

功过不可相抵 荣誉绝非贪腐“护身符”



特约评论员 胡建兵

近日,湖南省中方县人民法院对曾任沅陵县政协主席的邓某金受贿案作出判决,以受贿罪判处其有期徒刑4年,并处罚金30万元,追缴全部违法所得。该案中,邓某金因涉案金额274.9万元被捕后,向法庭提交2011年获得的一等功荣誉证书复印件,请求量刑时考量其过往工作表现,该诉求被法院依法驳回。

法院审理认为,邓某金的一等功荣誉系特定时期工作表彰,与其2012至2023年间的受贿行为无直接关联。根据我国刑法规定,量刑需以犯罪事实、性质、情节及社会危害程度为唯一依据,

个人过往工作表现既非法定从轻情节,也不属于法官自由裁量范围内的酌定情节,故该证据的证明目的不能成立。这一裁判契合司法实践一致性原则,最高人民法院此前已明确强调“功过不可相抵”,杜绝“以功抵罪”的不当主张。

值得注意的是,刑法规定的立功情节,特指犯罪后揭发他人犯罪行为、提供重要线索等协助司法机关办案的行为,邓某金的历史荣誉与犯罪后的悔罪表现或立功行为无关,自然不能成为减轻刑罚的理由。司法裁量始终坚守中立原则,严格遵循法律与证据规定,不受道德评价或过往功绩的干扰,此次判决再次彰显“法律面前人人平等”的法治精神,击碎了部分公职人员妄图以荣誉规避惩处的“法不责功”幻想。

邓某金从获一等功的“好干部”沦为贪腐“阶下囚”的轨迹,为所有公职人员敲响警钟。荣誉应是砥砺前行的动

力,而非滋生特权思想、放纵贪念的“催化剂”。领导干部更应“常思己过而非常念己功”,将纪律意识内化于心、外化于行,始终做到心有所畏、言有所戒、行有所止。要知道,反腐无例外、违纪违法必严惩——即便曾获显赫荣誉,一旦触碰法律红线,终将受到法律的公正制裁。此案同时引发对权力监督的深刻反思,有关部门需通过完善制度设计,防范“功绩腐败”风险。



地下8米处 “时空叠印”的启示

武卫政

不久前,天津地铁4号线东南角站,新增天津卫故城东城墙遗址文物展厅。不少乘客经过展示区时,驻足细看,有的好奇,有的赞叹,有的凝视。

据考证,天津有600多年的建城史。此处城墙遗址守护着天津历史层积的真实性,是天津城市发展史上不可替代的实物见证。这一具有重要价值的遗址,为什么要在地铁站里展示?这一保护利用方式,又给人何种启示?

敬畏历史文化遗产,就是敬畏历史。2017年,地铁建设施工时发现城墙遗址后,文物部门认定这是进入21世纪以来天津城市考古的重要发现,应进行原址原状保护和有效展示利用。如何兼顾地铁建设与遗址保护?既要有敬畏心,又要坚持科学性。古代城墙与现代地铁在地下8米处“时空叠印”,构成天津从“卫城”向“现代都市”演进的历史剖面。倘若妄加移动,会造成遗址位置和标高变化,其历史层积的真实性将永远消失,也难以展现城市发展的“连续性”。建设方、设计方、文保专家组成的项目团队,决定原址原位保护与地铁建设并行。

既要担当作为,又不能乱作为。方案有了,具体操作颇为不易。地铁东南角站是一个换乘站点,也是维系天津地铁网络高效运转的节点。这里还是城市地面主干道交会处,大规模开挖显然不行,只能利用有限空间施工。如何做到既保护文物,又保障交通?关键在以系统观念协调各方。一次次交流讨论,一次次实地验证,一次次电脑推演……经优化设计、合理布局,建设方与考古方积极沟通,地铁施工与考古发掘交替循环,既尽量满足换乘功能,又为文物发掘提供条件。在外人看来,考古发掘与地铁施工搅在一起,“肯定要打架”“矛盾少不了”。之所以能做到有序推进,离不开各方在一个大目标下,相互支持、默契配合、共同奔赴的精诚合作。

没有先例,就创造先例。这一遗址不是砖石砌成,在运营的地铁车站内部进行原址原位保护,国内没有先例可循。富水软土地层稳定性较差,施工环境极为复杂,车站内部空间有限,列车运行产生震动,诸多难题摆在面前。保护目标坚定不移,开动脑筋攻坚克难——深入分析论证,确定“五步施工法”,采用先进施工技术把城墙像“托豆腐”一样稳稳地“托起来”,放在弹簧支座上,实现遗址安全保护和震动隔离。原址原位保护,从最初被认为几乎是一项“不可能完成的任务”,到成为复杂地层环境和局促施工空间中文物保护与工程施工“双赢”的典型案列,体现了科学保护的智慧,更饱含不断创新的艰辛。

