

# 取消特权车牌后也需要有效监督

## 专家认为,真正的公车改革不是换个牌照

### 核心提示

从12月2日至5日,记者在陕西省政府所在的西新街连续观察了好几天,没有看见一辆陕“O”牌照的车辆经过。今年9月1日,陕西省公安厅向社会公布,按照陕西省政府要求,将全部取消陕“O”车牌照,并从即日起为陕“O”更换普通民用车牌,12月1日起,所有陕“O”牌照车辆禁止上路,否则按无证车辆处理,还将处理相关责任人。陕西省公安厅交警总队表示,截至11月30日,所有的陕“O”更换了自选号码的普通民用号牌。

西安许多市民都对取消陕“O”车牌拍手称快。

记者调查发现,群众反映“O”号牌车最强烈的是违章不罚款。另外,“O”牌的发放也是制造腐败的“温床”。现实中其使

用范围已经超出公安车辆使用范围,甚至已成为有些民营企业老板向公众炫耀“人脉”和“能力”的资本。最近几年,一些人大代表、政协委员都在全国和地方的两会多次提出议案、提案。

据记者了解,早在陕西之前,河南、内蒙古、浙江、湖南、上海、北京、重庆等地都已经取消了“O牌”,青海和湖北等省也相继取消了“O”牌的特权并严格规范使用,取消“O”牌的省区市已接近全国一半。

此间社会学家认为,各地在取消“O”牌的同时,更应该着眼长远,研究取消特权车的长效机制,同时改革和规范公车管理,从制度上彻底消除公车的特权和公车的腐败。

新华网

### 对话

就相关话题,快报记者与国家行政学院公共行政教研室主任、著名公共行政学专家竹立家和南京师范大学教师、知名时事观察员王少磊进行了对话。



竹立家

王少磊

车牌,您有何建议呢?毕竟特权问题是必须解决的啊。

竹立家:我认为非但不应该取消,公务用车的车牌反而要明显区别于民用,让老百姓一眼看出来公务用车。这样一来,他就不敢把车停在澡堂门口,停在其他不该停的地方,也不会闯红灯。如果取消特权车牌,这不是一种进步,而是一种倒退。世界各国的公务用车,特色都是很明显的,我们把它混同于普通车,这不好。真正的改革不是换个牌照,换个马甲,而是取消不必要的公车。要把公车改革坚持到底,因为现在公车的消费确实是个大数字。而特权车到处都是,对政府的公信力和形象都是一种践踏,老百姓对特权车也是深恶痛绝。对这些问题,未来5到10年,必须遏制住。应该把官员变成一种职业,而不是一种特权。

### 对效果应谨慎乐观

现代快报:有人说,取消特权车牌也有积极意义,你怎么看?

王少磊:从积极的方面来讲,这种举措也是为了改善政府形象,但是算不算是一种秀呢?先别急着叫好。也许在改善公关技巧上有所作为的,但是对深层的东西没有根本撼动。如果说,随着社会的进步,随着舆论监督的深入,随着互联网技术的运用,仅仅是让地方政府学会了一些公关技巧,指望这个东西给自己获得一个清廉的名声,我觉得是徒劳的,毕竟现在的舆论生态和过去大不

一样了。我觉得比较荒诞的是,一些规定反映的竟然是道德底线上的内容。让公车不要搞特权,这就好比不让公民闯红灯一样。这是一个常识,但是现在还被作为一种特别的要求,甚至当成一种清廉化的举措拿来说事,这就有些可笑了。如果说一个地方出台公务员不许大吃大喝的规定,我能说不好吗?但问题是这本身就是你该做到的。

现代快报:如此说来,在底线之外,地方政府最急需做的相关工作是什么?

王少磊:联想到10多年的公车改革大背景,对取消车牌后的效果不抱太大希望。比取消特权车牌更基本的事,比如公车改革,你都没做,还谈什么别的呢?与此相比,相关的改革应该触及导致问题出现的深层矛盾。如果说你在这个方面省下10块钱,但在另一方面又花掉100块钱,那到时候更会伤害民意。

现代快报:对公车私用、滥用等行为,一直强调监督,社会监督也是一个方面,前一阵子,“河南专拍哥”吕建福成了网络红人,他就专拍公车特权现象而出名。

王少磊:我觉得这类监督的做法客观上也会对搞公车特权的人造成压力。只要是权力,如果没有受到约束,而又没有什么顾忌的话,那就会有腐败的可能。对公车特权现象拍照揭露,监督的是公权,也会让那些人收敛,同时,在伦理方面也没有问题。

快报记者 刘方志

### 新闻链接

## 公车改革16年,公车消费仍惊人

公车治理16年来,目前每年公务用车消费支出高达1500亿元-2000亿元。民众期待改革的声音更是一浪高于一浪。而已有的几种改革模式也屡屡招怨,其根本原因就是,没有去触碰特权。

