

天下周刊

国务院办公厅近日发出 2012 年政府信息公开重点工作安排的通知,提出今年要细化“三公”经费的解释说明,中央部门要公开车辆购置数量及保有量。

从 1994 年中办、国办联合颁发《关于党政机关汽车配备和使用管理的规定》至今,公车改革探索已走过 18 个年头,虽然取得了一定成效,但每年公务用车购置费上涨势头却难以遏止。因此,进一步深化公车改革,成为各界关注的一个重要课题。

那么,公车改革到底难在何处? 破解困局有何良方?

公车改革 18 年
超标超编配车仍泛滥

公车购置费 年增长超 20% 养车花的钱 年逾 1000 亿元

□新华社记者 崔静

公车改革怎么这样难!



公车配备现泛滥趋势

“屁股底下一座楼”,这是群众对公车的形象比喻。据财政部 2011 年初公布的数据,目前我国每年公务用车购置费支出增长率在 20% 以上,年公务用车消费支出超过 1000 亿元。

2009 年,中国行政管理学会组织了专题课题组,赴江苏、安徽、内蒙古等地和部分国家机关,就公务用车的使用状况进行调研。调查显示,一辆公车每年运行成本(含司机工

资、福利)至少在 5 万元以上,有的甚至超过 10 万元。

“随着油价的上调,人工成本的提高,现在在一辆公车的运行成本可能更高,至少在 6 万元以上。”课题组组长、中国行政管理学会副秘书长沈荣华估算说。

与此同时,公车私用、超编配备公车等问题至今依然没有很好解决。

“在许多国家,一般只有内阁部长才配备

专车;而在我国,只要是一方‘领导’,就会占一部车且绝大部分是专用,各地超编和超标配车已呈泛滥趋势。”全国政协委员庄威说。

庄威从 2008 年起就提出有关公车改革的提案。他认为,公车泛滥的根本原因在于一些干部头脑中的特权思想。

“必须清醒地认识到,超编车、超标车消耗的不仅仅是能源,也消耗着群众对政府的信任。”庄威说。

应欢迎社会和媒体在一定范围内监督公车的使用。”庄威说。

展望公车改革的前景,庄威坦言难度依然不小。“推进公车改革,既要有妥善的政策方案,更重要的是要有攻坚克难的决心和勇气。”他说。(新华社北京 5 月 27 日电)

各地探索能否解车改之困?

2009 年 5 月,浙江省杭州市出台车改方案,其核心内容是:市局(副厅)级以下一律取消专车,实行货币补贴,大部分公车向社会公开拍卖。经过几年实践,杭州的公车改革获得较好的社会评价。

然而,各地的情况不同,杭州的改革并不一定适合其他地区。

这些年,各地进行的公车改革试点方式不一,效果也不一。辽宁省辽阳市弓长岭区的公车货币化改革就带来了不少争议。在该区

2008 年的车改补贴方案中,区委、区政府正职每年补贴 8 万元,区人大、政协正职每年补贴 6.5 万元。不少人认为,所谓的车改成了官员的“变相加薪”。2009 年 7 月,实行一年多的弓长岭区车改被叫停。

各地公车改革试点,大致可归纳为三种模式:一是货币化改革,发放车贴补助;二是集中化改革,即把各单位分散管理的车集中到一个部门统一管理;三是规范化改革,即通过单车核算、节假日封存、安装 GPS 等方式

加强监控与管理。

“应该说,这三种模式积累了一些经验,但都不是十全十美。”沈荣华说,货币化改革的关键是如何确定一个合理的车贴标准;集中化改革的局限在于它更适合中小城市;规范化管理在某种程度上治标不治本。

尽管至今尚未找到一个尽善尽美的改革方案,但沈荣华认为,各地公车改革试点积累了经验、探索了模式,为下一步改革提供了路数。

公车改革该如何推进?

公车改革的基本方向应该“坚持市场化、社会化,采取适度、公平的货币化手段,改变传统的公务用车运行机制和提供方式”——在近期的一次工作会议上,国务院机关事务管理局副局长尚晓汀说。

沈荣华透露,按照中央部署,有关部门正在制定全国公务用车改革指导意见,目前正在征求各方面意见。在此基础上,待时机成熟

时,将出具体的中央国家机关公务用车改革方案。

沈荣华认为,公车改革的根本方向是公务用车服务社会化,具体来说就是大规模压缩公务用车的总量,除了核准的领导专车、必要的工作用车、机要通信用车之外,取消一般公务用车,必要的公务用车可通过公交、出租车、公车服务中心租车、私车公用等社会化途

径解决。

在此基础上,公车改革和管理还应坚持“透明化”方向。“包括有多少辆领导专车、工作用车、机要用车,每年公务用车的花费是多少,要细化、说清楚,接受监督。”沈荣华说。

同时,强化日常管理至关重要。“应采用 GPS 等先进技术全程跟踪公车使用情况,严禁公车私用,一经发现,就要严肃处理;同时,

辣评

处罚公车超标 对象不是“车” 应是责任官员

阻击公车腐败、重建政府公信,需要持续而有效的改革,应当“有奖”“有罚”。所谓“有奖”,就是对那些主动探索公车改革试点的地方应该有所激励;所谓“有罚”,就是要让法规从字面落到地面,让“公车超标”者受到应有的制裁。

所有的公车改革,都应着力在“公权”而不是“公车”;除了健全相应的车改规范和程序之外,更重要的是对现行法律法规的执行。

从日前榆林官方对“豪华公车事件”的回应来看,还仅仅停留在“收缴封存和拍卖”——这都是对“公车”的处理。而我们知道,超标的是公车,但违法违规的却是作出决策的官员。因此,要明确公车超标的罚则,处罚的对象不是“车”,而是责任官员。只有让违规官员受到较之享用豪华公车严厉得多的惩罚,公车超标的势头才有得到遏制的可能。(据《新京报》)