

两会
评论

垃圾分类意识较强习惯较好的人,换个环境,行为模式也可能随之改变。这说明影响垃圾分类推进的因素,除了人的观念,更重要在于选择分类是否带来预期收益,以及行为环境是否可预测并且相对公平。

□本报评论员 刘采萍

两会 群言堂

“为基层减负”
重在重树政绩观

中共中央办公厅近日发出《关于解决形式主义突出问题为基层减负的通知》,明确提出将2019年作为“基层减负年”。《通知》围绕为基层减负,聚焦“四个着力”,从以党的政治建设为统领加强思想教育、整治文山会海、改变督查检查考核过多过频过度留痕现象、完善问责制度和激励关怀机制等方面,提出了务实管用的举措。(3月12日《人民日报》)

这些问题确实是造成基层负担沉重的重要因素。比如层层发文、层层开会的“文山会海”现象,已经成为某些地方的顽疾。新华社曾报道,在沿海某个厅级单位,一年1068个会议。

一句话,就是要把基层干部从诸多无谓事务中解放出来。要实现此目标,最关键的是,以党的政治建设为统领加强思想教育,着力解决党性不纯、政绩观错位的问题。这是形式主义及基层负担沉重产生的根源。这就需要建立科学的政绩考核机制和责任追究机制,坚决防止和纠正“口号喊得震天响、材料填得多又细、行动起来轻飘飘”的做法。(何勇海)

全民行动,
治理青少年“恶视力”

“孩子的视力问题得不到及时有效的控制,未来学习相关专业、从事相关职业的人就会越来越少,甚至会面临‘后继无人’的窘境。”基于此,全国人大代表、湖北荆州市实验中学教师徐华铮带来了一份关于保护青少年视力健康的议案。

青少年的“恶视力”现象是一个公众高度关注,但却防不胜防的问题。值得一提的是,“小眼镜”现象还会严重威胁社会经济发展与国家安全。基于青少年视力整体下降的现实,国防部也调整降低了《应征公民体格检查标准》中的“视力要求”。

随着不断攀升的近视率,青少年的“恶视力”现象已经成了影响千家万户、国家关心的问题。“如果说这个学校减了,那个学校不减,我在学校减了,在家里不减,就做不到控制,所以全社会必须一起来行动。”在国家战略、全民行动之下,防控近视力量大集合,共同呵护青少年的视觉健康,何愁不能给孩子一双健康明亮的眼睛。(胡欣红)

儿童安全座椅
需尽快“强制立法”

“已有90多个国家通过立法强制使用儿童安全座椅,而目前在中国儿童安全座椅的使用率仅为1%,一线城市儿童安全座椅的使用率不足5%。所以今年两会我提出了‘7岁以下儿童乘车应强制使用儿童安全座椅’的建议。”奥克斯集团董事长郑坚江代表告诉记者。(3月12日《工人日报》)

我国儿童安全座椅安装率低得可怜,固然与家长安全意识薄弱有关,但缺乏相关的法律法规也是重要因素。因为目前的《道路交通安全法》条款中没有专门针对儿童道路交通安全的相关规定,安装与否往往取决于家长的自觉性。

日本将强制使用儿童安全座椅写入法律后,其普及率提高到60%,儿童发生交通事故的死亡率降至原来的1/5。因此,我们呼吁在立法层面强制使用儿童安全座椅无疑是给孩子打造“护身符”,期待“儿童安全座椅”立法尽快照进现实。(樊树林)

如何做好
垃圾分类的“素质教育”

在你的观念里,垃圾分类是不是个很有“新潮感”的环保概念?不过,住建部副部长黄艳最近在全国两会分组讨论中指出,垃圾分类在我国其实已经推进多年,但到目前仍问题重重。黄艳认为,推动垃圾分类需要完善3个体系——政策要求和法律体系,垃圾分类处理体系,以及公民体系,而最后一项“公民体系”的推动难度最大。

