

中办国办昨发布公车改革方案,我国公车改革全面推开

公车取消 局级干部月补1300元

1. 取消一般公务用车,取消副部及以下领导干部用车

2. 普通公务出行社会化,适度发放公务交通补贴

3. 中央和国家机关补贴标准,司局级每人每月1300元、处级800元、科级及以下500元

4. 中央和国家机关在2014年底前完成改革

公车改革

图 CFP

【上午连线】

专家解读:公车改革不是个人福利

上海市法学会副秘书长汤啸天今天上午接受记者采访时认为公车改革势在必行。

“这次中办国办发布公车改革方案,带头从国家机关开始做起,这种思路是正确的。公车的实际使用过程中,存在许多问题,也引起社会公众普遍反感,中国原有的公车使用制度存在弊端,主要表现在,公车对于公款的大量耗费,公车变成公职人员额外福利。公车的数量之多,运行之混乱,也影响道路交通的管理。”汤啸天说。

方案中的补贴标准引发热议,司局级每人每月1300元、处级每人每月800元、

科级及以下每人每月500元,地方公务交通补贴标准不得高于中央和国家机关补贴标准的130%。而目前试行公车改革的杭州补贴标准每人每月上限为2600元。

国标是否过低?对此汤啸天认为不应简单比较,“公车是为了完成公务活动的交通工具,公车改革是要让公车回归公务的性质。而福利应当随着国家经济的发展做加法,但公车对国家财政的耗费要做减法,而且要做大幅度的减法。公车改革不是个人福利,所以对于补贴标准不许超过国家标准130%的刚性规定,是必要的。”

闸北区政协常委、上海申房律师事务所主任孙洪林多年来一直关注公车改革,“上海的公车改革据我所知应该是走在全国前列的”。3年前他在上海市第13届人民代表大会上提交了《多管齐下推进公车改革》书面意见,“我在里面指出了公车使用中存在的问题,建议对公车加强监管包括核定成本,严格控制超标准配车,并且提出可以用货币补贴的方式来推行。”

对于这次改革方案中提到的2016年底公车改革全面完成,孙洪林认为只要执行到位,完全可以实现。

本报记者 程绩

历经20年,公车改革终于迎来重大转折。本年内,中央和国家机关公车改革基本完成车改;司局级补贴标准为每人每月1300元。

昨日,中办、国办发布《关于全面推进公务用车制度改革的指导意见》和《中央和国家机关公务用车制度改革方案》(以下简称两个“车改文件”),明确了公车改革的时间表和路线图。

两个车改文件提出,2014年底前,中央和国家机关公车改革应力争基本完成;2015年底前,地方党政机关公车改革基本完成;2016年底,公车改革全面完成。

地方样本做有益尝试

事实上,不少地方此前已在公车改革上进行有益尝试,记者选取沈阳浑南新区、杭州、昆明三地作为样本,梳理公车改革的探索和经验。

沈阳浑南新区:政府向企业“购买服务”

从2011年7月开始,沈阳浑南新区启动公车改革,将原有公务用车从422台减少到71台,减下来的公务用车通过社会公开拍卖等方式处理。车改后对机关干部和工作人员发放少量的交通补贴。

剩余的71台公务车,由浑南新区成立国资企业统一运营,实施GPS全程监控、计时计价收费,为政府提供公务用车服务。国资企业独立核算、自负盈亏,实现政府公务用车服务企业化运营、市场化管理。

自2011年车改以来,全区每年公车费用支出比车改前减少了1000万元以上。

杭州:单轨制、货币化、市场化

杭州市自2009年5月起推行市级机关公车改革,除杭州市级四套班子、公、检、法及3个驻外办事处以外,其他党政机关、参公单位、民主党派、群众团体均在车改之内。

杭州市也成为全国首个全部实施车改的副省级城市,所有局级(副厅级)领导用车都需要自行解决。第三批车改结束后,杭州市公车数量将从车改前约1200辆缩减到400辆左右,总量减少三分之二。

杭州市公车改革基本思路是:单轨制,即车改单位的公车一律向社会公开拍卖,拍卖所得上缴市财政。货币化,向公务员发放“车贴”,车贴标准分为9个档次,上限为每人每月2600元,下限为300元。市场化,成立公车服务中心,将留用车辆进行市场化管理。

