

# “专车”新政别偏离了简政放权

近年来,中央一直在强调简政放权,就是要精简束缚市场主体的“有形之手”,自上而下地放开过于集中的权力。可以说,出租车改革就是一块简政放权的试金石。



评论员观察

租车改革提供了很好的突破口。如果相关职能部门能够顺势而为,结果必然是皆大欢喜。如今两个文件的下发,非但没能在各地实践的基础上更进一步,反而把“政”变得更复杂,把“权”也收得更紧了。

不能否认,面对网络约租车的横空出世,改革传统出租车管理体制已成共识,中央层面的主管部门做些原则性的规定本身无可厚非,但最关键的是把握住改革大势做出实质改变,而不是新瓶装进了管制思维的“旧酒”。正因如此,交通部两个文件一经发布,就引来诸多质疑,比如要求网络预约出租车变更为营运车辆,其实是把“专车”以及“专车”司机,全都纳入到了特许经营的范围,而拼车、顺风车等突出体现“共享经济”的模式,更是被一刀切地禁止了。

本以为互联网约租车的兴起,能从外部打破僵化的传统出租车管理体制,却没想到管控思维的惯性如此强大,非但如此,就连此前各地开展的有益探索,也很可能化为乌有。比如提出放开出租汽车数量管控的“义乌模式”,允许私家车接入专车平台的“上海模式”等,就因触及改革核心问题而备受瞩目,相关亮点举措的推行也备受期待。如果这次交通部发布的文件终成定稿,那么按照以往各地交通委“以交通部为准”的表态,所有的地方性突破也就不复存在了。

看到这样的局面,原以为出租车改革能够为各项改革破冰做点样子的人,难免大失所望。要知道,近年来,中央一直在强调简政放权,就是要精简束缚市场主体的“有形之手”,自上而下地放开过于集中的权力。可以说,出租车改革就是一块简政放权的试金石:互联网约租车的成长绕过了原有的行政管控,依靠市场的力量获得生存空间;各地依据不同情况发起的地方性自主改革,则是对“全国一盘棋”的突破。“专车”新政能否遵循简政放权的大方向推进,看的就是部委层面的规则,对市场主体和地方探索采取怎样的态度。

接下来的一个月,交通主管部门如何向社会征求意见,又将对相关文件做怎样的修改,将决定“专车”新政的具体方向。别忘了,在各方期待“靴子落地”的日子里,交通部相关负责人曾多次强调“以人为本、鼓励创新、趋利避害、规范管理”的十六字方针,也曾公开表示支持各地出租改革充分的自主权。

## 众议

### “告政府要提成” 折射招商乱象

2011和2012年,原江苏海安县经济开发区招商产业四局副局长刘正引进了总投入1.5亿元和10.8亿元的两个民资项目,按政策该拿110万元的提成,然而,这笔招商奖励至今没有兑现。近日,刘正向海安县法院提起诉讼。(10月11日央广网)

唐伟:一些地方把精力过度花在“如何请”上,却没有做好基础性的“如何育”之上,使得很多企业来了留不住,招商沦为“招伤”。有这样的错位,也才会上演“告政府要提成”的荒唐案件。

李清:开发区一方不管最终是赢是输,社会声誉都受到了严重影响。给了“提成”,暴露的是招商乱象;强硬地不给“提成”,更会被质疑出尔反尔。政府的公信力是最重要的经济“软环境”。政府的公信力失掉了,谁又敢去当地投资呢?

