

改革追踪 看落实

公车改革进行时①

编者按 为解决公务用车领域存在的突出问题,2014年7月,中央发布《关于全面推进公务用车制度改革的指导意见》,改革公务用车制度,规范公务用车运行管理,有效降低行政成本。目前,公务用车制度改革扎实稳妥推进,中央和国家机关本级公车改革已全面完成,地方党政机关车改正在积极推进,中央企事业单位车改正在启动实施。近日,本报派出多路记者赴浙江、湖北武汉等地调研,了解各地公车改革情况。

调查手记

中共中央办公厅、国务院办公厅2014年印发《关于全面推进公务用车制度改革的指导意见》,明确公务用车制度改革时间表和路线图。这意味着,公务用车制度改革全面启动。

公车改革,涉及各种错综复杂的既得利益者。改革以后,意味着不少人“出行有专车”的时代画上句号,更不用提“公车私用”。不过,这也恰恰成为公车改革最大的难点和阻力。

公车制度的产生有其特殊的历史背景,制度本身也确实为保障公务出行发挥了重要作用。不过,随着社会主义市场经济体制不断完善,传统公务用车制度越来越难以适应形势发展需要,车辆配备范围过大、运行管理成本偏高、公车私用等问题日益突出。

公车改革势在必行。就是要通过改革,切实实现公务出行便捷合理、交通费用节约可控、车辆管理规范透明、监管问责科学有效,基本形成符合国情的新型公务用车制度。

事实上,推行公车改革,不仅会给我国公务用车带来巨大变化,也将给社会带来巨大变革。例如,公车改革以后,许多公务员在出行中将更多地选择公共交通工具,这有利于他们更近距离地认识和感受公共交通发展存在的问题和不足,更有利于在今后的工作中有针对性地发展和改善公共交通。又比如,公务员们在日常工作生活中与普通群众接触的机会更多,更能听到老百姓的声音与诉求,这对于他们反思和改进自己的工作,推动地方经济社会发展也是有帮助的。

“车轮上的问题”由来已久。随着公车改革不断推进,改革过程中也暴露出了一些新的情况和问题。例如,个别地方在改革过程中搞“上有政策,下有对策”,明面上按照公车改革的总体部署推进改革,暗地里却通过借车、租车等方式,继续享受“公车出行”的待遇。一些地方搭上公车改革的便车,“私车公养”,通过发票报销等方式,由公家报销个人养车费用,损公肥私,等等。这些做法不仅形成了新的“车轮上的腐败”,也让公车改革的效果打了折扣。

当前,我国公车改革已经进入关键的收官阶段。一方面,要严格按照方案的要求,稳步推进公车改革;对于一些确实需要保留公车配置的部门和岗位,应该加强管理和审计监督,确保“公车”姓“公”。另一方面,要进一步加强制度建设,强化监督,严肃查处违反车改规定的行为。

林火灿

浙江:全面启动“车轮上的改革”

本报记者 黄平



这是浙江某省级机关封存停驶的公务用车(4月7日摄)。新华社记者 韩传号摄

公车一辆不留,从制度设计上杜绝“既留公车又发车贴”。

2009年至2011年,杭州分三批完成市级机关车改,共收缴800辆公车,公车开支下降25%,两年节约公务交通费用3443万元。2012年,宁波、温州、嘉兴也陆续推出各自的车改方案。

打破僵局 改革提速

浙江各地探索车改初显成效,省级层面在一度“暂缓”后悄然提速。

2015年末,浙江省公务用车制度改革总体方案和省级机关实施方案经中央车改领导小组批复同意。今年1月7日,浙江对公务用车制度作出全面部署。3月31日,107家省级涉改单位共取消公务用车1528辆,所有取消的公务用车封存停驶。

据介绍,此次车改,浙江省各级党政机关和参公事业单位,在编在岗的厅局级及以下机关公务员、参公人员和机关行政编制工勤人员都在范围之内。而车改单位,除保留必要的机要通信、应急、调研、特种专业技术用车和符合规定的一线执法执勤岗位车辆外,取消所有一般公务用车。

对于参改人员,浙江将适度发放交通补贴,用于保障补贴区域内普通公务出行。按中央规定,地方公务交通补贴上限为:科级每人每月650元,处级每人每月1040元,司局级每人每月1690元。

作为浙江公车改革先行试点的杭州、温州两地,杭州的现行补贴标准共有9档,从350元至2990元不等;温州车贴共分7档,从300元至3100元不等。据悉,这些地区原有政策也将按照中央和浙江省对此次改革的要求,进行相应调整。

“车贴是公共财政安排公务活动交通费的另一种形式,不是福利津贴。”马建华告诉记者,杭州在全国首创公车车贴直接打进市民卡,可以在公交车、出租车、市公车服务中心、加油站、车辆年检、车辆保险等与公务交通相关事项上支出,但不能取现,真正做到“专款专用”。

不同岗位用车的需求不同,对于一

些外出较多、用车较多的岗位,“一刀切”的补贴是否合适?

