公车改革 缘何举步维艰？

公车改革举步维艰，备受公众关注。然而，近日国务院有关部门下发的两份文件却给“沉睡”的公车改革注入了活力。11月19日，工业和信息化部等三部门联合发文，进一步降低党政机关公务用车的采购价格，明确要求排气量不超过1.8升，价格不超过18万元。这比此前的标准降了2万元。11月21日，国务院法制办公布《机关事务管理条例(征求意见稿)》(下称管理条例)并公开征求社会各界意见，管理条例规定“县级以上人民政府应当推进公务用车社会化改革”。

从上世纪末启动公车改革至今，“公务用车社会化改革”的字样首次写进行政法规。这是否传递着一个信号:公车改革破冰在即?

>>>车改17年，进步了多少?

从1994年中共中央办公厅、国务院办公厅联合颁发《关于党政机关汽车配备和使用管理的规定》算起，我国公车改革已进行17个年头。如果从2003年正式启动“公车拍卖”、“公车货币化改革”等措施算起，深度公车改革也有8年了。但是，年复一年的公车改革，似乎一直挂着“空挡”，没有真正起步。超编配车、公车私用、车轮腐败的势头依然强劲。

据国家财政部、国家发改委和国家统计局调研数据显示，党政机关及行政事业单位公务用车总量为200多万辆，每年公务用车消费支出1500亿元至2000亿元，这还不包括医院、学校、国企、军队以及超编配车，每年公务用车购置费支出增长率为20%以上。

纵观车改历程，连续九年在全国人代会上呼吁公车改革的全国人大代表、湖北省统计局副局长叶青分析说，公车浪费主要体现在三个方面:首先是购买环节，存在超编制、超标准配备使用的问题。其次是使用环节，公车私用现象严重。一项调查显示，公车使用存在“三分天下”的局面，即办公事占三分之一，领导干部及亲属私用占三分之一，司机私用占三分之一。最后是维修保养环节。权威调研结果显示，一些单位一辆公车一年仅维修费用就高达10万元以上，甚至有的公车一年竟更换了40多个轮胎，平均每周换一个，其中漏洞可想而知。

既然公车改革迫在眉睫，而且喊了17年，为什么政府采购中汽车依然位列前三位?

“这正是政府官员贪婪的表现。”广东省深圳市人大代表、深圳市人大计划预算委委员郑学定坦言，公车改革实施者本身就是既得利益者，这是个绕不开的难题。

通过多年观察，叶青将公车改革的阻力归纳为两点:“一是待遇论，领导干部往往会有一种传统思维，认为达到一定职务就应该享受一定的待遇，应当使用公车。二是安全论，很多人认为，领导干部想的事情多，又做事又开车，不安全。”

叶青表示:“如果这两个观念不转变，公车改革难以推行。”

>>>各地试点，现在怎样了?

尽管全国公车改革进展不大，但是很多地方都在试点公车改革，其中也不乏成功范例。例如“杭州车改”，两年前，所有局级领导干部全都取消专车，自行解决出行问题，市财政给予一定补贴。补贴金额从300元到2600元不等。据当地统计，车改后，公车费用已经连续三年减少财政支出30%以上。

广东惠州近日启动的公安政法单位车改也颇受网民热捧，具体做法是:压缩机关车辆，配强基层车辆，取消干部专车和非警务用车，按职级不同每人每月发放500元至2800元不等的公务交通费。经测算和论证，车改完成后市局机关警用车保有量将裁减59%。

“惠州作为地级市整体推进公安系统车改，在广东省乃至全国都算是第一个‘吃螃蟹的人’。”叶青说，杭州十惠州的模式最为理想，不过两地方的补贴额度都还有下降空间。

“改革就是为了更公平，公车都取消了，补贴也应该取消三六九等之分，不要因此加剧分配不公。”郑学定代表的观点得到很多网民支持，这也是上述成功范例仍会遭受“变向补贴”质疑的原因。

在叶青看来，货币化模式是各地车改的大方向。不过全国各地差异很大，到底补贴多少钱合适，应该由中央出台统一的指导意见。

在今年的两会上，叶青提出自己设计的补贴方案:以各地公务员的地区补贴的20%到30%计算。“如果按照这个方案实行，节约的应该是很大的数字。”叶青说。

>>>“车改”新政，作用有多大?

有媒体报道，全国超编配车率已经超过50%。面对公车泛滥的严重局面，该如何适用改革新政?