邓海建:“招商提成”本就游走在规则底线之外,急功近利让其香味扑鼻,各种变数令其臭气熏天。招商提成能否兑现固然需要抽丝剥茧,更重要的是看看在各色招引政策之上,有无明显悖逆法治的拍脑袋决策,为招商丑闻埋下伏笔。

### 26年驾龄“被重考” 不是认真是折腾

1989年,16岁的西安市民小郭考取了驾照,此后20多年顺利4次换证。然而今年10月9日,当他再次申请换证时,却被告知需要复验,这意味着他要重新参加驾考,西安市车管所注明的复验原因是:因未满18岁办证,更正初次领证日期。(10月11日《华商报》)

舒锐:所有法治国家的行政法上都有一个重要原则叫作“信赖保护原则”,通俗而言就是,如果公民没有造假、欺骗等违法行为,行政机关所做出对公民有利的行政行为不得再擅自改变。驾驶证正是一种行政许可,无须再用现行法去算历史账。

马涤明:复验26年的老司机,暴露了管理部门的很多毛病,比如政策执行中的教条主义,这与依法办事是两个概念。而如此教条,恐怕只能得到行政水平低,甚至“权力折腾老百姓”的评价。或者说,有些部门在不该认真的地方“非常认真”起来了。

斯涵涵:“老司机重考驾照”不仅仅是驾照的问题,而是关系到法律时效性、公民权利等一系列法律问题。“老司机重考驾照”依旧没有跳出高高在上的简单管理窠臼,没有把群众利益、服务意识放在心上,一刀切的执法行为与服务宗旨相背离,理当纠正。

## “环境”不净化,消费者处处被宰

### 大家谈

□肖余恨

在刚过去的黄金周,有数据显示,有将近七亿人出行。虽然堵是常态、挤是常态、排队是常态,但这诸多不便,恰恰说明中国人的消费能力之强、消费潜力之大,消费欲望之高,远远超出了预估。一国经济的发展,不仅要看生产力、创新力,还得寄望于消费力。如果没有消费拉动,生产力也得不到有效刺激,这算是常识。

现在中国经济增长趋缓,有非常复杂的国际国内因素,这是一个很大的问题。越是趋缓,消费力越是不彰,经济越缺少动力,这是一个恶性循环。如何有效地解放消费力,则是当前必须要考虑的问题。消费力的解放,是一个很专业的话题,但如何有效改善消费环境,为消费力的解放创造条件,则是一个基本的常识问题。

什么叫黄金周?也就放个三天假,外加前后两个周末的调休,七天假一下子就释放了巨大的消费冲动和消费能量,但黄金周的遭遇,则是酸痛的。这次“出名”的是青岛,可类似的宰客现象哪里没有?看看一个城市的消费环境,只要看看旅游景点、火车站汽车站附近的状况,基本上就有答案了。

为什么会发生宰客现象?一是掠夺性心理,二是报复性心理,

三是侥幸心理,四是蛮霸心理,等等。所谓掠夺性,就是挣一笔是一笔,也不指望游客再回头了。报复性是指,我在别的地方,也会被宰,不过是依样回报罢了。侥幸是说,出事的概率毕竟不大,相比较收益,可以忽略不计。蛮霸就更好理解了,这是我的地盘,我说了算。就是发生冲突,我是当地的,有各种资源可以调动,你一个外地人,又能奈我何?再加上地方执法部门的不作为、乱作为,甚至有些执法人员与不法商家结成利益共同体,这就决定了宰客是一种收益远大于风险的稳赚不赔的生意。说到底,还是消费环境的问题。

说到宰客,还有一些冠冕堂皇的地方。你看高速服务区的商品价格,看看火车上的商品价格,看看景区的商品价格,无来由地畸高,让人气闷。之所以如此,一是部门利益作怪,二是监管部门不作为,三是不法商贩的坐地抬价。你这样,我凭什么不这样,不这样,岂非吃亏?如此形成一种互害心理,相当于易子而食。

这样的怪现象,已经持续有年,但一波一波运动式整治之后,总是水过地皮湿,很快反弹。别说商品的质量得不到保证,就是消费纠纷,也往往维权无望。再加上执法寻租、地方保护等原因,导致中国人的消费环境十分恶劣。有好处争着上,没好处推着让。公安推工商,工商推物价,物价推质监,形成推磨效应。对这样的怪胎