在杭州,出行任务较重的工作人员可获得“个人一次性公务繁忙专项补贴”,由本级公共专项支出,但不超过该经费总额的50%;还有部分单位试行“共同基金”,每人每月从车贴中预留200元,统一存入市民卡中心的公司账户,作为公务用车的“共同基金”,其余打入市民卡个人车改账户,“共同基金”平时实报实销,年底一次核销,剩余部分再按人头均分。

建立机制 确保成效

大量公车取消后,封存车辆如何管理和使用?浙江的做法是,取消的公务用车将通过报废或公开拍卖方式分批处置,保留的公务用车实行标识化管理,喷涂或张贴公务用车标识。

据了解,为进一步提高公车使用效率,浙江正积极组建平台实行集中管理,预计将于今年7月初试运行。省民政厅负责人介绍,省民政厅暂时保留的5辆公务用车在平台建成后转入平台运行,今后再用车就要向平台申请。

为保留车辆建立长效的管理和监督机制,浙江已有不少探索。

2009年,杭州市启动第一批车改后,成立了杭州市机关公务用车服务中

心,负责车改单位业务接待、统一集体活动、大型执法公务活动、应急突发事件处置等公务用车。中心主要为车改单位提供预约叫车服务,车子定点停放,每辆车安装了GPS定位系统,严禁司机开车回家,一经发现罚款400元。

2012年,温州市车改后,成立了公务用车服务有限公司。主要保障车改单位县(处)级领导干部在距离市区500公里以内的公务活动,以及重要公务接待、全市性大型活动、突发事件处置、抢险救灾、机要文件递送及其他特殊公务的用车需要。车改单位用车实行联络员预约登记制度,用车单位由联络员通过电话或网络预约等方式预约租车。

记者注意到,在车改有序进行的同时,也有不少群众担心,是否有公务人员打擦边球,违规使用公车?

此次车改中,浙江明确禁止公务人员既领公务用车交通补贴又违规乘坐公务用车,要求各地进一步加强对公务用车的监督检查。原则上各类公务用车应当有明显标识,方便群众监督。

“现在,许多机关能在单位开的会就不去区、县,很多工作也改用传真、电话、邮件等方式解决,会议费、差旅费等估计会明显下降,在更大层面上节省了公共财政开支。”省级机关一位负责行政后勤的领导告诉记者。

3月31日,浙江省级机关公务用车改革全面启动。107家省级涉改单位共取消公务用车1528辆,一般公务用车取消比例达76.3%,所有取消的公务用车封存停驶。

浙江车改历时14年,从地方试点到全面推进,从“摸石头过河”到顶层设计,其间诞生的“杭州模式”“温州模式”,为我国公车改革提供了一份多元化范本。

自下而上 多种摸索

浙江是全国较早探索公车制度改革的省份之一,起步于2002年杭州西湖区三墩镇车改。在省内车改“自下而上”的摸索中,涌现出一批改革典型,杭州、宁波、温州、嘉兴分别出台了各自的方案。

2001年的三墩镇,48名公务员配有6辆公务用车,每年“车轮”费用近60万元。其中11人是班子成员,车辆调度成了问题。

2002年1月1日,三墩镇开始尝试公车改革,成为浙江车改首吃螃蟹者。2003年,三墩镇亮出首年成绩单:2002年发放补贴20.6万元,与2001年的车辆交通费支出相比下降60%。

此后,公车改革在浙江省内“遍地开花”:杭州西湖区启动乡镇、街道层面的车改;义乌市取消镇、街道所有行政公务用车,公开拍卖13个镇(街道)现有的100多辆公车;台州市黄岩区、杭州余杭区分别在高桥街道探索车改试点等。

各地车改如火如荼,改革矛盾也随之而来。改革标准不统一,货币化改革存在“福利化”倾向,一些官员既拿补贴又坐公车。2005年,浙江对尚未实施车改的地方提出“暂缓实施”。

在省里暂缓车改的压力下,杭州市不断深化车改方案。2009年5月,杭州启动市级机关第一轮公车改革。

“单轨制、货币化、市场化”,杭州车改被认为是迄今最彻底的车改之一。杭州市发改委体改处调研员马建华自2003年起全程参与了杭州市公车改革工作。他告诉记者,“单轨制”是指车改单位取消所有公车,所有人员参加车改,

湖北武汉:11部门共用执勤用车

本报记者 郑明桥



武汉市封停在解放公园路停车场的公车。本报记者 郑明桥摄

公司有4家”。

按照车改方案,武汉首场公车拍卖将于4月中下旬进行。处置公车所得收入,扣除税费后将全部上缴同级财政。

交通相关支出下降

熊战勋介绍,武汉市公车改革涉及人员范围包括在编在岗的厅局级及以下工作人员,含机关行政编制工勤人员。改革取消了一般公务用车,保留了必要的机要通信、应急、特种专业技术用车和符合规定的一线执法执勤岗位车辆及其他车辆。

据了解,武汉车改后,将对相关参改人员发放交通补贴。武汉市公务交通补贴具体为:厅级每人每月1690元,副局级每人每月1590元,处级每人每月1040元,科级每人每月650元,科员及以下每人每月450元。交通补贴是改革性补贴,将列入财政预算,在交通费中列支,随工资按月发放给个人,参改人员可以自行选择公务出行方式。