笔者注意到，管理条例中明确规定:超编制、超标准配备的公务用车，违反规定接受的捐赠车辆或者配备的越野车，增加高档配置或者豪华内饰的公务用车，由本级政府公务用车主管部门收回和处理。

“法条已赋予国务院机关事务管理局对各个部委超标车辆的没收权，能否严格执法，就要看机关事务管理局能不能挺过人情关。”叶青说。

怎样区分车辆公用还是私用，如何监管公车私用，怎样处罚，是网民最为关心的。

悬挂“公务车”标志，或在车内安装GPS，是叶青和郑学定代表都看好的形式。不仅方便群众参与监督，而且对开公车办私事的情况能有效监控。

“如果实施社会化改革，监管就相对容易得多。单位去租车时需要登记，自然就进入了监控程度。”对于管理条例的出台，叶青唯一感到遗憾的是，其中涉及公车改革内容的只有一句话。“这还很不够。还需要一份公车改革指导意见。”叶青说，不管怎样，两个规定明确了公务用车实施社会化改革的方向，这意味着公车改革向前推进了一大步，破冰有望。

然而，郑学定没有这么乐观。所谓社会化改革，就是取消单位配车，实行公车租赁。这也是他多年呼吁的车改模式。但是，管理条例中使用的是“推进”字眼，“五年也是推进，十年也是推进。如果写成‘应该’，或是‘限期完成车改’才有力度。”郑学定说，这次出台的新政，态度还是不够坚决。

按照郑学定的设想，公车改革，应该首先确定全国公车改革分步实施以及全部到位的时间表。其次，按区域经济发达程度分步推行。第三，确定公车经费占财政支出的比例，从数字上加以限定。最后，对于尚不能推行公车改革的地方，要明确规定实行最严格的管理制度，方便市民参与监督。

“对于车改新政，尽管褒贬不一，但没有必要等到没有缺陷的制度出台之后再实施改革。”叶青说，很多人把执行的难度拿来反对公车改革制度本身，这其实是很大的失误。公车改革是一回事，车改执行是另一回事。如果因为执行起来有难度就不进行车改，就错了。公车改革的方案不可能一劳永逸。拿可操作性来说，人们已经习惯性地认为，公车私用一下没什么大不了，又没有接触钱，也不好处罚。但是管理条例实施后就不同了，如果拿着公车补贴又去违规用车，就属于经济问题，是腐败，就可以据此处理了。 **(据《检察日报》)**

媒体时评

公车改革驶入法治化轨道

与公车改革密切相关的两大“政策”走向最近引起公众极大关注。一是工业和信息化部、国务院机关事务管理局、中共中央直属机关事务管理局联合出台《党政机关公务用车选用车型目录管理细则》，首次明确要求党政机关采购的一般公务用车和执法执勤用车发动机排气量不超过1.8升、价格不超过18万元；二是国务院法制办公布了《机关事务管理条例(征求意见稿)》，首次将机关事务管理纳入法治化轨道，对公务用车的配备原则、县级以上政府推进公务用车改革的责任、公务车油耗、维修保养费用的考核以及公务用车相关管理的罚则等都具有高度针对性，体现了政府用法治手段深入推进公车改革的决心。

分析三部门联合出台的《党政机关公务用车选用车型目录管理细则》，最大亮点是“双18”限制；发动机排气量不超过1.8升、价格不超过18万元，实际上将一般公务用车和执法执勤用车采购标准锁定在现有B级车低端和A级车以下的市场。在这部分区间自主品牌产品有一定价格方面的竞争力。但是笔者认为，仅仅依靠廉价优势恐怕还不够。自主品牌要在质量和服务上加快提升速度。

值得注意的是，尽管双限令更加注重采购环节的监管，但是公务车维修保养环节的“竞标”其实也不容忽视。

举例来说，目前有的合资品牌的变速箱不能维修，只能更换，换一套变速箱总成要8万元，以至于有个人消费者在一万公里内更换两套变速箱总成后，对出保修期后的维修费用和汽车残值大为担忧。私家车消费者担忧的，公车采购部门没有理由不未雨绸缪。此外，由于现在市场上排量数字后带“T”的涡轮增压发动机大行其道，虽然有一定节能减排作用，但是维修保养费用也比自然进气发动机高。如何在采购时兼顾日后的维修保养费用，这就需要完成意见征集后的《机关事务管理条例》来“补位”监督。

笔者注意到，在《机关事务管理条例(征求意见稿)》中，专门强调了配备符合经济适用、节能环保等要求的中低档公务用车。内容包括，需要配备公务用车的，应当严格执行公务用车配备标准，控制公务用车编制和数量，建立公务用车配备更新和使用管理制度；政府各部门应当配备符合经济适用、节能环保等要求的中低档公务用车，不得超编制、超标准配备公务用车；公务用车油耗、维修保养费用实行单车核算，不得高于社会平均水平。