现象,不进行有力的整治,不让消费环境净化,就算是有消费欲望,也会被憋回去。

这个黄金周,还有中国大量游客出国、出境旅游、消费,在日本出现的爆买现象就很有代表性。这说明咱们国人中相当一部分人有很强的消费能力。日本的消费环境,总体上要比我们好得多,虽然也有问题,但一比较国内的环境,那就不是问题,这是许多到过日本的国人的切身感受。这样说,也不怕人骂,不敢承认这一点,不是实事求是的态度。

所以,提振经济有许多路径,下大力气改善消费环境,提高执法水平和能力,剥离部门利益,是一条最有效、最简单、最直接的路径。要真正让旅游是享受,而不是受罪,要让购物消费放心舒心而不是担惊受怕、憋屈受气,那效果就大不一样了。

真没办法吗?真的很难办吗?看看一直被视为顽疾的三公消费,现在不是好得多了吗?政府部门只要想抓,只要责任到部门、到人头,这样实际上互利的事情,并不难办。关键是要形成共识,系统谋划,责任明确,方法得当,执行到位。避免政出多头,互相扯皮,罚不责众。否则,今天曝光了甲地,明天曝光了乙地,后天肯定还有别的地方会出现问题。如果没有系统治理的一体化方案,再大力度的整治,也会在不久付之东流。(作者为解放军南京政治学院新闻系教授)

## 震慑不了景区,“摘牌”没啥意义

### 公民论坛

□王石川

记者10日从河北省秦皇岛市海港区获悉,面对国家旅游局取消山海关5A级景区资质的处理决定,区政府作出检讨,并免去老龙头景区和区旅游监察大队负责人职务。(10月11日人民网)

消息传出之后,不少网友觉得出了心中一口恶气。山海关景区被摘牌,可谓一点都不冤。其所存在的问题,有的很严重。比如,强迫游客在功德箱捐款现象普遍,老龙头景区擅自更改门票价格。一名曾在山海关景区拍张照片被索要80元,敢怒不敢言,这会终得报应!

应看到,相较于以往,首次取消5A级景区的资质,确实是个突破。据介绍,在旅游行政管理措施

中,取消A级资质是最严重的,其次是严重警告、警告。自从旅游景区开展A级评定十几年来,对5A级景区最严厉的处罚是严重警告。此次山海关被摘5A,是自2011年国家旅游局启动对既有星级资质的景区暗访工作以来,第一次取消5A级景区资质。

另一方面还应追问,景区被取消5A资质后,究竟有何后果?国家旅游局没有言及,只有媒体引用某专家的话称,被摘牌后,会牵动较大的政策以及经济利益,比如,门票定价会有影响,享受的政策倾斜和财政补贴也可能受影响,却是语焉不详。如果取消5A资质,对景区没有什么巨大影响,对当地没有明显影响,“摘牌”的意义就不宜高估。换言之,当违法违规的成本几乎为零,景区究竟会受到多大触动?

尤须一提的是,取消了资质并不等于景区“天塌了下来”,如果积极整改,便可很快恢复。比如

本月9日,国家旅游局还公布了此前被“严重警告”过景区的撤销处分决定,经整改验收,撤销今年4月被通报的几处景区的警告处分。时隔半年,即撤销处分,也未见相关景区票价有所下调,那这样的处分究竟有多大震慑效果?

虽然说知错能改善莫大焉,但必须明确是,对违规景区,应让其付出代价。比如,一旦被摘牌,就要吃苦头,这就需要国家旅游局出台具体的惩戒措施,而不是简单摘牌了事。即便给予改正机会,也应有个时间范围,这样才能把惩戒措施落到实处。此外,还需探讨摘牌究竟对整饬旅游乱象有多大效果,毕竟消除景区乱象牵涉到旅游、物价、工商、公安等部门的监督管理,仅靠景区自身纠错,或者仅靠旅游部门监管,是远远不够的。

■本版投稿信箱:

qilupinglun@sina.com