近年来,随着社会各界对公车制度改革的呼唤日趋强烈,一些地方也先后启动了这项改革。

近日又有消息称,国家发改委已启动中央国家机关公务用车制度改革的调研工作,司局级以

下官员专车或将全部取消。然而,国家发改委对此回应称,近日媒体的报道是引用了今年两会期间政协委员关于公车改革的提案。国家发改委就此次事件的回应也表明公车改革已经逐渐从各地单打独斗的细枝末节的变革,进入到自上而下进行改革的变局,这种回应理所当然符合当下社会公众的期待。多年行而未果的公车改革,会因为这种自上而下的变局发生根本改变吗? 长江日报

### 关键看如何便于监督

现代快报:多省份取消特权车牌,您怎么看这种现象?

竹立家:我觉得取消车牌反而不利于监督,本来有车牌的时候,他还能注意一下形象,群众也看得见,也容易监督。取消车牌后,比如一个公安局局长闯红灯,交警敢执法吗?这样一来,特权车可能会更加肆无忌惮。

现代快报:很多人问,取消特权车牌,相关的特权也就“取消”了吗?

竹立家:取消特权车牌并不等于取消特权,他该怎么干还照样怎么干。

现代快报:如果不取消特权

### 今日视点

## 官员撞死人赔款也报销,太离谱了吧

酒后驾车致5人死亡的洛宁县邮政局长涉嫌以危险方法危害公共安全罪被逮捕,在乡里补贴的基础上,每位死者将得到23万元的赔偿。(12月8日《新京报》)

局长酒后交通肇事,县、乡两级政府为其埋单,有一种撞死人也报的意味,这23万元的赔偿款更像是封口费。

《中华人民共和国国家赔偿法》第二条规定:国家机关和国家机关工作人员违法行使职权侵犯公民、法人和其他组织的合法权益造成损害的,受害人有权依照本法取得国家赔偿的权利。同时第五条规定,行政机关工作人员与行使职权无关的个人行为,国家不承担赔偿。

肇事者谷青阳是国家机关工作人员,但事发之时,谷局长是在与原单位女性下属喝酒后,开车带着其中一名女子回城的途中,很难让人相信谷局长是在行使公职,要说

是跟女下属叙旧,倒是能够说得通。

既然无法证明局长在“公干”,就不符合国家承担赔偿责任的条件。可能是部分国家机关及其工作人员已经习惯于将私活报为公干了,开着机关的车去办自己的事、跟朋友吃饭单位报销、旅游报为考察等等,巧立各种报销名目,民众也是见怪不怪了,只是没想到,撞死人也可以报销,以此而论,国考再怎么热都不为过。

各级国家政府的财政来自于公民上缴的税收,一位局长因为与原单位女下属叙旧而撞死了人,最后用纳税人的钱来赔偿,哪有这样的道理。

从谷局长被逮捕到五位死者家属收到赔偿款,中间相隔不到半月,赔偿效率之高令人咋舌。基于谷青阳的局长身份,死者家属首先想到的是找政府讨说法、索赔。政府为了避免死者家属“抬着

尸体到县委、县政府闹事”,拿钱买平安,摆平此事,乡政府也会受益,于是就出现了县、乡两级政府共同出资赔偿的一幕。但如此荒唐的处理手段,必然会增强公职人员的特权意识,为下一次的权力嚣张埋下隐患。(彭冬明)

### 公款赔偿比撞人更恶劣

官员撞死人公款赔偿,已经不是个例,不久前西峡县气象局局长撞人,就是气象局埋单的。而县乡政府本来与此事无涉,如果有所关联,也只是邮政局局长丧尽天良的撞人行为让当地的名声不好听。当地政府试图以赔偿封口,也就变得匪夷所思。也许在当地政府眼中,稳定和形象远比事件本身的处理来得重要。

但公款赔偿恰恰使当地政府陷入一个误区:人们的不满并非仅仅针对于撞人事件本身,更是对于

公车私用、公款跋扈的不满。而毫无依据的公款赔偿,只会将当地官场的弊端进一步展示在舆论之中,势必会引起人们更大的不满,公款赔偿恰恰败坏了当地政府形象。

当地政府用公款为撞人官员埋单,是对愤怒的人们手忙脚乱的敷衍。当地政府真正应该做的是,首先彻底反思公款赔偿存在的问题,其次要彻查公车私用问题,杜绝此类事件再次发生。同时请求监管部门介入,彻查涉事局长其他方面的问题,打消人们对于涉事局长“受到重点保护”的猜疑。更重要的是,既然涉事局长已经“以危险方法危害公共安全罪”被逮捕,那么当地法院不妨参考孙伟铭醉酒撞死数人一审被判死刑的案例进行判决,要做到这一点,公开透明的审判是必然要求。只有这样,当地政府才能挽回败坏的形象。(张凯阳)