此外，征求意见稿还提到机关运行所需货物和服务的采购应当遵循充分竞争、经济适用、质优价廉的原则，采购中低档的货物和服务，政府集中采购货物和服务的价格应当低于同类货物和服务的市场平均价格。笔者认为，这些将有效对现有公务车采购、使用环节的一些漏洞进行监管，避免一些4S店借助维修保养渠道“吃公车”和厂家定价有水分现象。

更进一步来看，公车改革法治化的方向也在《机关事务管理条例(征求意见稿)》中得到明确体现。例如，征求意见稿明文规定县级以上人民政府应当推进公务用车社会化改革，还指出县级以上人民政府应当根据预算定额和开支标准编制机关运行经费预算；应当将公务接待费、公务用车购置和运行费、因公出国(境)费纳入预算管理，严格控制其在机关运行经费预算总额中的规模和比例。要求制定“三公”经费支出计划，不得挪用其他预算资金，不得摊派、转嫁相关费用。笔者认为，这为基层政府下一步的车改指明了方向。地方政府应当加快公务用车社会化改革，既有效减少“存量”，又严格约束“增量”，最终达到公务用车总量压缩、费用减少和管理规范的目标。

需要注意的是，《党政机关公务用车选用车型目录管理细则》第十九条规定，汽车生产企业生产车型出现严重质量问题并造成不良社会影响的，车辆故障频繁且不能及时维修解决，影响公务需求保障的，主管部门责令其限期整改，拒不整改或者整改不合格的，暂停申报资格，并取消《目录》内所有车型。笔者认为，在汽车召回制度已经实施且法规威慑力有望升级、汽车三包法规立法加速的背景下，公务用车出现严重群发性故障且解决不力除了要逐出采购目录，还应当依据召回法规将相关公务用车缺陷信息转交质检总局有关部门发起缺陷调查，更好地维护公共安全。

(南辰)

“市长有愧”能否终结渣土车夺命惨剧

6日，西安市政府针对渣土车问题召开新闻发布会，会上副市长钱引安表示，渣土车连发3起肇事事故反映出整治工作不到位，深感有愧于全市人民的重托，有愧于受到渣土车肇事伤害的群众和家属。市政府已经研究制定出5项措施，市政府有决心、有信心把渣土车管好。据悉，西安今年51人命丧疯狂渣土车。

(12月7日《西安晚报》)

不可否认，渣土车为城市建设和经济发展立下了汗马功劳。然而，渣土车也因交通违法高发、屡屡发生撞人事件、污染城市环境、影响居民生活，成为了舆论讨伐的对象。仅西安市，近4天连发3起渣土车肇事致人死亡事件，今年截至目前就有51人殒命渣土车轮下。原本是城市建设不可或缺的渣土车，一时成为了人们谈之色变的“疯狂杀手”与其他车辆相比，渣土车交通违法行为较为突出，如无牌无证、假牌套牌、超速超载、闯红灯等，给群众的生命安全构成了很大的威胁。一些车主和司机在经济利益的驱使下，往往不顾安全多拉快跑，车辆出现故障带病上路的情况屡见不鲜，极易造成严重的道路交通事故。

同时，渣土车严重破坏城市市容市貌，影响市民正常生活和休息。如何从根本上遏制渣土车交通违法，终结渣土车夺命的惨剧，成为城市管理者的一大难题。

从当前现状来看，对渣土车的治理绝非一朝一夕能够实现的，需要政府组织公安交警、安监、交通、农机、城管、建设、工商等有关部门，成立专门的渣土车管理机构及队伍，充分发挥多部门联动协作的优势，加大管理力量，全面规范渣土车管理秩序。首先要提高渣土车的门槛准入条件。交警部门应给每辆车的驾驶人员发放通行证，确保专车专人驾驶，避免无牌无证驾驶。同时，要加大处罚力度，有关部门在查纠渣土车超速超载、闯红灯闯禁区等各类交通违法行为时，要一律严格处罚。特别是对使用假牌、假证或是无牌、无证的渣土车及其驾驶员，更应严惩严查。渣土车频频夺命，主要原因是公权责任的缺失和监督管理长效机制的不健全。因此，期待西安市长的愧疚，能够转化为政府整治渣土车的决心和动力。只有实行严格治理和创新社会管理相结合，建立长效管理机制和行业自律相结合，将遵章守法的理念植入渣土车驾驶员脑中和提高市民交通安全意识相结合，渣土车所酿的悲剧才不会重演。 **(张西流)**