昆明:实行非货币化改革

昆明市的公车改革自2009年12月开始,实行非货币化改革——实行公务用车专用卡定额包干管理制度。根据各区近三年的车辆购置及运行费支出平均数,测算出定额包干管理经费为每人每月400元。经费由区财政核拨至各试点单位,不分配到个人,由各单位根据工作需要安排使用,使用情况按季度公示。

最高补贴标准不是绝对值

根据“车改文件”,中央和国家机关车改交通补贴标准确定为:司局级每人每月1300元、处级每人每月800元、科级及以下每人每月500元。而根据《指导意见》规定,地方不得高于中央补贴标准的130%,边疆少数民族地区和其他边远地区不得高于中央补贴标准的150%。具体标准由各省级政府制定实施方案。

对此,国家发展改革委副主任连维良表示,“中央和国家机关有了一个标准,那么有些地方公共交通的保障水平相对低一些,还有人口、地理环境的情况也比较复杂一些,标准就可以适当高于中央和国家机关的标准,这个也是强调从实际出发。”

即使按照最高比例,也意味着在地方,厅级干部的公务交通补贴不得高于1950元,这个数字相比于此前试点公车改革的许多地方而言,无疑低了不少。对此1998年公车改革方案制定小组的负责人宋晓梧认为,先试点的地区要按照《指导方案》做出调整:“有的可能过高一点,有的可能低一些,我觉得应该按照中央统一精神,加以调整。中央是给了一个幅度的,不是一个绝对的值,你可以按照这个精神调整。”

或将减少支出1500亿元

本轮公车改革将涉及约80万辆全国公务用车、近6400辆中央国家机关本级公车。财政部财科所所长贾康分析,如以涉改车辆上一年在中央级的实际运营经费支出及相关人员经费支出总额为基数,以今后仅需于年度内开支的所有公职人员的交通补贴发放数来对冲,可算出相对应的实际支出总规模将从基数水平下降约7%。“如果把全国年度公车耗费的综合成本以若干年传闻中所说的3000亿元作为假设的具体数量依据,那么车改到位之后,每年因车改减少的支出将达到1500亿元以上。这无疑是一件利国利民、降低政府行政成本、提升公共财政支出绩效水平的大好事。”贾康说。

简文(综合新华社、央广等报道)

公车改革三个关键词

取消

此次面向全国的公车改革,取消、补贴、拍卖成为备受关注的焦点词汇。

对于公车使用,曾有人调侃道:三分之一时间公用,三分之一时间领导私用,三分之一时间司机和他人私用。

“一些公车司机和乘车者高高在上,感觉良好,不时违反交通规则,有的还能免除高速、停车等收费,耀武扬威,群众对此深恶痛绝,怨言日重,不时以‘吃了一头牛,坐了一栋楼’来加以讽刺。”中央党校教授周天勇对记者说。

“取消”正是这次公车改革的核心。指导意见提出,取消党政机关一般公务用车,行政区域内普通公务出行方式由公务人员自行选择,实行社会化提供。

有人提出,取消公车会降低公务活动效率。周天勇指出,“这种担心毫无必要,如今驾车技术已经普及化,党政干部完全可以自己驾车。”

补贴

取消公车后,各级党政机关将发放公务交通补贴。

那么,发放补贴是不是比养车省钱呢?据统计,中央本级2013年“三公”经费财政拨款预算执行数为71.54亿元。其中公务用车购

拍卖

近年来,先行改革的地方在公车拍卖中暴露出一些问题,主要集中在暗箱操作上。有的单位内部人员在拍卖时提前打招呼,甚至通过幕后操作使公车以极低价格落入有关系的人手中,或让公车变为曾经的使用人或司机所有。拍卖过程中的甩卖和贱卖,造成了国有资产流失。

公车拍卖的公平公开是决定改革成败的重要一环。指导意见明确规定:公开招标评估、拍卖机构,通过公开拍卖等方式公开处置。党政机关公务用车处置收入,扣除有关税费后全部上缴国库。

专家提出,实际操作中还要细化封存停驶、鉴定评估、集中处置等步骤,由鉴定评估机构评估基准价后,车辆实际成交价格不低于基准价。