

# 法国公务车

## “臃肿”待“瘦身”

本报驻巴黎记者 胡博峰



许滔画

# 北欧国家严格 监管公务车

本报驻哥本哈根记者 关晋勇

北欧国家人均GDP名列世界前茅,是典型的高福利国家。但是支撑这些普通民众祥和富足生活的背后,除了闻名遐迩的高额税收,就是整个社会对政府开支的密切管束和监督,这一点在公务用车问题上尤为明显。

在丹麦和挪威,只有正部长(大臣)才拥有专车,个别的常务副部长有公务时可以使用本部公务车,但是并没有专车供其使用。在人口560万的丹麦,中央政府共有正部长(大臣)22名,有公务车25辆。这些大臣专车也只能在执行公务时使用,不得私用。多出来的这几辆车来自外交部,出于外事活动需要,外交部有3辆专车。人口500万的挪威,拥有世界上规模最大的市值8100亿美元的主权财富基金,但是挪威中央政府一共只有30辆公务车,只允许大臣在执行公务时使用,绝不允许私用。惟一的例外是,在警察决定某位大臣需要特殊保护时,才会适当拓宽公务用车的适用范围。

瑞典和芬兰的内阁级官员使用公车的情况和丹麦挪威十分相近,即只有议长、首相、外交部长、国防部长等少数人才配给专车,部长在公务活动时享受公车服务,下班后只能开私家车。丹麦交通部顾问以及挪威首相办公室在回答本报记者询问时都表示,大臣使用的专车没有任何行道特权,需要和民用车辆同样遵守相同的交通法规,违法后接受同样的惩罚。

尽管如此,对于短距离的部际之间的活动,在自行车大国丹麦,多数大臣也不愿动用公车,而宁愿步行。记者有一次参加完会议之后,碰到外交大臣瑟芬达尔带着两名助手在大街上顶着凛冽寒风疾行,问明情况后得知,他刚去议会大厦办完事,按照习惯这段路都是步行或骑自行车,而从议会走到外交部需要将近15分钟。

芬兰对于常务副部长以下级别公务人员使用公共交通的要求则较宽,一般情况下办事都可以打车或使用公共交通。瑞典则从社会上临时租车供公务使用。相比起来,丹麦的约束比芬兰和瑞典要多。在丹麦,常务副部长以下级别的政府人员如有需要办事,经过领导批准可以乘坐出租车,一般情况下办事可以使用公共汽车和火车,但是限制都比较严格。

记者曾经见到过丹麦外交部给一名办事人员提供的公共交通打车票,这张车票只够他这次办事往返使用,即只能打两次卡,办完事后车票金额正好用完,在这种情况下丹麦公务员想占部门便宜无疑是天方夜谭。

丹麦对政府公务用车的严格限制也有其客观原因。出于环保需要,在丹麦购买汽车需要缴纳超过车辆售价200%的重税,这导致车价比瑞典和芬兰要高两倍多,这也是约束丹麦和挪威政府对采购公务用车的主要因素之一。但是政府资产管理部门对于如何保值资产也有灵活政策,丹麦大臣用车在使用四五年后就会出售,这样既满足了政府礼仪,保障了行车安全,又在资产折旧不严重时尽可能地回收资金。

在瑞典和芬兰,由于没有高额税费,车辆购置费用远低于丹麦和挪威,公车数量远较丹麦和挪威多,也在一定程度上允许私用。瑞典财政部要求,公车私用时交足租金。在芬兰,公车私用属于额外福利,相当于增加了个人收入,必须按税务局每年制定的额外福利税率照章纳税,否则税务部门就会追究其逃税责任。对于私用不报告的,税务和司法部门在得到举报后就会介入。

