民法院认定王力军的行为符合非法经营罪中第四款“其他严重扰乱市场秩序的非法经营行为”规定,判处其有期徒刑一年,缓刑二年,并处罚金两万元。一审判决书显示,临河区人民法院认为,王力军违反国

家法律、行政法规规定,未经粮食主管部门许可及工商行政管理机关核准登记颁发营业执照,非法收购玉米,非法经营数额21万余元,数量较大。

拿到审判书后,王力军没想到:“在临河区和我一起收玉米的还有好几百人,为什么判刑的偏偏是我?”不过由于判处的是缓刑,并不需要在监狱服刑,王力军未提起上诉。

“根据以前的《粮食收购资格审核管理暂行办法》,‘凡常年收购粮食并以营利为目的,或年收购量达到50吨以上的个体工商户,必须取得粮食收购资格’。”巴彦淖尔市粮食局副局长史永景说,“在实际操作中,‘50吨以上’非常难以界定,因为粮食经纪人大部分都是走家串户,不好取证。”

王力军案一审判决,引发社会关注。在当时,王力军的行为虽具有行政违法性,但将个体经营者以“非法经营”的罪名判刑,行为的严重程度是否足以受到刑法追责,各方意见不一。

最高法认定

本案“不具有刑事处罚必要性”

2016年12月16日,最高人民法院就此案作出了再审决定书,指令巴彦淖尔市中级人民法院对本案进行再审。

最高法认为,刑法第225条关于非法经营罪的规定中,第四项“其他严重扰乱市场秩序的非法经营行为”是在前三项规定明确列举的三类非法经营行为具体情形的基础上,规定的一个兜底性条款,在司法实践中适用该项规定应当特别慎重,相关行为需有法律、司法解释的明确规定,且要具备与前三项规定行为相当的社会危害性和刑事处罚必要性,严格避免将一般的行政违法行为当作犯罪来处理。

同时,最高法还认为,就本案而言,王力军从粮农处收购玉米卖予粮库,没有严重扰乱市场秩序,且不具有与刑法第

225条规定的非法经营罪前三项行为相当的社会危害性,不具有刑事处罚的必要性。

2017年2月17日,巴彦淖尔中院再审改判王力军无罪。中国政法大学教授王敬波认为,原判决显示,法律制度、审批制度改革和市场的发展相比是滞后的,而粮食收购市场先行一步,在相当程度上已经放开了,但审批制度没有相应的变化,与之相配套的法律制度也没有发生变化,于是该案判决引发广泛关注。

再审宣判无罪,王力军和辩护人当庭表示,下一步将按照程序申请国家赔偿。

制度已变更

农民无证收粮违法成历史

几年前,农民粮食经纪人因推动粮食购销流通,解决农民卖粮难,受到农民欢迎。

来自河北的玉米经纪人李成成,在巴彦淖尔收购玉米已经4年了,他说:“这几年我身边大部分粮食经纪人没有相关证件,我们收购粮食也是老百姓自愿的,他们知道我们的收购价,粮库和深加工厂这边的价格也都是公开的,但是老百姓自己算了一笔账后,还是觉得让我们收购更方便实惠。”

“对于淀粉厂来说,粮食经纪人起到了衔接作用,像我们淀粉厂一天需要玉米1500吨左右,如果只靠农民提供,很难满足需求。在当地玉米不够的情况下,就需要经纪人从外地运输,而这些都是本地农民无法办到的。”巴彦淖尔市巴山淀粉有限公司副总经理魏建军说。

据史永景介绍,2016年,我国取消了玉米临储政策。2016年11月,国家粮食局公布了修改后的《粮食收购资格审核管理办法》,明确规定,农民、粮食经纪人、农贸市场粮食交易者等从事粮食收购活动,无需办理粮食收购资格。监管权也交由粮食部门,监管粮食收购中的坑农害农、克扣水分、故意压价等行为。

王力军非法经营案已尘埃落定,在该案原审判决生效到再审判决改判生效期间,我国农民等个人主体无证收粮构成违法,实际上已走入历史。

“法庭宣判我无罪,以后我还会继续收购玉米。”王力军说。

谁在参与? 消费者怎么用? 如何管理? 打开“共享汽车”的三个问号



新华社 雷敏 丁静 高少华 付航 黎华玲 毛思倩

手机下单、随叫随走、每公里1元……继“共享单车”后,时尚、酷炫的“共享汽车”又成为北京、上海、深圳、重庆、成都、武汉、杭州等地的街头一景。谁在参与这个市场?消费者怎么用?如何管理?记者近日走访多个城市,打开有关“共享汽车”的三个问号。

谁在参与?

