

■光明网评论员

# 推行非独生子女护理假也是政策温情

母亲在老家生病住院,向单位申请“父母护理假”却被告知因为不是独生子女而只能请事假。在北京从事金融行业的左女士遇到的照护困境,亦是很多非独生子女或早或迟要面临的。事实上,近年来已有不少地区已经注意到劳动者的这一诉求。贵州、黑龙江、四川等地已经将“非独生子女”纳入享有护理假对象范围。近日,江苏扬州、南通等地也拟取消或放宽护理假扩容升级“独生子女”等限制条件。

在人口老龄化日益严峻的当下,养老与老年人照护的问题愈发凸显,成为社会各界瞩目的焦点。护理假作为一项旨在保障子女照料父母权益的制度设计,在平衡家庭与工作、缓解养老压力层面意义非凡。然而,在其推行进程中,独生子女护理假与非独生子女护理假的差异化对待及潜在矛盾逐渐显露。

梳理政策脉络,不难发现,2016年独生子女护理假就率先进入大众视野。独生子女家庭结构单一、养老负担畸重。当父母患病或失能,子女分身乏术困境频出,多地政府因地制宜出台独生子女护理假政策,如河南规定独生子女每年累计不超过20日护理假,期间工资福利待遇不变;黑龙江给予独生子女每年20天带薪护理假,必要时可适当延长。这些政策初衷在于补偿独生子女赡养老人压力,确保其安心照顾长辈,是对家庭责任与社会现实矛盾的积极调和。

非独生子女护理假政策随后在一些省份跟进,但相较之下待遇差别显著。部分地区给予非独生子女的护理假天数大幅缩水,大多在7-10天,且执行细则模糊,请假流程繁琐,甚至在薪酬保障上大打折扣。今年1月30日,北京市民政局在答复网民关于“增加非独生子女护理假”的留言时称,设立护理

假是“势在必行”。6月,上海市卫生健康委员会在答复提案时表示,将会同市民政、人社等相关部门,鼓励有条件的用人单位探索设立独生子女父母护理假制度,总结好的做法和经验,在条件成熟时,出台全市统一的子女护理假政策。

独生子女护理假与非独生子女护理假两者并行不悖是社会公平正义题中应有之义。非独生子女虽然理论上可分担赡养任务,但现代社会地域分隔、工作节奏快,常常使得子女间关于父母的养老协作艰难。而且从年龄上来看,我国独生子女政策在70年代末开始推行,独生子女多为80、90后,而在此之前很多70后的非独生子女面临的父母照护压力更紧迫更艰巨。

当然,统筹推进独生子女护理假与非独生子女护理假还有很多现实问题。经济账不可忽视。短期看,等额护理假无疑增加了企业

人力成本。为此,要积极鼓励企业建立如弹性工作时间、远程办公等灵活工作制度和福利机制,支持员工履行家庭照护责任。

法律完善是保障二者并行的关键。立法部门应统合各地政策,细化假期申请流程、审批时效、监督机制等,让权益落地有声。同时在薪酬补贴方面,构建政府、企业、社保多元分担机制,确保请假无后顾之忧。同时,强化宣传引导,消除社会偏见,营造尊老助家的良好社会氛围,使企业自觉履行社会责任,民众珍视护理权益且合理运用。

独生子女与非独生子女护理假并行不悖,绝非简单假期天数等量齐观,而是补齐养老保障体系拼图重要一环。唯有打破政策壁垒,缝合权益裂缝,以一体化、人性化理念雕琢护理假制度,方能在银发浪潮汹涌来袭时,为每个家庭撑起安心养老的晴空。

(来源:光明网)



12月18日,税务部门依法查处并公布了两起网络主播偷税案件。

新华社发 朱慧卿 作

■齐慧

## 法治保障

## 城市公交优先发展

12月1日起,《城市公共交通条例》开始施行,为城市公共交通优先发展提供有力的法治保障。

公共交通是城市居民出行的重要方式,包括轨道交通网络、公共汽车、有轨电车等,具有运量大、低碳环保等优势,为缓解交通拥堵、出行不便、环境污染等问题发挥了重要作用。

近年来,我国将公共交通放在城市交通发展的首要位置,加快完善法规、政策、制度和标准,依托国家公交都市建设、绿色出行创建等行动,指导各地深入实施城市公共交通优先发展战略,取得明显成效。目前,全国城市公共汽车线路近8万条,线路长度超过170万公里,公交专用道突破2万公里,2023年完成客运量416.3亿人次。全国共有54个城市开通运营城市轨道交通线路313条、运营里程10455公里。

在肯定成绩的同时,也要看到,当前城市公共交通发展面临不小的挑战。

一方面,小汽车、共享单车、电动自行车等出行方式的快速普及,给公共交通出行带来冲击,尤其是电动自行车。据统计,目前我国电动自行车保有量为3.5亿辆,在城市出行中占有绝对比重,导致地面公交客流量逐步下降,地铁边际效应递减。

另一方面,城市公交可持续发展面临挑战。近年来,成品油价格补贴、新能源公交车购置补助、新能源公交车运营补助等措施陆续取消,而人员工资、车辆、用能与维修成本不断上升。与此同时,由于公共交通的公益性质,各地公交均维持低票价,大部分城市免费和优惠乘车人群占比在40%以上,部分中小城市甚至达80%。