瑞典财政部要求,公车私用时交足租金。

在芬兰,公车私用属于额外福利,相当于增加了个人

收入,必须按税务局每年制定的额外福利税率照章纳税,否则税务部门就会追究其逃税责任。



人口560万的丹麦,中央政府共有正部长22名,

公务车25辆,公务车仅限执行

公务时使用,不得私用



本版编辑 于建东 李红光

此,法国政府开始为公务车“瘦身”。

在经济危机背景下,政府每年高昂的公务支出,往往成为民众和反对派诟病的目标。因此,法国总统奥朗德上台后更是要求将公务车购置和使用大幅削减。首先,将公务车规格大幅度降低,总统和总理的专车改为更为经济节能的汽车。而住房部部长杜弗勒甚至主动要求配备4辆自行车作为“专车”。此举虽然颇有作秀之嫌,但也符合本届法国政府一直提倡的节俭风气。

法国政府公务员中可享受公务车配司机待遇的并不多,只有总统、总理、各部部长、部长级代表和议会议长等高级别官员,司局长以上的高级公务员虽配置专用公务车,但不配置固定的专职司机,由用车人在执行公务时自己驾驶。普通公务员凭出差证明使用公务车。而法国国有企业的公车配置和使用情况跟政府机构相似。

在购买公务车方面,法国政府在采购中更多地向法国自主品牌倾斜。法国政府

认为,公务车的选择体现法国的形象与风貌,因此在公务车的选择上更倾向于具有法国特色的“国货”。而法国作为世界闻名的汽车生产商,也从不缺乏“拿得出手”的“豪车”。从早先的标致607到雪铁龙C6,再到现在的法国总统座驾雪铁龙DS5,无一例外是法国高端商务车。而政府一般公务用车,也基本是清一色的法国造。只有在2002年,美国福特公司引用欧盟的反不正当竞争法和法国政府打了一场官司,才使得法国政府罕见地采购了数千辆福特汽车作为公务用车。

不仅如此,法国政府规定,购车预算由政府各部委和国有企事业单位在制定各自的年度预算时提出,由有各省代表参加的“国有汽车购置委员会”进行预审;预算批准后,由代表国家的“国家购置集团联合会”统一从市场上购买,然后转卖给使用单位,避免车辆多头采购可能带来混乱局面。而各单位从市场上长期包车必须事前得到预算主管部门的批

准。

此外,法国政府部门在采购中也会优先考虑二氧化碳排放量不超过每公里130克的环保车型。政府规定,个人使用的公务用车的发动机排量不得超过1.4升,一切超标要求都需要向政府总理提出。例如,巴黎市长德拉诺埃甚至自驾一辆电动汽车上下班,这样的汽车二氧化碳排放为零。

在淘汰老旧公务车方面,法国也有一整套严格规定。在法国,每年对各个公务机构下年的公务采购需要,会有统一的调研及登记,确定下一年的公款计算。如当一辆公务用车使用年数达到10年,政府采购部会将此提上议程,讨论是否应该淘汰换新,这取决于车的状况和公里数,以及汽车修理次数等。决议之后如果需要处理,一般情况下采购部首选和汽车公司以旧换新,因为这样卖价比较高,可以确保旧车的利用价值。如果以旧换新的价格过低,才会考虑通过其他方式处理。

# 德国公车私用 后果很严重

本报驻柏林记者 王志远

德国公务用车的使用和管理有专门的法规予以规范。德国于1993年7月1日起开始正式实施《联邦公务用车使用管理条例》。该条例详细规定了公务用车的使用范围、配备标准、使用管理和运营维护等各个方面。

德国政府只给总统、总理、联邦议院议长、各部部长、国务秘书等部级及其以上官员配备专车。德国一般官员办理公务时,可使用单位公车,也可乘坐出租车。官员上下班原则上乘坐公共交通工具或开私家车。

在德国,“公车私用”是明令禁止的。《条例》第12条明文规定,使用公务用车必须与公务活动有关,并以节省时间或节约成本为目的。除了参加公务活动或身有残疾不便乘坐公共交通工具外,公务员上下班不允许公车接送。此外还规定,使用公车的