此外,武汉市各区、各部门和单位可以根据实际,从公务交通补贴中划出一定比例作为单位统筹部分,集中用于解决不同岗位之间公务出行不均衡的问题;统筹比例原则上不超过补贴总额的10%。

据了解,武汉市市级党政机关公务交通补贴的保障范围是7个中心城区,超出此区域的公务出行,按差旅费计。

根据改革方案,“初步估算,改革后全市公车数量将减少50%以上,每年可

节约公务出行开支8.66%。”熊战勋说。据介绍,去年,武汉市直单位公车保有量为4000多辆。公开信息显示,历年公车开支超2亿元,如2011年市直机关、全额拨款事业单位公务用车购置及运行维护费达2.39亿元,2013年为2.25亿元。2014年开始,市级单位大多未采购新车。据武汉市财政局有关负责人估算,一辆公务车的年运行成本至少3万元,加上司机工资、福利及保养、维修费用,大多超过6万元,有的甚至超过10万元。采取发放交通补贴的办法,可以将相关支出降低到一半以下的水平。

建立平台保障用车

记者了解到,武汉市实行公车改革后,质监、安监、物价、文化、人力资源和社会保障、卫生计生、环保、城管、水务、国土规划、城乡建设等11个职能部门,有执法用车需要,但根据车改政策,不能保留公车,将共用40辆综合执法执勤车辆。

熊战勋介绍,武汉市已建立市、区两级跨部门综合执法执勤用车平台,为其提供用车。市级、区级平台车辆数分别为40辆、24辆。具体来说,是以原来核定的综合执法车辆编制数(扣除其中的特种专业技术用车编制数)为基数,市级综合执法执勤部门保留60%,区级及以下单位保留70%。如果有单位超过保留比例,将按照每辆每年6万元标准,扣减单

位公务交通补贴费;如果有单位保留车辆比例超过90%,则不发放公务交通补贴。

车改办相关人士说,相比以前车辆分散在各单位,综合用车平台让车辆利用率提高不少,也从源头上杜绝了执法用车公车私用的现象。今年清明节假期,武汉市相关部门对市直单位进行暗访,未发现公车私用情况。未来,他们将坚持每月暗访,一旦发现将严肃处理。

武汉市统计局一位公务员认为,车改后各个单位车辆大幅减少,单位公务用车尚不够,没有了公车私用的基础。

在机要通信用车、应急用车、调研及集中公务活动用车、外事及政务接待用车等方面,武汉市也制定了具体的公车保留范围及标准。比如,专门承担机要交通任务的单位和内设机构,可以保留现有的机要交通车辆;调研及集中公务活动用车保留车型以中巴车为主。

妥善安置司勤人员

车改后,武汉市会根据保留公务用车实际需要,合理设置司勤人员岗位,在公开、平等、竞争、择优原则下,使现有司勤人员竞聘上岗。

其他在册正式司勤人员,将通过内部转岗、开辟新就业岗位、提前离岗等多种方式进行安置。如果这类司勤人员距法定退休年龄在5年以内,经本人申请,可以提前离岗。

对于订立了聘用合同或劳动合同的司勤人员,合同到期终止或双方协商一致解约的,用人单位要支付经济补偿金。对于没有订立合同的司勤人员,也要根据相关规定进行经济补偿。

“车改是深得民心的好事情,大家对改革早有心理准备,也比较支持。”武汉市直单位普通公务员何先生说,公车改革不是一次简单的新规,重要的是贵在坚持。

中南财经政法大学教授叶青认为,在公车改革过程中,要谨防“一边车补照常,一边公车照用”的现象。对于开展公车改革的单位来说,要堵住某些人钻空子的漏洞,还需严格执行武汉市公车改革明令,防止“车轮上的腐败”再次上演。

全面推进公务用车制度改革

【基本原则】

- 创新制度、分类保障
- 统筹协调、政策配套
- 统一部署、分步实施
- 中央和国家机关先行示范,地方党政机关加快实行,事业单位、国有企业、国有金融企业有序推进

改革公务用车实物供给方式,取消一般公务用车,普通公务用车实行社会化提供并适度补贴交通费用

妥善处理改革涉及的各种利益关系,确保新旧制度平稳过渡,有机衔接

【取消后的公务用车处置】

通过公开招标评估、拍卖视购,通过公开拍卖等方式公开处置。这项工作一定要公开、规范,要防止贱卖和贱卖现象,避免国有资产流失

公车处置的收入,扣除有关税费后全部上缴中央国库。参改事业单位、国有企业和国有金融企业车辆处置收入,按国家有关财务管理规定执行

【对司勤人员的安排】

要以人为本,对因取消公车而离岗的司勤人员不能简单推向社会,主要采取内部安置的办法,用多种方式保障其能够继续就业。要做好相关司勤人员的人事劳动关系变更、经济补偿发放、社保关系处理等工作,充分尊重和他们的合法权益

