

“三块地”改革 “三权分置” “两权”抵押贷款

## 农村土地制度改革立法有哪些新期待

据新华社北京12月24日电(记者王立彬、胡璐)正在举行的十三届全国人大常委会第七次会议审议多项关于农村土地制度改革的法律案和报告。

土地制度是国家的基础性制度,事关经济社会发展和国家长治久安。全国人大常委会的立法信息包含诸多政策红利,可以用“三三三”简要加以概括。

“三块地”改革: 非农建设不再“华山一条道”

再次延长授权国务院在北京市大兴区等33个试点县(市、区)行政区划暂时调整实施有关法律规定的期限的决定草案23日提请审议,拟将农村土地制度改革试点法律调整实施的期限再延长一年至2019年12月31日。

自然资源部部长陆昊在作上述决定草案说明的同时,还作了关于土地管理法、城市房地产管理法修正案草案的说明:土地管理法修正案公布实施还需要一段时间,试点政策还要与法律修改稳妥衔接,有必要延长法律调整实施期限。

“三块地”改革试点实践,正在“倒逼”土地管理法及城市房地产管理法加快修法进程。用陆昊的话说就是“为农地入市扫清法律障碍”。土地管理法、城市房地产管理法修正案草案,删去了现行土地管理法关于从事非农业建设使用土地的规定,必须使用国有土地或者征为国有原集体土地的规定;对土地利用总体规划确定为工业、商业等经营性用途,并经依法登记的集体建设用地,允许土地所有权人通过出让、出租等方式交由单位或者个人使用。

为了与土地管理法修改做好衔接,对城市房地产管理法第九条关于城市规划区内的集体土地必须先征收为国有后才能出让的规定一并作出修改。



“三权分置”: 从承包地到宅基地

此次,农村土地承包法修正案草案提请十三届全国人大常委会第七次会议三审。这对于贯彻落实党中央重大决策部署,巩固和完善农村基本经营制度,深化农村土地制度改革,落实“三权分置”制度,保持农村土地承包关系稳定并长久不变等具有重大意义。

按农业农村部副部长韩长赋的评价,实行集体所有权、农户承包权 and 土地经营权“三权分置”,是对农村土地产权的丰富和细分,新的制度安排坚持了农村土地集体所有,强化了对农户土地承包权的保护,顺应了土地要素合理流转、提升农业经营规模效益和竞争力的需要。“三权分置”创新了农村土地集体所有制的有效实现形式,在中国特色农村土地制度演进史上翻开了新的一页。

据悉,有关承包地登记的费用,现行农村土地承包法规定,颁发土地承包经营权证或者林权证等证书,除按规定收取证书工本费外,不得收取其他费用。二次审议稿删除了这一规定。有的部门、专家和社会公众提出,这一规定实践中效果很好,建议恢复。宪法和法律委员会经研究,建议采纳上述意见。

在农村承包地“三权分置”探索实践基础上,2018年中央一号文件作出探索宅基地所有权、资格权、使用权“三权分置”的改革部署。随后,山东禹城、浙江义乌和德清、四川泸县等试点地区结合实际,开始探索宅基地“三权分置”模式。

属于集体建设用地的宅基地“三权分置”,重要的基础工作就是确权、登记、发证。原国土资源部反复强调,各地开展房地一体的农村权籍调查,由县级以上地方人民政府统一组织开展,不得收费,不得增加农民负担。

近日,自然资源部不动产登记中心在湖南省长沙市组织召开不动产登记理论与实务研讨暨现场会。自然资源部有关负责人表示,要把宅基地“三权分置”确权登记作为不动产登记机构的重要职责和不动产登记的重要组成部分,纳入不动产统一登记工作范围,围绕落实宅基地集体所有权,保障宅基地农户资格权和农民房屋财产权,适度放活宅基地和农民房屋使用权,加强理论创新和实践探索。

“两权”抵押贷款: 汇入“三块地”与三权分置改革

在这一轮农村土地制度改革中,北京大兴是代表性试点之一:全国33个“三块地”改革试点之一、232个农村承包土地的经营权抵押贷款试点之一,此外还是原国土资源部、住房和城乡建设部首批开展的利用集体建设用地建设租赁住房试点之一。

此次常委会会议期间,预计大兴“三块地”改革试点延期,“两权”抵押贷款试点授权至2018年12月31日期限届满后正式收官。

一次延期、四年试点,成效可观。截至今年9月末,232个试点地区农地抵押贷款余额520亿元,同比增长76.3%,累计发放964亿元;59个试点地区农房抵押贷款余额292亿元,同比增长48.9%,累计发放516亿元。