仅仅原址保护是不够的,关键在于活化利用。古旧的城墙遗址与现代化的地铁车站本是不期而遇,天津顺势而为,把精心保护的遗址作为重要文化元素,以“地铁站+博物馆”的模式,向公众开放,融入市民生活日常。呈现于此的城墙遗址剖面、保护工程施工工艺,为人们提供了近距离了解城市历史文化和现代化工程技术的窗口。在这里,人们还可进一步体会城市管理者和建设者在统筹民生需求与文物保护时的敬畏之心、审慎态度、攻坚勇气、创新实践。通过开放展示,人们聆听到的是历史与现实的共鸣、人文与发展的交响。

历史文化遗产是辉煌灿烂的中华文明的有力见证,是老祖宗留给我们的宝贵财富。秉持敬畏历史、热爱文化之心,坚持保护第一、合理利用和最小干预原则,协同推进城市建设与遗产保护工作就能结出更多硕果。



维权 更便捷

10月24日,来自杭州、厦门、南宁、太原、兰州、成都等地的市场监管部门在杭州共同宣布,启动消费纠纷离店“一键和解”模式。这意味着更多地区的消费者可以享受到“放心消费、离店无忧”的便利。

新华社 朱慧卿 作

电动自行车私改强光灯害人害己

李君强

“电动车这灯比大巴远光灯都亮,太晃眼了!”“电动车的灯有必要这么亮吗?眼睛缓了好久才恢复过来。”近日,不少人在社交平台吐槽,部分电动自行车私自改装、加装强光灯,刺眼到让人不得不躲避视线。看似不起眼的“小改装”,正成为影响交通安全的“大隐患”。

表面上,改装强光灯让骑车人“看得更远”,实际上却在增加风险。超强灯光容易让对向司机和行人产生短则几秒、长则数十秒的视觉空白,难以看清前方路况,无法对安全距离、方向速度等作出准确判断,极易导致事故发生。老年人或眼疾患者受强光刺激后恢复更慢,甚至可能造成眼部损伤。

更值得警惕的是,这类强光灯本身也暗藏风险。公安部道路交通安全研究中心调查显示,市面上大量产品缺乏质量保证,“买来就装、装上就亮”,但电路设计、光束控制、防水防尘等均不过关,容易出现短路、自燃等情况。加之部分车主改装方式粗糙——有的用螺丝随便固定,甚至靠魔术贴粘贴,长期行驶中不利于车体安全,看似一时方便,实则害人害己。

为何私自改装强光灯现象屡禁不止?在不少车主的认知里,一些道路照明条件不足,夜间视野受限。原本在规定限速内,原厂车灯即可满足照明需求,但部分车主在道路上超速行驶,试图通过改装来增强照明,忽视了其中的风险。此外,电动自行车改装渠道多、价格低,车主很容易就能在销售店或维修店内完成改装。网络教程触手可及,也降低了亲自动手的门槛,不少车主自己就能完成简单的改装。这背后折射的,不仅是个别车主的侥幸心理,更是监管环节的漏洞。

事实上,《中华人民共和国道路交通安全法》明确规定,驾驶非机动车在道路上行驶应当遵守有关交通安全的规定。但现实中,电动自行车保有量大、分布广,执法力量有限;违法成本较低,难以形成威慑;相关法律法规较为模糊,电动自行车灯技术指标无强制性标准,依赖于各地出台的规范性文件……种种因素,让监管难以落到实处。

近年来,针对电动自行车私自改装强光灯乱象,不少地方出台细则,比如《上海市非机动车安全管理条例》规定,禁止销售或驾驶拼装、加装、改装的非机动车;《南昌市电动自行车管理条例》也

明确,不得实施在电动自行车上安装高分贝喇叭音响或者高强度照明灯等影响交通安全的行为。北京、上海等地交管部门开展夜查行动,重点排查电动自行车加装、改装灯光情况,强化查处力度,发现后责令现场拆除。

要让“小改装”不再成为“大隐患”,治理还需多管齐下。一方面,完善制度规范,在国家层面明确标准,细化电动自行车灯技术指标,各地根据实际情况制定规范性文件,约束改装行为,让交管部门执法有规可依;同时,强化源头监管,从销售商、维修门店、电商平台等入手,市场监管部门与交管部门协同,既查路面,也查渠道,对违规经营主体依法处罚,堵住私自改装流通渠道。另一方面,软性引导与基础设施保障也不可忽视,普及“强光不等于安全”的常识,让更多车主意识到私自改装车灯的危害;聚焦“照明盲区”,补齐道路照明短板,确保城乡道路夜间可视性。

电动自行车强光灯治理,关乎千家万户出行安全,交通安全不是比谁的灯更亮,而是靠交通参与者共同遵守规则、维护秩序。改装有禁区、执法有标准、观念有转变,才能让夜间道路明亮而不刺眼,给城市交通添一份安心。