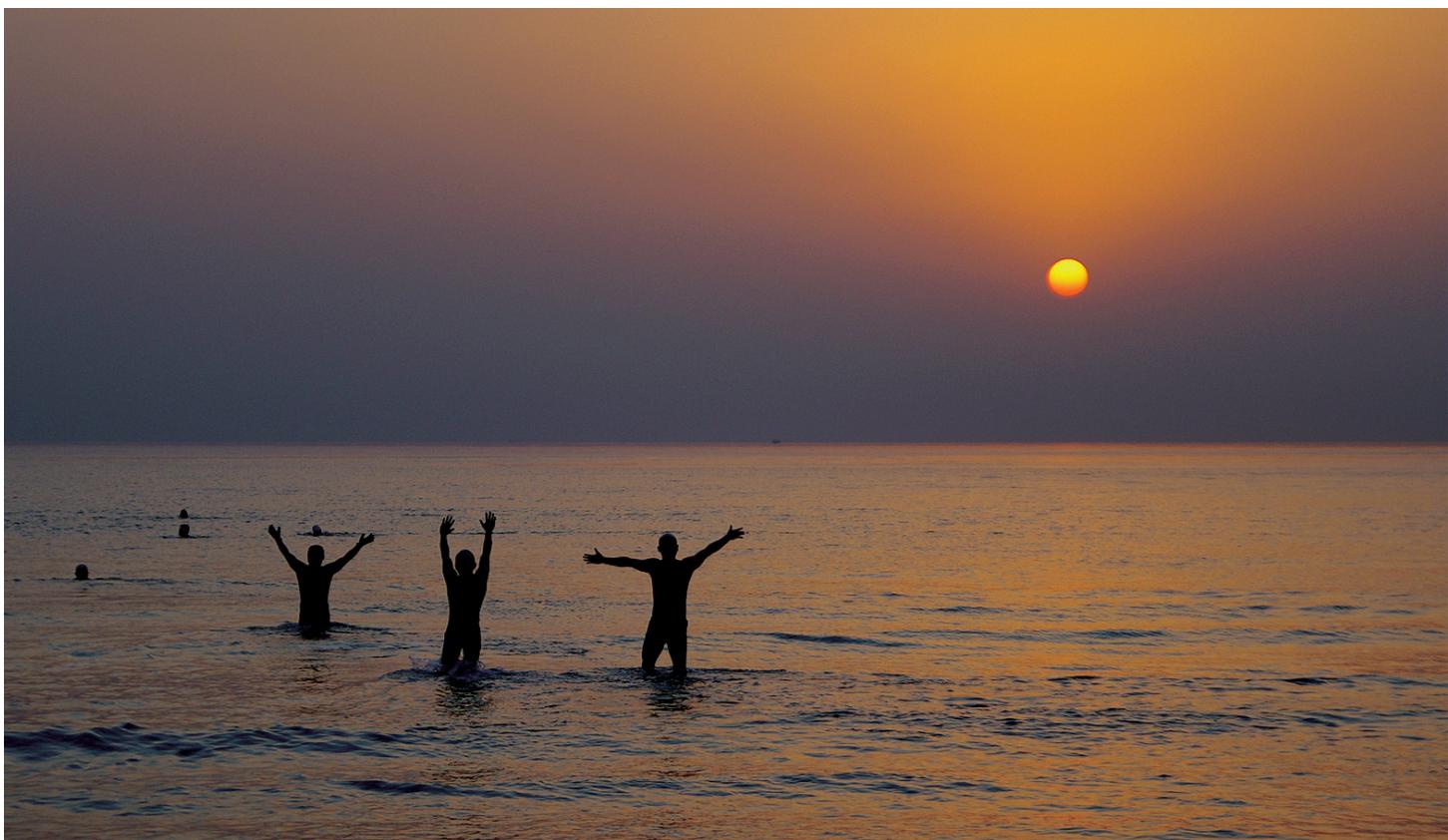




你 好 2 0 1 4



喜迎2014  
新华社发

# 新一年 我们要明明白白

■ 个论

## 2014,在“明明白白”的道路上前行

刚刚过去的2013年,可谓公务员的“禁令之年”。2013年以来,中共中央办公厅、国务院办公厅、中纪委等中央部门至少出台了14部约束党政机关工作人员各项行为的规定。禁令频频之下,一些官员感叹“为官不易”;而相应的公务消费行业和市场也受到冲击、遭遇寒冬。(1月1日《法治周末》)

史无前例的反腐高压态势下,官员感叹“为官不易”,应该说具有一定的针对性。它说明一系列禁令真正产生了效力,反腐反到了一些官员的“痛处”,这未尝不是对反腐效果最有力的反证。但正如网友所言,应该纠正的认知误区是,“不是公务员不好当了,是贪官不好当了,庸官不好当了,恶官不好送了”。

较之于现在一些官员埋怨“官不好当”,过去的“官好当”,并非仅仅说官员这一职务本身既轻松又体面,而恐怕更多是指在权力运行体系不够严密的制度下,官员手中的权力拥有较多的法外运行空间,有权力自肥的便利,有优越的特权式福利。于此就可明白,通过有力的反腐、改革,让“官不好当”,只不过是剔除过去那些笼罩在权力之上的特权弊病,压缩权力在法外的运行空间,将权力逼进笼子。而这,也是改革必须要清除的既得利益阻力的重要部分。