种种因素制约了公交正常发展,近年来常规公交停运不时发生,给群众出行带来影响。

我国城市人口体量大、开发强度高、道路资源有限,必须继续大力发展占用道路资源较少的公共交通,才能实现出行效率最大化。

强化政策引领,提高城市公交覆盖率。《城市公共交通条例》明确,国家实施城市公共交通优先发展战略,综合采取规划、土地、财政、金融等方面措施,保障城市公共交通发展,增强城市公共交通竞争力和吸引力。各方要统筹城市交通基础设施建设,合理配置和利用各种交通资源,优化城市公共交通线路,布局公共交通场站等设施,提高公共交通覆盖率,保障公共交通优先发展战略落地落实。

加强资金支持,增强发展活力。今年7月,交通运输部会同财政部印发通知,部署各地对新能源城市公交车及动力电池设备更新予以定额补贴,推动城市公交领域大规模设备更新。要鼓励、引导金融机构提供与城市公共交通发展相适应的金融服务,加大对城市公共交通发展的融资支持力度;鼓励和支持社会资本依法参与城市公共交通基础设施建设运营,保障其合法权益。

优化运营服务,提升城市公交吸引力。城市公共交通企业应当加强运营调度管理,在保障安全的前提下提高运行准点率和运行效率。加大新技术、新能源、新装备在城市公共交通系统中的推广应用,通过电子站牌、出行信息服务系统等信息化手段提供信息查询服务。加快适老化改造,开展定制化出行服务业务,建立运营服务质量投诉处理机制并向社会公布,为群众提供更好出行体验。

(来源:经济日报)

■张璁

# 让行政执法有力度显温度

卖了17份“拍黄瓜”,获利34元,被罚5万元……不久前,司法部公布第一批行政执法监督典型案例,其中就包括一家餐饮店超范围经营项目范围售卖“拍黄瓜”遭遇“小过重罚”的案件。

小小一份“拍黄瓜”,里面有营商环境大文章。卖“拍黄瓜”被处以高额罚款,源于脱离实际的“机械执法”。一段时间以来,除了加强监督力度、及时纠偏纠错,从中央到地方,先后为“拍黄瓜”等简单食品制售行为优化行政许可,既守住了“舌尖上的安全”,又减轻了经营主体的负担。事实证明,破解基层执法难题,关键在于增进执法为民的担当,真正把群众的“关键小事”当成自己的“心头大事”。

一线执法部门与群众打交道最多,其行为对群众利益影响很

大。对小摊小贩的“小过重罚”,对工商企业的逐利执法,影响的是行政执法的权威性和公信力,动摇的是对一个地方营商环境的信心。营造法治化营商环境,就得把经营主体的“体感”作为重要的衡量尺度,努力让人民群众在每一个执法行为中看到风清气正,从每一项执法决定中感受到公平正义。

优化营商环境从哪里破题?解决好经营主体的身边事、烦心事,就是很好的切入点。比如,一些地方行政执法“烦企扰民”问题突出,多头执法、重复检查、随意检查时有发生,经营主体不堪其扰。司法部公布的典型案例显示,某企业每年要接受上百次行政检查,部门多、频次高、标准不一,这种“车轮战”让企业疲于应付、负担沉

重。民之所盼,就是政之所向。从“规范涉民营企业行政检查”,到“完善行政处罚等领域行政裁量权基准制度”,党的二十届三中全会《决定》关于行政执法的一系列重要改革举措,条条都是奔着问题去、盯着问题改。把改革抓实、把实事办好,就能充分激发市场活力、释放改革红利。

防范不当执法误伤营商环境,监督不能有死角和空白。一方面,行政执法到哪里,监督就得跟进到哪里。近年来,各地整治执法不规范、乱作为等问题,取得很大成效。然而,一些地方仍存在运动式执法、“一刀切”执法等问题,影响了经营主体的法治获得感。整治行政执法突出问题,需要实现监督的全方位、全流程、常态化、长效化,有效督促执法者依法履行职

责。另一方面,实现行政执法质量的整体提升,不能满足于“就事论事”,而要举一反三、查缺补漏。根源在哪里,同类问题还有没有?以个案纠错带动类案整改,解决行政执法存在的共性问题,方能实现监督一案、治理一片。

行政执法既是观察营商环境的重要窗口,也是反映党风政风的一面镜子。行政执法工作面量大,一头连着政府,一头连着群众,直接关系到党和政府的信任、对法治的信心。让行政执法既有力度又显温度,最根本的是要坚持以人民为中心,把执法为民落到实处。把经营主体的“法治需求”变为对执法部门的“法治要求”,用情用力消除“温差”“落差”,定能以法治化营商环境不断提振发展信心。

(来源:人民日报)

## 坚决打击

“黑气”,通常是指无燃气经营许可证的企业或个人在非法经营网点出售的瓶装液化石油气,是诱发燃气安全事故的重要原因之一。

公开资料显示,今年以来,各地相继查处多起违规储存和售卖“黑气”案件。

新华社发 王鹏 作