公务员不得随意搭载非本单位人员。如确有需要,须报告公务用车管理部门,而且外单位乘车者还需签署书面声明。2009年7月,媒体曝光时任德国卫生部长乌拉·施密特的公车在度假地失踪,随即引发全社会对其“公车私用”行为的谴责。由于当时德国即将举行议会选举,施密特“公车私用”的丑闻不仅令其本人政治前途尽毁,还连累了其在政党社民党。尽管社民党总理竞选人宣布与施密特划清界限,最终还是没能逃脱败选的命运。可见,“公车私用”的后果很严重。

德国执行严格的公车使用登记制度。每辆公车都要配备一个车辆行程记账簿。每次出车都要详细记载实际行驶时间、地点、里程数等等,而且还要定期上报到主管部门。在这一点上,从总理的专车到一般公务用车无一例外。



法国公务车更倾向于选择本国汽车品牌,以体现本国形象。图为2011年巴黎航展上,时任法国总统萨科齐坐的就是法国生产的雷诺汽车。 本报记者 李红光摄

# 韩国制度先行有效管理公务车

本报驻首尔记者 杨明

在公务用车购置方面,韩国政府提倡购买环保型汽车。

根据这一方针,安全行政部正在努力推动使轻型汽车和混合动力车总和占全部公务用车数量的50%。安全行政部还规定,原则上不允许使用排气量在2.0以上的中型汽车作为一般公务用车使用。



韩国公务用车指的是中央行政机关、公共机构和自治团体(国家法律认定的自治机构)等保有和使用的车辆。为使公务用车既高效率地保障所属单位的用车需要,又避免预算浪费,韩国政府制定出台了《公用车辆管理规定》,并根据实际执行过

程中遇到的新情况、新问题,对该规定进行了多次修订。制度先行使得韩国的公务用车管理有章可循,提高了车辆使用的透明度,有效规避了使用方面的浪费行为。

韩国公务用车的最高主管部门是安全行政部,该部门有权根据《公用车辆管理规

定》制定具体管理细则,并每年定期向国会提交公务用车使用情况的检查报告。在今年3月韩国政府对《公用车辆管理规定》最新的一次修订中规定,“安全行政长官在认为必要的时候,可以对(公务)车辆的管理、运行情况进行调查”,并有权“针对调查结果中的违法和不当行为,要求相关中央行政机构长官予以纠正”。该规定有效提高了主管单位的权限,保证了管理规定得到切实落实。

韩国对公务车辆的购买、配置、使用都有严格的要求。公务车辆中包括专车、一般公务用车和货车、巴士、特殊用车等。在专车的配置对象上,以中央行政机构为例,只有次官(副部长)级及以上公务员才有资格配车。而且,使用用途只能是上下班和公务出行等,绝对禁止私用。安全行政部还规定,原则上不允许使用排气量在2.0以上的中型汽车作为一般公务用车。

在购置方面,韩国政府提倡购买环保型汽车。根据这一方针,安全行政部正在努力推动使轻型汽车和混合动力车总和占全部公务用车保有数量的50%。在车辆的更新标准上,安全行政部规定,公务

用车最短服役年限为5年至6年,最短行驶里程为12万千米,必须在同时满足这两个条件的情况下才允许对公务用车进行更新。

除了主管部门之外,韩国政府也充分赋予了机构、媒体和社会对公务用车使用进行监督的权利。对于公车使用进行必要监督的一个重要部门是国民权益委员会,该委员会的宗旨是保证廉洁行政,抵制腐败行为,保障韩国国民权益。去年7月,该委员会就针对韩国全部中央行政机构、245个地方自治团体、16个道、市教育厅和722个公职相关部门的公务用车使用情况进行了细致调查研究,并非点名地指出了违规行为,同时提出了整改意见。而韩国媒体对公务用车违规行为的曝光则更为彻底,往往直接写明违规公车车牌号和所属机构。

违规使用公务车辆的部门负责人都会被追责。2010年8月,被提名为韩国新国务总理的金台镐在人事听证会上所遭受的质疑中就包括,他在担任庆尚南道知事期间,曾经有过公车私用的行为,最终导致其引咎辞职。