



THE BEIJING NEWS

创刊于2003年11月11日

总第3267期

统一刊号
CN11-0245

主管
中共北京市委宣传部

出版
新京报社

社长、总编辑：戴自更
执行总编辑：王跃春
副总编辑：何龙盛 王悦
编委：吕约 王爱军 刘炳路

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

【文字更正】

1.10月19日A28版《认为360造谣方舟子提诉讼》(校对：李新荣 编辑：唐博文)一文，第1栏倒数第2行中“打架斗士”应为“打假斗士”。

2.10月19日B20版《西四环小户型新品入市》(校对：庄文涌 编辑：陈哲婉)一文，第2栏第2段第5、6行中“一期精装产品为现房”应为“一期产品为精装修现房”。

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

非营利的公证处不该有“效益工资”

公证是个靠信用吃饭的行业，遵守公证法是最基本的守信。若连公证法上的“不以营利为目的”都抛弃了，这样的公证处也就没什么公信了。

近日网络热传浙江省桐乡市公证处主任年薪高达八十多万。就在舆论一片哗然之时，这则传言居然被证实了。据桐乡市审计局一份审计报告显示，这家公证处2010年度收入合计766.07万元，净利润69.19万元，员工15名。其中三名公证员(事业编制)的年收入分别为83.22万、62.33万和63.02万。网友还爆料说，公证处领导们去阳澄湖吃了次螃蟹，公款报账16万元。(据10月19日《钱江晚报》)

面对舆论质疑，去年11月份才从桐乡市司法局局长位置上退下来的莫建中给出了一个解释，称这三名公证

员的年收入“是符合当时的相关规定的”。2007年，桐乡市人事局、财政局、司法局三个部门联合发文《关于调整桐乡市公证处工效挂钩方案的意见》，确定公证员效益工资按年业务收费提取，200万的指标基数内按20%，超额部分是按28%提取。

这一解释令人惊讶，公证员居然还有效益工资？这效益又来自哪里呢？依《公证法》的规定，公证机构是依法设立，不以营利为目的，独立行使公证职能、承担民事责任的证明机构。如果桐乡市公证处没有“治外法权”的话，也应该是一家“不以营利为目的”的证

明机构。但就是这家机构，在管理成本高企的情况下，在员工工资远超当地平均水平的前提下，居然还有69.19万元净利润。这笔净利润当然不是凭空而来的，这一事实的背后，就在于公证机构突破了公益原则的不公正收费。

作为一项行业惯例，公证不按件收费、也不按公证的难易程度和责任大小收费，而是按受益额收费。比如，江苏省司法厅与江苏省住建厅就曾联合发布通知，规定因房屋继承、遗赠等五种情形下申请房屋登记的，房屋登记申请人必须提供有关公证证明，且按受益额的

2%缴纳公证费。也就是说，若继承的房产价值100万元，继承人就必须先花2万元进行公证才能申请房屋登记。

这种公证收费模式的不合理性显而易见。且不说行政强制公证的是与非，就公证收费而言，为一座50万元的房产继承进行公证，和为一座500万元的房产继承进行公证，“成本”其实相差无几。但按受益额来收费，后者要缴纳的公证费就比前者多出9万！如此唯利是图，公证机构的“非营利性”完全被抛到了九霄云外。

而就例证中的那种强制公证而言，公证员于公证业务的拓展并无尺寸之功，

却能享受高额的“效益工资”。这也算是奇闻了。按此逻辑，难道某税务局今年征得的税款增加了，某财政局今年的财政收入增加了，也要按一定的比例来给局长们分发“效益工资”？

公证机构的“效益”应首先体现在社会效益上，而不是体现在公证员的经济效益上。公证是个靠信用吃饭的行业，遵守公证法是最基本的守信。若连公证法上的“不以营利为目的”都抛弃了，这样的公证处也就没什么公信了。现在要问的是，桐乡市公证处的高效益是不是孤例？

相关报道见A08版

■ 观察家

客车安全何时让人放心

一些监管“低级错误”的存在，让人不得不怀疑，在一些地方，客车安全隐患专项治理不过是在“走形式”。

10月18日下午，湖南省永州市永连公路双牌茶林路段发生了一起惨烈的交通事故，一辆载有48人的大巴车翻下三四十米深的山崖，造成4人死亡、44人受伤。受伤的司机曾辉及所属的客运公司相关责任人员已被警方控制。据调查，这起事故的原因有三：一是该客车今年6月年检到期后一直未再进行年检，致使车况不良；二是该车司机并非这辆车的专职司机，属于临时调用，对车辆状况不熟悉，且在临危操作时可能措施不当；三是事故发生的道路属于山区公路，安全隐患多。

一起客车事故，竟然暴露出这么多问题，令人吃惊。客车事故，容易导致群死群伤，今年前8个月，全国因客车事故死亡人数已高达471人。重特大事故无论是发生的次数，还是造成的人员伤亡和财产损失，都呈增长的态势。正因如此，对于客车安全，主管部门一再强调要严抓。

据报道，近期发生多起卧铺大客事故后，一场长途客车安全隐患专项治理已在全国范围内展开，但“客车未年检上路”，“非专职司机上岗”，“道路安全整治长期悬而不决”，这些“低级错误”的存在，让人不得不怀疑，在一些地方，客车安全隐患专项治理不过是在“走形式”。