据央行及银保监会数据,这有力地促进了农业经营由分散的小农生产逐步向适度规模经营转变,缓解了“三农”领域融资难融资贵问题,普通农户贷款额度由试点前的最高10万元提高至50万元,对新型农业经营主体的贷款额度由试点前的最高1000万元提高至2000万元至5000万元,支持了农户增收致富。通过“两权”抵押贷款,新型农业经营主体融资可得性明显提升。湖南省启动试点以来,“两权”抵押贷款已累计支持全省近3万个农业经营主体。

“两权”抵押贷款试点或将授权不再延期,是因为目前农村土地承包法正在修订并提请全国人大常委会三审。如顺利通过,2018年底试点结束时,农地抵押贷款业务法律障碍基本消除,央行将及时会同有关方面做好全国推广工作。而农房抵押贷款业务拟纳入宅基地“三权分置”改革大盘子统筹考虑。

陆昊表示,宅基地“三权分置”试点范围较窄,时间较短,尚未形成可复制、可推广的制度经验,且各有关方面对宅基地所有权、资格权、使用权认识还不一致,有待深入研究。建议在实践中进一步探索宅基地“三权分置”问题,待形成比较成熟的制度经验后再进行立法规范。

## 你买的火车票为何总比原价贵几十元

网购火车票“捆绑”套路深,消费者谨防“搭售陷阱”

据新华社北京电(“中国网事”记者林碧锋、顾煜)抢票加速包、酒店或汽车票优惠券等“优质服务”被默认勾选,支付价格莫名比票价高……一段时间以来,不少消费者网购火车票时发现,部分火车票网购平台暗藏消费陷阱,消费者在不知情的情况下,花了冤枉钱。对此,消费者协会有关专家表示,通过技术手段进行隐蔽的“捆绑搭售”属侵犯消费者合法权益的行为,消费者应积极依法维权。

“默认搭售”套路深

家住新疆乌鲁木齐的甘先生最近用手机APP“高铁管家”购买火车票时发现,从乌鲁木齐至酒泉的票价原本是342.5元,但他在提交订单时却实际支付了362.5元,甘先生仔细查看后发现,在购票时系统默认选择了“黄金版,最高保额80.5万”的保险套餐,“没有任何提示,就被多收了钱。”甘先生无奈地说,由于着急买票,类似的“捆绑搭售”令人防不胜防。

如今,网上购票、手机支付等快捷服务成为越来越多人的选择,然而在便捷购票服务的背后,一些商家却打起了歪主意,利用技术手段玩起各种购票“默认搭售”,消费陷阱层出不穷。

记者体验手机APP“高铁管家”时发现,在购票时默认购买了一份保险套餐,点击更换套餐类型后,该第三方购票软件搭售的交通险分别为20元、10元、5元三个选项,并在套餐下方标有相应的“出票优先值”,而在“不购买套餐”选项下方则标有“出票较慢,有时排队”字样。

“不仅捆绑销售,退票时还不能退这些费用。”今年9月,董先生使用该第三方购票软件购买了郑州到成都的火车票,该平台收取了“搭售”服务的费用,但在退票时却发现无法退还被打的40元,随后他向投诉平台求助。记者梳理发现,近年来,消费者在第三方平台购买火车票遭遇类似“默认搭售”的情形时有发生,消费者普遍在不知情的情况下花了冤枉钱,这些“捆绑销售”主要集中在所谓的“极速出票”“抢票套餐”“汽车票优惠券”“酒店优惠券”等服务,价格从几元到几十元不等。

“捆绑销售”属侵权行为

“此类捆绑销售行为侵犯了消费者的知情权和自主选择权。”云南省消费者协会维权公益律师张宏雷说,根据《中华人民共和国消费者权益保护法》有关规定,消费者享有知悉其购买、使用的商品或者接受的服务的真实情况的权利,以及自主选择商品或者服务的权利。经营者在经营活动中使用格式条款应当以显著方式提请消费者注意,不得利用格式条款并借助技术手段强制交易。

近年来,媒体先后多次曝光在线旅游企业订票“默认勾选”“捆绑搭售”等行为,一再呼吁加强监管,维护消费者合法权益。中国消费者协会也为此公开约谈在线旅游企业,要求相关企业进行整改。中消协今年发布的年度十大消费维权舆情热点中,在线旅游平台就因“捆绑搭售”问题成了消费投诉的重灾区。