“垃圾分类为何推不动,公民素质缺乏是关键”……看到这样的新闻标题,你心里会不会觉得莫名其妙背了个大“锅”?不过,普通人有普通人的生活感受,专家学者有专家学者的观察见解,交流沟通更有助于在环保大命题上达成共识,形成合力。“公民素质”是不是垃圾分类进展缓慢的首要原因尚可讨论,但尽快普及这一环保理念,启动全民行动,确是当务之急。既如此,考虑“如何做好垃圾分类的素质教育”,显然对破题具有更现实的意义。

目前,许多走入社区的垃圾分类宣传,似乎多把重点放在强调垃圾分类重要性和公民责任上,对分类的知识和方法,即使有所涉及,也较为简单,有时还相互矛盾。比如有的要求垃圾按“是否可循环利用”分类,有的要求按“是否可回收”分类,其实这二者标准并不相同。还有的分类强调把对环境有害的物品甄别出来,比如电池、过期药物、医疗废弃物等,但这些

垃圾收集起来投向何处,却少有人关心和安排,于是分类带给人们的往往不是方便而是困扰。

我们天天出门扔垃圾,小区里也常见两个标志的垃圾桶。但是,应该把厨余垃圾和其他垃圾分开投放?还是把纸品、塑料等回收垃圾与其他垃圾分开投放?厕所污物和电子废弃物,该把它们扔到哪儿?家里的废旧家具、穿烂的鞋和衣,在有些人印象里可能属于可循环利用垃圾,但是业内人士却认为,在垃圾处理终端,玻璃、纸品和塑料都有相对成熟的处理回收系统,最后真正需要填埋的垃圾中倒是废木废布较多,那么这样的垃圾是不是该特别分拣出来……

垃圾分类的复杂性,连许多有化学专业背景的人都未必说得清楚,对普通家庭而言自然需要更科学、更细致、更规范也更贴近生活需要的指导与服务。现在关于垃圾分类的宣传不少,但也存在政出多口和自以为是的问题,真正为居民设计好简便分类方法与投放路径的并不多。如此,公民接受的垃圾分类“素质教育”,本身“素质”就不高,又如何带来良好的教育效果和行动改变?

其次,垃圾分类“素质教育”的对象,不仅限于公民,还应囊括掌握更多社会资源以及容易产生负外部性的经济主体。

一些政府部门现在已有在垃圾分类问题上率先行动、示范社会的意识;但是,

对“垃圾灾难”根源性的问题,却缺乏思考和监控。以这些年发展迅速的电商和物流业为例,包装垃圾的灾难性泛滥,显然与这些市场领域的管理部门反应迟缓和宽松放纵有关。在如此氛围下,个人即使有环保“高素质”,又能保持多久?

垃圾分类是习惯问题也是素质问题,但习惯养成和素质提高,不是只靠宣教就可以解决。何况,从其他国家的经验来看,同样文明素质的人们对待垃圾分类的观念也大有区别;而垃圾分类意识较强习惯较好的人,换个环境,行为模式也可能随之改变。这说明影响垃圾分类推进的因素,除了人的观念,更重要在于选择分类是否带来预期收益,以及行为环境是否可预测并且相对公平。

经常听专家说:市民太缺乏环保意识,造成垃圾难以分类。但是我们更应该追问:居民提高垃圾分类意识后,会给生活带来实实在在的好处吗?还是指望他的行动,成为西西弗斯推动巨石的第一步?如果是后者,恐怕更多的素质教育,也只会让他徒增困惑和孤独感而已。

诚然,面对我国日益严重的环境污染问题,通过强制垃圾分类等方法,倒逼全民环保观念升级,已经是大势所趋。但是,在我们怎么强调环保观念重要性都不为过的同时,也必须为这些观念的落地生根和壮大成林,提供必要的土壤和良好的环境。

| 发言 |

“国六”将至,
合理过渡方能保障消费者权益

□陈鸣默

河北省在全省生态环境保护工作会议上划定了机动车“国六”排放标准时间表。1月1日起,全省供应“国六”标准车用汽柴油,禁止销售低于“国六”标准的汽柴油,实现车用柴油、普通柴油、部分船舶用油“三油并轨”。7月1日起,全省实施机动车“国六”排放标准。(今日本报6版)

