你知道当地有多少公车吗

公开公车数量,更能体现对公民知情权、监督权的尊重,因为公车是花公款买的,买了多少、消耗多少,理应给老百姓一个明白账;过去长期的不公开或公开不彻底,是一种不正常状态,应该彻底扭转过来。

>>头条评论

□本报评论员 张金岭

针对有市民向北京市财政局申请公开公车数量一事,该市财政局官员在市人大会上表示,大概会在3月份公开这个数字,并强调今后有望每年都公布这个数字,以接受社会监督。

届时,北京市如能按预期公开公车数量,那么该市的公车管理就将从行政系统内的封闭管理,转变到向社会开放透明的管理模式,这将是公车管理方式的重要变化,将为全国其他地方的公车管理改革带个好头。

公车数量早就应该公开。无论从哪个角度说,公开都比不公开好,早公开比晚公开好,彻底公开比部分公开好。

至于公开的理由,很简单:首先,监督的前提就是公开,没有公开,就根本谈不上社会、舆论和公民的监督,如果说有监督,那也只能是权力系统内部的监督,其监督的过程和结果,最终如果没有外在的监督,则有可能大打折扣,因为这样的监督是在利益共同体内部进行的。

其次,公开公车数量,更能体现对公民知情权、监督权的尊重,因为公车是花公款买的,买了多少、消耗多少,理应给老百姓一个明白账;过去长期不公开或公开不彻底,是一种不正常状态,应该彻底扭转过来。再次,公开是取信于民的好办法。长期以来,因为没有公开或公开不够,对于公车数量和公车消耗,社会上有多种多样的说法,也有多种多样的意见,那么公车到底有多少,这应该是每个公民都有权知道的信息,如果官民之间没有基本的信息对称,误解就是必然的。更重要的是,公车数量的公开,是公民对政府财政监督权的延伸,而对财政的监督,是在法制国家公民监督政府的核心内容,但在目前,我们的监督方式主要是人大代表在两会上看一看未必看得懂的预算报告。公车数量公开了,老百姓至少能大概知道当地政府为公车花了多少钱,这比纸面上的监督来得实在,也来得有力。

从这个意义上说,一个地方的政府,应该向社会公开的,就不仅是公车的数量,只不过公车天天在街上跑,更惹人注意罢了,其他如公款招待费以及住房、医疗、福利等状况,都有必要向社会公开。像公车数量这样的政府信息充分公开,可能意味着权力会受到更多的制约,甚至意味着自己的利益可能受损,这是被监督者不愿主动面对的。这些年来,我们虽然为政府信息公开立了法,但一些地方的信息公开情况很难尽人意,以至于网民在网上曝光政府部门的消费账单来行使监督权。值得注意的是,这次向北京市财政局提出公开公车数量申请的,是一位叫叶晓静的律师,也就是说,是一个公民在法制轨道上的积极行动,推动了政府向社会公开公车数量。从某种意义上说,政府信息公开的程度和范围,考验的不是政府部门的道德自觉,而是我们公民意识的发育程度,是我们对政府的监督能力。

你知道当地有多少公车吗?让每个关心公共事务的人,都能轻松获取当地政府公车数量和消耗的信息,这需要政府自身的努力,更需要公民、媒体以及法律阶层等的积极推动。但愿北京市公开公车数量能产生巨大的示范效应,使今后公车消费的信息公开成为一种常态。

>>声音

如果政府不能控制总体税负,沉重的制度成本将进一步削弱经济的竞争力和造血功能。

——经济学家马光远认为。

未来中国要有效控制流动性过剩,就必须摆脱治理成本日益加大的对冲操作模式,应以解决内外失衡为主要着力点,要从“藏汇于国”向“藏汇于民”的战略转变。

——国家信息中心预测部副研究员张茉楠说。

房地产税可以推出,关键是这笔钱要交给基层政府来用,交给区政府来用,由区政府来直接为本地的业主提供服务。

——央行货币政策委员会委员李稻葵说。

■本版投稿信箱:
zhangjinling@qlwb.com.cn

从逃费案看小人物的生存艰辛

公共专栏

□刘洪波

继续关注河南农民368万元逃费案。

事件还在持续发展,法院处理4名责任人员后,检方承认存在失误,案件已撤销。交通部又出来回应,不收费,公路建设不会有如今的成就。媒体在报道,收费案中的涉案者时建锋、时军锋兄弟家境十分贫穷。

这个案件原本的指向,几乎是将时建锋树为反面教材,以教育人们不要逃费,并显示法律的严肃。然而,案件的披露及后续信息,使正反面在舆论中发生了彻底的颠倒。

时建锋以顶包者身份,走完了审判全程,被判无期徒刑。这是糊涂判案的证明。但某种程度上,这种糊涂判案,在“大方向”上来说,却并不是糊涂的。今天,公职人员犯罪轻刑化、缓刑化,是一个现象;有着各种光环的人物,也在轻刑化、缓刑化;“以钱买命”更作为一种新的司法实践在运行。对一个拥有政治、经济、文化、社会等资源的人来说,司法中既有各种轻缓量刑的正式通道,在程序上获得的保证也更加充足。

在时建锋被判无期徒刑引起舆论强烈质疑后,法院说事实清楚、适用法律准确、程序合法,后来又说案件有疑点,曾发回检方补充侦查,但并未侦查出新的事实。这就是说,案件并非无懈可击,但法院仍然作出了无期徒刑的严重判罚。时建锋是一个农民,一个底层人,可以有疑作判;如果是一个拥有某种资源的人,还会被这样判决吗?无论在程序上,在实体上,底层人在司法中处在被随便发落的境地,程序正义和实体正义都难以实现。

在公路收费上,同样呈现了“底层不利”的本质。

无论公路建设成就有多大,都无法回避一组骇人听闻的数据。这组数据是,2辆车,8个月,逃费368万元,罚款还要另加200万元。这组数据,就是公路建设成就的底座。

我们还要看看,公路收费及建设成就,由谁来承担。有一些车辆,是法定免费的,包括军警车辆、救护消防车辆等等,这是应当的,收费高低,不是问题。有大量公车,收费高低,也不是问题。这些费用,公款直接报销,实际是普通人间接承担。更多车辆是私家车与社会车辆,这才是真正的被收费者。自驾车、大客车、运输车等等,车主、乘客、货主、商品,都在掏过路费。底层在公路收费中,承担了最多的费用。

收费只是经济制度的一个小体现。如果你想想近些年来,工商登记中个体经营者数量不断减少,政府营商环境建设中关照大资本或国资超过注重公平市场环境,以及税收过程中个税起征点低、高收入者缴税比重下降,企业税中越大的企业越有可能获得优惠减免,就可以知道,经济制度上普通人有更大的压力。

在社会管理中,可以看到普通人同样是弱势的。偏远山区,会有小学生路边见到小车要敬礼的做法;招商城市,会有外地客商车辆不处罚的规定;大中城市,会有严格的城管执法使底层生计不能开展。此外,在每个地方,你都能够体味到小人物与大人物的差别。

文化上,普通人也失去了主体位置。文化风向和生活方式同样被权力、金钱和名望主导。普通人的生活方式被认为是糟糕的,普通人的趣味被认为是低级的,市民、农民的文化形象是负面的,普通人、底层人在社会文化上的赋值往往代表着无能。

我们能够看到普通人、底层人在社会的各个方面,制度性地失去了位置,同时也失去了价值的自我认定,普通人、底层人开始接受否定自己,接受被摆布到不利位置。此时,当我们想到“主流人群”、“大多数人的幸福”,不知如何寻找到证据。