



THE BEIJING NEWS

创刊于2003年11月11日

总第3043期

统一刊号
CN11-0245

主管
中共北京市委宣传部

出版
新京报社

地址：
北京市东城区幸福大街37号
邮编：100061
传真：010-67106766
新闻热线：010-67106710
(24小时)
发行热线：
010-67106666
新京报网：
www.bjnews.com.cn

广告经营许可证号：
京宣工商广字第0068号

常年法律顾问：
北京市岳成律师事务所

声明：
未经本报许可，不得转载、采用本报及本报网站刊载之内容。

更正与说明

【事实纠错】

1.3月9日A31版《政坛女人花》(编辑：储信艳)一文，右下方提到的泰国总理“英拉·西瓦那”应为“英拉·西那瓦”。

2.3月9日D03版《布莱克·莱弗利》(记者：陈晓)一节，第1行及倒数第3行中提到的“Queen B”均应为“Queen S”。

【文字更正】

3月9日A18版《晚会费用不如捐赠买校车》(校对：何燕 编辑：刘岚)一节，倒数第1行中“两全齐美”应为“两全其美”。

本报谨就以上错误和疏漏向读者和相关单位、人士致歉。
挑错热线：010-67106710
栏目编辑：李赛

■ 社论

减少官员代表，更能聚集基层民意

降低官员代表比例，可更真实地集纳基层情况，防止经济和社会管理与民意脱节，提高议政与民意之间的契合度。

关注 2012 全国“两会”之八

3月8日，全国人大常委会副委员长兼秘书长李建国就第十二届全国人大代表名额和选举问题的决定草案作出说明：为优化代表结构，保证全国人大代表的广泛性，第十二届全国人大代表中，基层代表的比例要比本届有所上升，农民工代表人数要有较大幅度增加，党政领导干部代表的比例要有所降低。

基层代表与党政领导干部代表比例的一增一减，勾勒出了一幅如何进一步完善人大代表制度的路线图。人

大代表制度，最主要的一个特征是代表的广泛性。如果比例失调，那就难以聚集真实民意，确保议政质量。

客观地看，人大代表的比例构成，脱离不了社会和经济变迁的痕迹。在经济目标作为全社会的主要追求目标时，拥有较多资源的政府部门和企业，扮演着重要的社会角色，这是这一群体占有较高的人大代表比例的重要背景。

社会的贡献率、在经济和社会生活中发挥作用的大小，固然是人大代表产生过程的重要考量，但是，如果考量标准过于单一，导致人大代表“精英化”，有可能导致民意聚集渠道变窄。特别是，由于人大代表具有荣誉

性，单一的考量标准，有可能导致代表比例趋于失调。实际上，这种情况也确实存在。诚如全国人大常委会、内务司法委员会副主任委员陈斯喜接受记者采访时所言，“领导干部的代表比例和企业领导的代表比例偏高，有的人说人代会变成了‘干部会’，使代表性受到影响”。

调整代表的官民比例，也是现实情况的要求。

当前，除了经济管理，社会管理的重要性越来越凸现。加强和创新社会管理，是转型期社会矛盾累积速度加快之后，必然要作出的战略应对。社会管理的复杂性，表现在基层矛盾的尖锐性和利益博弈的尖锐性越来越突出。领导干部

全局性的岗位性质，客观决定了他们对于基层问题的把握和认知，不如基层代表更真切，更鲜活。提高基层代表比例，降低领导干部代表比例，可以更真实地集纳基层情况，防止经济和社会管理与民意脱节，提高议政与民意之间的契合度，从而在立法层面，就起到改进社会管理的作用。

还要看到，领导干部兼任人大代表的比例过高，有可能产生“角色”上的矛盾。行政领导旨在目标的制订和达成，人大代表则需对目标达成过程进行有效监督。尽管二者并不全然矛盾，也有一致性，但毕竟存在潜在冲突因素。因此，领导干部作为执行者，

人大代表作为监督者，两个角色应当适当分离。

当然，岗位性质决定了领导干部预期目标的设定会更具全局性，对于制度改进的路径、所需成本和收益考量更全面。更多的基层代表进入人大，其实也对其参政议政的水平提出了更高要求。因此，基层代表的实践性经验，必须与专业化的议政水平相结合，对此，建议人大机关今后着重加强基层代表议政能力的培养，如不妨为他们量身定做一些培训课程，为他们提供专门的助手与参谋，给他们创造更多问政机会等，如此才能让代表结构的优化推导出行政能力的优化，使议政的接“地气”，传导为治政的民意基础。

■ 观察家·我看两会

“清费理税”，从机场建设费开始

这些收费项目，属于改革初期的权宜之计，理应退出历史舞台。

全国人大代表、湖北省统计局副局长叶青在两会上呼吁取消收了20年的机场建设费。叶青说，在我国，像机场建设费这样临时性的、克服困难的基金、资金、附加和专项收费，还有20多项。它们的开征大都在上个世纪80、90年代，开征的初衷是“扩大积累，压缩消费”，先勒紧裤腰带，等经济条件好了再增加消费。

取消机场建设费，无论是代表、委员，还是社会舆论，都呼吁了好多年，但一直无果。诚然，改革开放初期，国家财力薄弱，为了获取基础设施建设投资，不得不依靠民众的财力，来支持国家的发展。但现在形势变了，财政收入连年高速增长，2011年全国财政收入已突破10万亿，这样的情况，显然不能再要求民众勒紧裤腰带支持国家建设。