汽车厂家、运营商、互联网企业进场“掘金”

在国内大中城市,买车、养车成本越来越高,再加上限行政策、上车牌难及城市停车位饱和等问题,公众对“共享汽车”具有巨大潜在需求。

记者调查发现,首汽集团旗下“Gofun出行”、乐视汽车平台“零派乐享”“宝驾出行”等“共享汽车”品牌已进驻北京市场,其中“Gofun出行”已经在北京储备1100辆车,车型包括奇瑞、江淮、北汽等,租赁点100多个,2017年将扩展到200多个。

在上海,上汽集团与EVCARD合资成立的环球车享已经投放运营6500辆。2017年,公司将实现上海核心交通枢纽的全覆盖,同时还将覆盖至全国50个城市。途歌TOGO首批100辆奔驰smart汽车已投放在人民广场、淮海路、上海展览馆等地。

目前大部分公司选择电动车运营,能有效减少环境污染。国家信息中心去年2月发布的一份报告显示,每分享1辆汽车,可以减少13辆汽车的购买行为。

“共享汽车”的用户以年轻人为主。“北京限行限购,买车很不方便,养车费用也很贵。使用‘共享汽车’既能满足我的需要,还很酷。”26岁的刘晓倩在体验完Gofun后说。

消费者怎么用?

APP注册,就近取车,远低于出租车运价

在北京,记者下载“Gofun出行”手机APP,上传身份证件、驾驶证照片,缴纳押金699元。不到5分钟,就获得一个账号。登录账号,记者在距离最近的菜市口地铁站附近选择一

辆奇瑞EQ新能源车下单,收费是每公里1元加上每分钟0.1元。记者开车行驶了9公里,用时66分钟,费用总计15.6元,远远低于北京市2.3元每公里的出租车运价。

西部城市重庆和成都,也是“共享汽车”的热门投放区域。戴姆勒智能交通服务集团旗下的“即行car2go”押金只要99元。“car2go”取车停车并不需要到指定地点,凡是不违规的地方都可以停。”重庆市民、“90后”小伙子黄伟说。

与“共享单车”不同,开车上路就有可能发生事故。“共享汽车”如何保障驾驶安全?

记者发现,除了在使用前需要验证消费者的身份证件、驾照等信息外,不少平台还推出了保险服务。比如,Gofun在确认用车之前,需要选择是否购买价值10元的不计免赔服务。“即行car2go”也投保了交通事故责任强制保险和综合商业保险。

使用过程中产生的停车和违章费用,则需要用户承担。此外,为避免出现人为锁车、毁车、圈车收费等不文明用车行为,各大平台都在相关条款中做了规定,并明确了用户需承担的相关费用及法律责任。

如何管理?

以鼓励扶持为主,但需设门槛和规范

“共享汽车”的发展在国内尚处于萌芽和起步阶段,行业本身犹待不断探索和完善。记者采访发现,目前国内多地对汽车分时租赁市场的监管大多仍属空白,无章可循。

北京市律师协会交通专业委员会秘书长黄海波认为,与“共享单车”不同的是,汽车占用的城市空间和道路资源是比较的。城市管理者应该积极关注,研究是否需要控制规模、设立市场准入规范、定义车辆性质以及规范安全、保险等问题。



当然,多数专家也认同,对新生事物,城市管理者应在底线思维下营造一个良好的发展环境。对“共享汽车”行业的发展应以鼓励扶持为主,否则服务网点少、停车难等障碍会制约行业的健康发展。

记者近日采访北京、上海、广州、深圳等地交通管理部门发现,尽管各地尚未出台管理细则,但均表达了对这类新兴出行方式的鼓励态度。北京市政路桥集团有限公司已计划将二、三环40余处高架桥下的空间改造作为“共享汽车”租赁点。

德国国际合作机构(GIZ)中国交通、能源和城市化领域主任金彩尔说,最好的交通方式是适合当地的。如何将轨道、公交、出租车、分时租赁汽车、自行车等形成良性互补,是城市管理者应该研究的。

此外,有专家指出,“共享汽车”的使用权下放至流动的个体,因此对使用者的素质和社会诚信度提出了很高的要求。建议加快实现企业内部信用信息与社会诚信体系建设的衔接,并以此为依据出台相关法律法规来约束使用者的消费行为。