### 公民发言

## “银行收费新规”是不是忽悠我们的?

不少市民发现,此前广受质疑的小额账户管理费、短信通知费等仍在收取。银行人员还称“这些收费监管部门从未取消,我们一直在收取”。记者调查后发现,此前价格主管部门和银行监管机构称已经起草完成,并公开表示将广泛征求意见的《商业银行服务价格管理办法》,在相隔了数月后至今未见下文。

(12月8日《中国青年报》) 此前,商业银行收费项目过多引起普遍质疑后,有关部门纷纷出来灭火,发改委说,已经配合有关部门研究起草了新的《商业银行服务价格管理办法》,争取尽快出台;银监会说,正与发改委抓紧修订《商业银行服务价格管理暂行办法》……将尽快发布。于是,有媒体发出了“多项银行收费被叫停”的报道。然而,这个暂行办法,居然难产到了今天。

具有“教练员”“裁判员”双重身份的银监会,难免偏袒商业银行。据上市银行半年报显示,可统计的15家上市银行手续费及佣金净收入较去年同期增长382.92亿元,涨幅达35.13%,商业银行手续费及佣金增速普遍已超过传统息差收入。可以说,商业银行是靠手续费及佣金过日子了,自然不会轻易减免各种收费。与商业银行利益相关的银监会,怎么会同意减免各种收费呢?

在是否取消不合理收费项目这个问题上,银行监管部门的表现令人失望,他们成了变革的阻力。当手续费及佣金净收入已成为拉动银行业增长的重要引擎时,谁会把手中的肥肉让出去呢?仔细想一想,让银监会来制定“银行收费新规”,可能有下文吗?甚至我在想,有关部门是不是真的起草了“银行收费新规”,都是一个问号。所谓的“银行收费新规”,或许原本就子虚乌有,只不过是用来哄骗客户的权宜之计而已。(张魁兴)

### 媒体思想 刘洪波专栏

## 渑池矿难遇难人数何以一变再变?

河南渑池的瓦斯爆炸,据报死亡26人,升井20人,其中6人生命垂危。按照等级标准,这算是特大事故,但说实话,看多了矿难,这原本不算什么了不得。

这样说,显得非常冷酷。然而,看多了一死几十人百多人的新闻,人的神经岂能不坚强?每个死者都是生命,但作为事件,生命就变成了统计数字。当火灾、车祸、中毒、矿难等死消息经常就会出现时,你也许就无法被小数字触动了,如果不是这样,悲伤岂不变成生活的完全主题?

上个月,新西兰发生一起死亡29人的矿难,25日新西兰举行了全国哀悼,事故中死亡2人的澳

大利亚也宣布政府机构下半旗。死亡29人就举国哀悼,是因为这样的事情很少发生,如果三天两头就这样,那国旗还抬不抬头了?

有的国家,好多年发生一起重大矿难,这样的国家也并不就一定要发达到什么程度。秘鲁也不算什么强国,也硬是创造了矿难营救的奇迹,33人被困几个月全部生还。近年有人以非洲的“血钻”比中国的挖煤,称为“血煤”,我看这仍然不足以表达矿难的恶劣性。钻石带着血腥,还只是交易带来的后果。我们这边的煤炭,是直接就将人杀死在开采的处所。

渑池矿难发生后,我们再次看到了隐瞒的把戏,例如矿主失踪和死者被藏尸。矿方起初说下井20多人,其中6人遇难、3人被困。抢险指挥部后来发布数据,当班33人,死亡13人,升井20人;几小时后又宣布,当班46人,死亡26人,升井20人。升井数字是没法改变的,但当班多少人,死亡多少人,既然可以改过再来,难道就能相信改到了实事求是?

3年多前,渑池兴安煤矿发生特大事故,报告死亡4人,后来初步核查,死亡人数为24人。现在死26人,报告13人。从瞒报六分之五到瞒报二分之一,这算是“瞒报有好转”吧。死亡数字几乎永远神秘。一个连死人数字都神秘的地方,还能有什么可以让人放心呢?

“事故原因正在调查中”,又能查出什么新鲜原因呢?违规下井,安全措施不落实,如此而已。至于遇难人数的问题,监管的问题,看起来仍然不会得到认真的追究。事故总让人有“瞒报了没有”的困扰,就表明管理者失去了处理事务的基本能力。然而在如此昭彰的事实面前,仍然只有“落实不力”被考虑,轻飘得令人无语。

“发展中的问题”,这大概是关于各种祸难、牺牲与冲突的一种标准解释。很多人说得非常轻松,好像发展就必然有生命去祭旗,好像发展下去问题就自然消失。自信,自欺?谁知道呢。(作者系著名杂文家)