况且，中国经济投资与消费两大马车严重失衡，2010年，国家征收的机场建设费是136.41亿元，一个收费项目每年从民间的消费中“抽血”上百亿，去扩大投资，显然加重这种失衡。这些钱，如果留在民众的荷包里，去用于消费，对于内需的拉动作用要大得多。

如叶青所说，像机场建设费这样，与形势发展相悖的收费项目还有很多。如铁路建设基金、电力建设基金、三峡工程建

设基金、公路建设基金、农村教育费附加等，除了中央层面的之外，还有不少地方政府性基金。这些收费项目都由民众和企业来承担，对经济民生的发展，造成了长期的制约。

例如，三峡工程已于2009年建成发电，实现盈利能力，但三峡基金却更名目，以“国家重大水利工程建设基金”的名义，继续在收取，继续增加民众的电费负担，这明显不合理；铁路建设基金征收比例过高，已经影响到企业经营，尤其是煤企，它们一年要为此付出两百多亿；而公路建设基金，既对旅客收取，也向货主收取，是公路客运票价过高，物流成本高企的一大重要因素……

单单一个基金、资金、附加或专项收费，从民间抽走上百上千亿，总数叠加起来，其负面影响不难想象。实际上，这些收费项目，属于改革初期的权宜之计，当经济转型基本完成、国力与往日不可同日而语时，理应让这些收费项目退出历史舞台。

目前中国名目繁多的行政收费，以及像基金这样“似费似税”的不规范收费项目，已到全面清理的时候了。只有“清费理税”，才能藏富于民，从机场建设费开始，启动“清费理税”，到那时候了。

□韩涵(媒体人)

■ 来论

应建立“刑事被害人救助”制度

全国人大代表、广东省高级人民法院院长郑鄂在分组审议《刑事诉讼法修正案(草案)》时提出，“我们剖析过上访案例，有相当部分是被害人一方无法获得赔偿，因为被告人本身没有财产。被害人家里的主要劳动力致残或者死亡，生活困难没有人管，导致部分人长期上访”。他建议，应建立刑事被害人国家救助制度，以维护社会稳定。(3月9日《新快报》)

其实，建立刑事被害人国家救助制度的呼声，学界已提了十来年。在这一呼声中，2009年八部委联合出台了《关于开展刑事被害人救助工作的若干意见》，在人民法院和人民检察院系统建立起了刑事被害人补偿基金。但救助

基金的资金来源严重不足，致使一些法检单位只是象征性地做几起，而不敢铺开。据最高人民检察院透露的数据，2009年，全国检察系统仅救助刑事被害人666万余元；2010年，也仅救助4875万余元。

而即便能很好落实刑事被害人补偿制度，作用其实也很有限。据统计，我国每年的刑事案件立案率在400万起以上，而破案率只在40%-50%，大部分案件的被害人连加害人是谁都不知道(据《社会公共安全研究》)，这些案件根本进入不了检察和审判程序，上述补偿基金，跟这部分被害人完全没有关系。

在罪犯方没有赔偿能力的情况下，由国家来承

担对被害人的救助责任，已成为许多国家的通行做法。刑事被害人救助制度，不应成为立法空白。大多数国家规定，暴力犯罪中的被害人属于救助对象，例如美国、英国、德国、新西兰等即是；少数国家例如加拿大，规定所有的刑事被害人(包括诈骗等非暴力犯罪中的被害人)都是救助对象。

这次刑法修正案的审议，将“保障人权”写进了刑法，成为公认的最大的亮点。大家关注的焦点多在保障犯罪嫌疑人、被告人的人权上，这是必要的；但遭受犯罪侵害的被害人的权利，是否也应引起高度重视？那就从建立刑事被害人救助制度着手吧。

□慕松(教师)

问责驾校更应问责驾照考官

《江苏省机动车驾驶人培训管理办法》近日实施。文件中规定加强对驾校行为监管，驾龄3年内的车主违章及事故都要“溯源”。单位事故死亡5人以上时，有关部门将公开驾校名称。重大事故外，问责将以驾校培训是否规范等作调查、取证并追究相关责任。(3月9日《中国青年报》)

正所谓“教不严师之惰”，新手上路水平高低，很大程度上取决于驾校的教学质量。出了问题追究没有问题，但要本着实际来执行。造成新手上路

路不合格的原因有多种，要具体分析“板子”是否该打在驾校身上。至于意外原因导致的交通事故，就不能不分青红皂白给驾校扣帽子。

驾校误人子弟不是个别现象。有些驾校只顾赚钱，不重教学，有些驾校设施或者师资本就不合格，只要驾校钱收足了，只要教练被请吃喝、请塞烟地伺候好了，就敷衍了事地把学员送出校门。对于这样不负责任的驾校，应进行严格调查，发现问题严加惩处。

可是，还有一种情况

是驾校已经尽责，但学员没学好，由于交管部门考试把关不严，却轻松拿到执照，驾校理应承担无责。

把潜在的“马路杀手”拦住，不仅需要驾校担责，更要交管部门承担起严格发证的责任。只要考试环节铁面无私，让不合格学员统统“靠边站”，驾校想帮学员蒙混过关都没门。所以，对车主违章“溯源”，更要对交管部门考试、发证形成问责“溯源”，才能把安全漏洞真正堵上。

□许晓明(媒体从业者)