“国六”排放标准,即国家第六阶段机动车污染物排放标准,是国家为防治压燃式及气体燃料点燃式发动机汽车排气对环境的污染,保护生态环境,保障人体健康制定,这是目前国内最为严格的机动车排放标准。

众所周知,机动车尾气排放已上升为空气中污染物的主要来源。专业论文研究指出,大气污染物中,60%~70%是车辆的排放物。城市道路大气污染已经成为城市大气污染的“元凶”,而大气污染即使是低浓度的大气污染也和人们的“超死亡数”相关。

世界范围内,很多发达国家的空气污染主要就是汽车尾气污染。如今中国已成为汽车消费大国,全国汽车保有量达到了2.4亿辆,且在不断增长。在巩固扩大大气污染治理成果已成为中国社会发展的现实背景下,推行“国六”排放标准是一种趋势,也是结合中国现实国情整治空气污染的必然手段。

推行“国六”排放标准除了有着社会层面上的价值,对普通消费者而言也有着更直观的感受。最直接的就是国

内油品对机动车的影响。由于“国六”标准施行,国内成品油的油品质量也相应提升,以确保机动车能够完全燃烧“国六”标准成品油。这一好处在于,将会有效地减轻曾经因国内油品质量较差而导致的发动机积碳等问题。这将让消费者直接受益。

当然,新标准的来临也会给消费者带来一些烦恼。比如,成品油油品质量提高,相关炼制成本是否会转嫁给消费者。再比如,车企为了让出厂车辆符合“国六”标准,势必要对三元转化催化器等多个机动车部件进行改造升级,这一费用是否会转嫁给消费者,一样会是疑问。对于这些涉及消费者切身利益的问题,理应有权威答复。

不仅如此,由于“国六”标准的推行,现有“国五”标准机动车的车辆价值必然受到影响,而“国四”“国三”标准的机动车可能还会被禁止上路。对于普通消费者而言,尤其是以跑货运为生计的车主,机动车属于大件商品,如果因为政策施行导致机动车贬值以及机动车使用范围受限,那将会对他们的生产生活造成很大的困扰。

推行“国六”排放标准其利好之处不言而喻,但对于可能存在的问题,在政策推行过程中,理应制定详细的推行时间表,以帮助普通消费者能够在这段时间合理过渡。这不仅能够保护消费者自身权益,其实也将有助于“国六”标准的推行与实施。

网友热议:

@真爱生命:国六标准实施,是不是在鼓励大家购买新能源汽车呢?

@仕哲谈汽车:实施这样的政策是好事,应该大力推动电动汽车的发展。但我们放眼市场,电动车的发展其实并不是一帆风顺的,因为仍然存在着续航里程不足、基础设施不完善的问题。对于大部分消费者来说,在当下的环境中,燃油车依然是首选。如果这份标准被严格实施的话,或许很多厂家都要对自己的车型做出调整,很多车主也会受到影响。

@青田:要知道国六标准的车辆零部件,恐怕要在之前的基础上进行升级,在价格方面肯定也会增加不少,保养维护的成本会越来越高的。开车的成本不能不考虑了。

@苏老师:面对这么庞大的汽车市场,国家不可能搞一刀切。所以“国六”的排放标准实施影响更多的是你们汽车的保值率,而不是能不能上路的问题。至少在短时间内,我相信政策并不会限制“国四”上路。

@明明不明白:还有一点在政策上需要注意的就是,有些地区在二手车迁入政策上会进行排放限制。如果之后这个城市只允许“国六”排放的二手车进入的话,那么你手中的车想卖到限排放的城市,基本就不可能了。这么看来,买什么样的车,一定要选择好。