有专家称,“官不好当”是发达国家的常态。其实严格说来,这种表述并不甚准确。官员也是社会当中的普通一员,他们也应当是社会进步的直接受益者。那种权力不受约束和监督,特权福利大量存在的官场生态,并非正常的官员职业图景,它天然影响社会的公平正义,阻碍关系到每个人的社会进步。所谓“不好当”,无非是对公务员的“职业规范”执行得更严,让这一职业更加名

副其实。

从另一角度来说,约束权力,加强权力监督,让权力不能肆意自肥寻租,其实也是对于权力自身的保护。在法治框架内运行和履职的权力与官员,无疑会更倾向于以兢兢业业的履职去为民众服务,赢得民心,所谓“仕途”也自然更有保障。

在目前的权力运行体系下,言“官不好当”还为时尚早。一来,现阶段的反腐、禁令只是过渡性的治标之措,离“将权力关进制度笼子”仍有较大差距。二来,让权力受到约束,在规则范围内运行,只是衡量官员的最低标准。官员如何绞尽脑汁,倾心尽力“为人民服务”,为民生献计献策,为社会发展忧心,去赢得民心,以防止被民意淘汰,这才应该是一名合格公务员的真正压力所在,也应该是“官不好当”感慨的最大缘由。

随着对于权力约束的制度化监督逐步收紧,让官员感慨“官不好当”之余,它更大的目标应该是完成对社会权力观的改造。公务员也只是众多社会职业中的一部分,只因为它是代表人民行使权力,天然要受到更多的社会监督。这是公务员这一职业的基本要求。也可以说,当官员群体和权力系统都能得到规范的约束,社会向好,才能真正成为可能。官员群体也将会是这场时代进步运动中的受益者。而不管是官员还是社会,都要习惯“官不好当”这一基本趋势。

展望2014,我们乐见公务员群体有更多的“为官不易”感慨,因为这种声音越强烈,我们离一个清明社会的目标就愈近,在“明明白白”的道路上也就走得更加稳妥。

□朱昌俊

■ 街谈

## 乐见“拼车”有了合法通行证

继出租车合乘政策出炉后,国内首个小客车“拼车”指导意见近日将在北京出台。“按人头合理分摊合乘费”被写入北京市《小客车合乘指导意见》当中。(1月1日中国广播网)

《意见》首先定义了“合乘”行为,一般是同一小区或毗邻小区业主出行路线相同的人搭乘,签订合乘协议拼车出行。根据合乘目的,可分为上下班通勤的长期合乘、节假日返乡的长途短期合乘。根据分摊费用可分为公益性合乘和互助性合乘,公益性合乘不收费;互助性合乘可以合理分摊出行过程中的油、电、气、高速通行费。

这个“拼车”指导意见第一次把过去禁止拼车的规定撕开了一道口子,可以在不以营利为目的的基础上,实行“小客车合乘”了。应该说,允许和推行拼车是一件利国利民的大好事,比如,低碳环保、节省资源,减少拥堵、消解交通压力,节约支出,增加人际沟通等。在去年面对雾霾的形势下,人们更加呼唤拼车行动。据统计,目前路面上的机动车有60%至70%是空载的,造成了很大的资源浪费和环境污染。如果推广使用合乘用车,路上的车辆可以减少30%左右,可有效缓解交通拥堵,减少雾霾影响。

但是,拼车遭遇的最大阻力就是所谓“非法营运”问题。《道路运输管理条例》规定,只要发生资费给付的行为就会被定性为非法营运,于是会受到严重的罚款处罚。而如果一律规定拼车只能免费,显然不符合国情,是大多数人不愿意的。因此,应该从法律上扫除拼车的障碍,重新界定“非法营运”的内涵,不是以是否给付资费为标准,而是以是否实现营利为标准。就是说,如果拼车者给付的资费不高于发生的汽油费、过路费,那么应当认为这是搭车者

对车主成本的合理补偿,属于非营利性性质,当然也不属于非法营运了。现在,北京市终于作出了这样的规定,从而为拼车颁发了通行证,这是令人高兴的,属于开全国风气之先,很值得赞扬和推广。

不过,我觉得,北京的这道口子还可以再开大一些。北京的规定在理论上承认,只要不以营利为目的,就是被允许的,但同时又规定必须合乘双方事先约定,签订合乘协议。这后一条其实没有理由,只是为了运营部门的管理方便而已。问题是,这样一来,就把事先没有约定的拼车排除在外了,这与我们解决拥堵、减少雾霾的初衷是不相符的。就是现在规定的“两三个人住在同一个小区,每天上下班时间一样,单位相距不远,不妨合乘”的形式也太狭隘,也应该包括在同一单位或附近工作,往相同方向下班的员工拼车。另一种是不固定的临时组合型,例如网友通过网上发帖,相约乘车,到同一个目的地的拼车;还包括农民工拼车返乡等,总之,只要不以营利为目的的拼车,都应该允许。难道人家确实只分摊了油费、过路费,就因为没签订协议,就要被当作非法营运罚款?这是没道理的。除非你能证明确实营利用了。

在国外,法律“打击”的恰恰是“空车”,通过提高收费控制私家车空载率;鼓励车主多搭行人,在满员的情况下可免收或少收高速费;对挂牌车辆在满员的情况下在部分路段可优先通行。这些都是为了节约资源和保护环境。我们为什么总把资源和环境问题置之不顾,却只是盯住什么“非法营运”,这样的执法思路真的要改了。为了防止“非法营运”,甚至连本来意义上的拼车也被禁止,这正是部门利益影响公共政策的负面典型。 □殷国安