必须彻底推开“李刚门”

李启铭该当何罪,自有法官定夺。但是,公众之所以持续关注“李刚门”事件,并非仅仅想了解法院对李启铭的最终判决结果,他们更想知道与判决结果相关的所有程序是否公正。

>>头条评论

□本报评论员 沙元森

受到广泛关注的“李启铭撞死河北大学学生陈晓凤”案将于1月26日在河北省望都县人民法院开庭。这意味着从法律上终结扰扰的“李刚门”已经为期不远。

相对于扑朔迷离的钱云会案,导致陈晓凤死亡的交通肇事细节基本是清晰的。另外据媒体报道,遇难者陈晓凤的父亲不仅与犯罪嫌疑人李启铭的父亲李刚达成了“赔偿协议”,还签署了“刑事谅解书”,这都为该案的判决埋下了伏笔,想必将来的判决结果也不会有太大的弹性空间。

李启铭该当何罪,自有法官定夺。在公众的高度关注之下,此案应该会有一个符合法律规定的公正结果。但是,公众之所以持续关注“李刚门”事件,并非仅仅想了解法院对李启铭的最终判决结果,他们更想知道与判决结果相关的所有程序是否公正,比如陈家在其中有没有受到外界尤其是权力部门的压力,他们究竟能否自由地接受媒体采访,“经济赔偿”与“刑事谅解”又是在何种状态下达成的。否则,看似公正的结果也可能继续引发民意汹汹。此外,李刚究竟有没有五套房产的问题还没有见到官方的答案。河北省省长当初表态“经过审查后作出处理”,为何公众至今没有看到相关部门对此事的调查结果,难道调查有没有房子比调查交通肇事案还艰难吗?李刚的房产问题不仅关系到基层官员的清廉,也关系到地方政府的信誉,这个问题绝不能似是而非。公众在交通事故发生之后所表现出的愤怒和焦虑,其实正是对公权腐败的担忧。李刚清白与否得不到澄清,“李刚门”又如何清白收场?

此事拖得越久,政府公信力就流失得越严重,事关社会公正,不可能寄希望于老百姓的健忘。直到现在,有关部门对关键问题秘而不宣,任由外界猜测和议论,实在是一个“下策”。人民网舆情监测室前不久分析认为,该事件反映了“政府危机应对的重大缺陷”。

“李刚门”虽一拖再拖,但目前仍有赢得公众信任和谅解的余地,那就是公开回应公众的所有质疑,公开对李启铭的审理过程,公开对李刚的调查结果。“正义不仅应得到实现,而且要以人们看得见的方式加以实现。”唯有公开,才能做到这一切。目前,网上舆论也非常关心此案能否进行公开审理。如果公开审理,除了当事人亲属之外的其他公民包括记者能否顺利地申请旁听,也是媒体关注的问题。

单纯地在司法领域里审视,“李刚门”或许只是一起简单的交通肇事,但是在社会舆情中,“李刚门”早已演变成公共事件,既考验着司法的公正性,也考验着政府的公信力。在已经“失分”的被动形势下,有关部门能挽回局面的有效办法就是让公共媒体广泛介入,梳理和澄清所有围绕“李刚门”的谜团。引导舆论,不能只跟在舆论后面灭火,公开真相、用事实说话往往更有力量。

因此,在法院开庭之前的这段时间内,可能是处理“李刚门”的最关键时期。春节在即,公众和媒体的注意力会稍有转移,但想瞒过他们“暗度陈仓”也不容易。

高速公路收费已走到十字路口

>>言论观察

新华社昨日发表“新华时评”文章,针对200多辆货车拒走高速公路,在三峡坝区北岸码头排队候船,以及河南农民时建峰“逃费案”,指出备受诟病的高速路收费模式已经走到十字路口,亟需回视、反思,确定下一步的方向。

文章说,政府还贷公路在收费年限届满或已还清贷款后,必须停止收费,对此我国公路法有明确规定。而在现实中,相当多还贷公路通过转让收费权等方式“摇身一变”,成为“经营性公路”,由此拥有了“收100年费也行”的肆无忌惮。

文章最后认为,如果高速公路和铁路一味向着“更快、更长、更密”的方向飞奔,向着修路“致富”的思路运营,却让更多人“交不起费”“买不起票”,也就失去了发展的最终意义。

限制公车,不仅仅为了治堵

公共专栏

□潘洪其

广州市近日出台缓解城市交通拥堵方案征求意见稿。治堵方案提出,适时适度提高停车收费标准总水平,增加机动车使用成本,并将研究收取交通调节拥堵费的可行性。在此前专家讨论稿的基础上,方案明确了不限制私家车上牌的意见,取消中心城区限制外地车的措施,并新增了限制公务车的内容。

上个月,北京经过向社会征求意见,出台了缓解交通拥堵的措施,现在广州紧随其后,也拿出了治堵方案征求意见稿。与北京相比,广州的治堵方案有一个明显的不同之处,也有一个明显的相同之处。不同之处在于,北京通过摇号上牌限制私家车增长的数量,在中心城区限制外地车行驶;广州在这两方面不作限制,但拟通过提高停车收费标准、收取交通拥堵费等举措,增加机动车使用成本。一个着眼于限制车辆的数量,一个着眼于提高车辆的使用成本,两者都能达到限制车辆使用从而缓解交通拥堵的目的,因此很难说谁比谁更高明,或者谁比谁更不好。

相同之处在于,北京和广州的治堵方案都提出了限制公务车的内容,而且限制措施也基本相同,都是要求在未来一段时间内,市属各级党政机关、全额拨款事业单位不再增加公务用车指标。作为国内两个具有代表性的大城市,北京和广州各有不同的特点和“市情”,两地的治堵措施各有不同,再自然不过;相较之下,两地都把限制公车作为重点措施之一,则足见这个相同之处是更重要的,也是更能说明问题的。

这就是说,在北京、广州这样的大城市,包括一些规模稍小的中等城市,日渐庞大的公务车队伍,已经成为导致交通拥堵的一个重要原因,拿公务车“开刀”,严格控制公务车的数量增长,也就成为缓解交通拥堵的一个必然选择。达成这个共识之后,关键还必须明确公车的范围,避免被“偷换概念”。包括北京、广州在内,许多地方都把公车的范围限定为“党政机关、全额拨款事业单位的公务用车”,其他公权机关如人大政协机关、司法机关的公车,以及具有公权机关性质的一些公共组织(工会、妇联、共青团等)的公车,都不在限制之列。这就把公车的范围大大缩小了。如果只是限制一小部分公车的增长,大部分公车成了“漏网之鱼”,对于治堵根本起不到什么作用。

限制公车是治堵的重要举措,但限制公车又绝不只是为了治堵。从根本上讲,限制公车消费是强化立法机关对公共财政的硬约束,降低行政成本,提高行政效能,遏制公务活动中的铺张浪费和腐败行为的必由之路。因此,无论是在交通拥堵严重的大城市,还是在那些交通拥堵不严重的地方(如一些中小城市),限制公车消费都是政府必须努力追求的目标。而且,这种限制不应停留于某个时间段里不增加公车指标,更应当通过“动真格”的公车改革,大幅度减少公车的数量。只有这样,才能大幅度缩小公车管理的范围,降低公车监管的难度,才能对超标购车、违规配车、公车私用等公车消费痼疾进行“釜底抽薪”式的治理,最终通过“减少公车”以减少“车轮腐败”。

各地治理交通拥堵,为限制公车提供了一个现实的契机,而减少公车数量、限制公车消费的改革之路,在这个新起点上才刚刚开始。

■本版投稿信箱:
zhangjinling@qlwb.com.cn