一段时间以来,通过消费者投诉和行业整顿,一些第三方购票平台的服务进行了相应调整和完善,比如少数平台将所谓的“优质服务”列出供消费者自选。然而,仍有部分平台抓住消费者的隐忍心态,进行“捆绑销售”。

“去投诉也很浪费时间,特别麻烦。”甘先生认为,对于“搭售”服务,购票平台应该设置明确的提示,并提供取消默认勾选的选项。“有些人可能不需要这些服务,没注意就直接点了,莫名其妙地多花了钱,并且这些捆绑消费有时翻半天也找不到在哪儿取消。”

记者登录同程艺龙等多个第三方购票平台尝试购票,发现甘先生遇到的火车票“捆绑搭售”和“默认勾选”的情况同样存在。而对于这些服务费用,平台大多没有进行明显的消费提示。

记者随后拨打其中一家平台的客服电话,一位客服表示,购买了“极速出票”“高速出票”等服务的消费者,只能通过拨打客户服务热线,告知订单号才能取消服务。

专家提醒谨防“搭售陷阱”

“在消费者知情并征得同意的的前提下,商家提供附加服务本是便民之举。”张宏雷说,将于明年1月1日起实施的《中华人民共和国电子商务法》第十九条规定:电子商务经营者搭售商品或服务,应当以显著方式提请消费者注意,不得将搭售商品或服务作为默认同意的选项。

面对花样繁多的“搭售陷阱”,消费者该如何有效防范?云南省消费者协会投诉部主任耿春光特别提醒,广大消费者应提升自我保护意识,尽量选择12306网站或12306手机客户端购票,或者选择信誉良好的第三方平台,确认支付订单前应再三核对查看相关购票及服务信息。

耿春光表示,发生类似的消费纠纷后,消费者应积极依法维护自身合法权益,包括及时与经营者协商和解,请求消费者协会或者依法成立的其他调解组织调解,向有关行政部门投诉,以及根据与经营者达成的仲裁协议提请仲裁机构仲裁,还可以向人民法院提起诉讼。

“消费者可以通过投诉平台维权,目前全国的消协组织都可以依托中消协电商消费维权绿色通道(直通车)平台处理相关投诉。”耿春光说,该平台设电商企业(平台)处理投诉链接通道,入驻的电商企业收到平台受理的投诉后,将妥善处理消费者提交的各类投诉。

印尼海啸死亡人数升至373人

## 海啸将繁华一扫而光



上图:12月24日,受灾群众在印尼万丹省被海啸损毁的房屋前吃饭。新华社记者张可任摄  
左下:12月23日,在印度尼西亚万丹省板底兰,海啸过后一片狼藉。新华社发(维里摄)  
右下:这是12月24日拍摄的印尼万丹省一处被海啸损毁的农田。新华社记者杜宇摄  
印度尼西亚抗灾署发言人24日说,印尼西部巽他海峡海啸死亡人数已经上升至373人。

被海啸冲垮的房屋化作一堆破砖碎瓦;汽车被倒塌的大树压到变形,趴在废墟上;被卷上岸的渔网胡乱缠绕在大树上;农用拖拉机浸泡在淹没的农田里……

23日下午,记者驱车从北向南沿着印度尼西亚万丹省的西部海岸前往万丹省板底兰县和西冷县灾区,一路见到的是遍地狼藉。

板底兰县和西冷县西部海岸是印尼传统度假区,细白的沙滩、碧蓝的海水使这里成为知名的冲浪和潜水目的地。海岸周边酒店、度假村、餐馆、商店遍布,商业繁荣。

在受灾严重的西冷县芝朗加村,海啸已经把这里的繁华热闹一扫而光,只留下随处可见的泥沙、残枝、废弃物,以及废墟上的一片寂静。

军警和搜救人员正在同时间赛跑,日夜挖掘房屋废墟,争取发现更多幸存者。救灾人员在村子的空地上搭起帐篷分发救灾物资,当地居民也在帮忙搬运物资和清理废墟。

回忆起海啸发生时的情景,“心有余悸”是幸存居民的普遍感受。

24岁的艾吉是土生土长的当地人,他的家正对着巽他海峡中的喀拉喀托火山,艾吉说他就是听着火山喷发和震动的声音长大的。不过,海啸发生当晚,他却听到异常的声音,“感觉是从海底传出来的”。

“当晚我正在休息,突然发现海水已经漫过地板,我意识到这是上涨的潮水,我抱起孩子叫上妻子就拼命往外跑。”艾吉说,“逃出家门后,我眼睁睁看着房子被一浪接着一浪卷过来的海水淹没并随后解体。这真是我从未见过也毕生难忘的恐怖场景”。