治理客车安全隐患，

其实也没什么诀窍，就是要让监管时时“在场”，让官员们对旅客的生命负责。不难想象，永州有关部门如果经常性上路检查执法，对于违规客车发现一例就重罚一例，在此执法高压下，会有企业轻易冒险让未年检客车上路，让非专职司机上岗？如果此前永连公路交通事故频发后，有官员为此丢乌纱帽，永连公路安全隐患会至今久拖不决？

一说到治理客车安全，许多地方都习惯性地把责任推给客运企业，缺乏一种主动监管的意识。其实，客车事故的频发，暴露出不少规律性的问题，例如，绝大部分事故都有驾驶员的原因；在傍晚和深夜，在节假日期间，往往是事故的高发期；山区公路路况较差，最容易发生事故等，只要依照这些规律，有的放矢地拿出有针对性的措施，防患于未然，遏制客车事故高发，并非难事。

但遗憾的是，现实中这些措施做得远远不够，有多少地方能拿出查处酒驾的雷厉风行之势，严查客车安全？有多少官员因交通事故而落马，因保障旅客安全不力而被追究行政乃至刑事责任？如果不让客车安全治理责任落在每一个具体的部门和具体的人身上，客车安全何时才让人放心？

□国华(职员)
相关报道见A06版

■ 来论

义务植树法规该“与时俱进”了

按相关规定，义务植树，大多数公民年年违法。

近日有两条关于义务植树的消息：一、《黑龙江省全民义务植树条例(草案)》规定，适龄公民每人每年应义务植树3棵，逾期未完成的，责令缴纳绿化费，并可处应缴绿化费两倍的罚款。二、湖南郴州市制定《全民义务植树实施管理办法》，除规定适龄公民每人每年义务植树3至5棵外，还首创“购车碳汇林”——市级领导和县市区、市直机关的一把手，按照所配公车排气量栽植“购车碳汇林”，1.8升以下、1.8升至2.5升、2.5升以上的分别植树3亩、4亩、5亩，不能完成任务的可“以资代劳”，标准是每亩300元。

1982年国务院颁行《关于开展全民义务植树运动的实施办法》。30年前作此

规定是基于当时的国情，但毋庸讳言，30年来这项法规的执行力度逐渐趋于弱化。原因其实很简单：伴随着城市化进程，城市越来越拥挤，已没有地方供人们义务植树。有人或许说，可以到乡下去植树啊！事实上，随着上世纪八九十年代农民分田、分林到户，农村土地处处有人承包，到乡下植树也很难找到合适的地方。

黑龙江和湖南郴州重新在植树上较真儿，虽然是“有法可依”，但难说合理。

到哪里去找大面积的土地，以供成千上万的民众每人每年栽种3至5棵树呢？时下这几乎是不可能完成的任务。没有植树的地方，却要求民众履行植树义务，没完成任务就要缴绿化费，还要罚款，这不是憋

着劲要掏民众的腰包吗？植树这项公民法定义务，由此可能被异化成政府创收的手段。

湖南郴州的“购车碳汇林”则更离谱。领导干部确实应带头植树，但一个领导栽种3至5亩“购车碳汇林”，可能吗？他们明知不可能，所以明码标价“以资代劳”的标准是每亩300元。恐怕这只是一项形象工程罢了。

从上世纪80年代初至今，时移事易，社会发生了翻天覆地的变化，“适龄公民每人每年义务植树3至5棵”的规定已明显不合当今时宜，让人没法遵守。大多数公民年年违法。有关义务植树的法规，是该“与时俱进”了。

□晏扬(媒体人)

对“卖分现象盛行”当积极作为

能否改进完善针对记分的鼓励奖励措施。

公安部新修订的《机动车驾驶证申领和使用规定》即将实施，驾驶证分数则显得尤为重要。沈阳市各交通队门前的卖分“黄牛”也跟着水涨船高，价钱已经由50至100元每分涨到了100至200元每分。(《北京晨报》10月19日)

如何才能遏制这种行情大涨、显得越来越猖獗的驾照“卖分”交易，进而维护交通违章处罚的真实性、严肃性，避免驾照新规的“严厉性”在记分买卖中被严重消解？在强烈的利益冲动驱使下，仅仅指望驾驶人员

的道德自觉，显然是完全靠不住的，而根本出路只能是，尽快从多方面着手推动相关制度的改进完善，以便最大程度地堵住滋生驾照“卖分”交易的各种制度漏洞。

比如，改进完善针对记分的鼓励奖励措施，减少其“卖分”的可能和必要性。按现行规定，只要“每个记分周期均未记满12分”，对驾照便不会有什么不利影响，且“剩余记分不会转入下一年”，这势必会无形中助长“卖分”的冲动。如果连续几年不扣分，可获得降

低保险费率等奖励，那么“本本族”可能将更加珍惜自己的记分。

再如，尝试增强交管部门辨认交通违章实际驾驶人的技术水平，同时，交管部门也要避免在违章处罚过程中对“探头摄像”的过于依赖，适当增加交管部门的现场执法、直接取证的力度。

当然，必不可少的还有，完善针对“卖分”交易的处罚措施和处罚力度，提高这种行为的违法成本。如此多方面发力，遏制“卖分”现象的盛行。

□张贵峰(职员)