位于芝朗加村负责搜救的官员约翰·埃芬迪对新华社记者说,芝朗加村受灾严重,目前已有12人死亡,数十人受伤,另有31人失踪。印尼国家搜救局已经出动约700名搜救人员展开紧急救援。

虽然海啸重创了家园,但是艾吉并不悲观。他说,相信海啸过后这里的海水将会依旧湛蓝,椰影依然婆娑,沙滩也将重返洁白。“经历这次海啸之后,我们也会更加爱护环境,更加合理地进行村庄规划建设。不久的将来,这里将会出现一个更加繁华与热闹的度假村”。

(郑世波)据新华社印度尼西亚西冷12月24日电

## 用户退押忙“抽身”,ofo抗压不“退场”

共享单车行业将拐向何方

据新华社北京12月24日电(记者吉宁、鲁轲)曾经风光无限的共享单车企业ofo近日深陷“退押难”风波——线上线下,千万用户排队等待超过10亿元押金退还,让原本债务缠身、经营困难的ofo背负起更大的现金流压力。

“您当前已排到1320xxxx位,排队期间可正常用车,排序每日更新,将按照顺序依次退款……”这是一位ofo用户在线上申请押金退还后显示的画面。连日来,ofo退押难问题集中爆发,部分用户还陆续赶往ofo位于北京中关村的办公地点现场申请退还。

记者注意到,近期北京市多个法院的多个案件中,ofo列入被执行人名单,涉及执行标的超5360万元,被执行信息多达20条。

ofo创始人兼CEO戴威在19日发布的公司内部信中表示,“为欠着的每一分钱负责。公司今年一整年都背负着巨大的现金流压力。退还用户押金、支付供应商的欠款、维持公司的运营,1块钱要掰成3块钱花。”

21日,交通运输部新闻发言人吴春耕表示,正督促ofo畅通退押渠道、优化退押流程,加快线上退押进度,切实保障用户合法

权益。同时让ofo公司多方开源节流,增强企业可持续发展能力。

据交通运输部不完全统计,我国已有77家共享单车运营企业,投放约2300万辆共享单车。然而,近一两年来数十家共享单车企业倒闭,一些企业从“异军突起”到困难缠身,形势曾经一度大好的共享单车为何突然冷场?

——重投放、轻管理造成无序发展。业内分析人士指出,一些共享单车企业在短时期内大规模投放抢夺国内市场跑马圈地,进军国际市场,盲目扩张的同时又忽视了产品质量、后期维护、秩序整顿等,不但大幅度增加了运营方的维护和调度成本,对于城市公共管理造成的压力也不断加大。

——盈利模式不清造成资金链长期紧张。电子商务研究中心监测数据显示,从2016年到2018年,市场上的共享单车企业,累计融资额超过260亿人民币,在三年时间全部“烧光”。受投资方指出,2018年以来,共享单车项目就很难再获得融资,主要因为共享单车企业运转多年,仍然没有找到有效的盈利模式,只能通过不断“烧钱”维持公司存续,形成了“融资、买车、投放”的固定模式。

——政策“一刀切”不利于市场竞争。业内人士指出,在共享单

车出现乱停放、损坏车辆得不到及时清理等一些问题上,部分地区采取长期的“禁投令”政策,将一些推行免押金、遵守社会秩序的优质共享单车平台拒之门外,形成了对新入场者的限制,造成先入场者的实质垄断地位,不利于市场竞争,优胜劣汰。

业内有关专家表示,共享单车行业的良性发展,需要政府部门、企业等多方“共治”,相关监管机构应切实承担起监管责任,控制行业的无序发展,监督押金的规范操作;共享单车企业和投资方也应履行义务,做好企业运维服务,切实防范因资金链断裂或挤兑危机等引发相关风险。

针对共享单车行业存在多头管理的情况,专家建议综合运用法律、制度、技术手段,协调各部门关系,优化规划设计,近期可以通过建立联席会议制度,中长期可以考虑组建高位综合协调机构,构建各部门协作机制,统筹协调各层级、各部门之间关系,协调处理共享单车行业的发展。

上海交通大学副教授黄少卿认为,共享单车企业的投资方也应履行出资人义务,监督企业运转,特殊情况下应承担主体责任。为完善押金监管机制,可借鉴针对银行等金融机构的监管办法,要求企业缴纳类似风险准备金的保障资金。