

高额“车补”是否涉嫌变相福利？上千辆公车拍卖如何不被“贱卖”？褒贬不一的民声，反映了地方车改的复杂和艰难——

温州车改冲击波



□新华社记者 张和平 陆文军

市管干部不再配车，处级每月最高车补3100元……全国陆续推进的“公车改革”中，温州车改因“大刀阔斧”备受关注。高额“车补”是否涉嫌变相福利？上千辆公车拍卖如何不被“贱卖”？褒贬不一的民声，反映了地方车改的复杂和艰难。

专家指出，近年来各地公车改革措施不少，但也产生了“钱也拿，车照坐”的新问题。温州车改的办法能否奏效，关键在于能否“关住后门”。



(新华网资料图片)

“创薪”之惑 “补贴”标准谁说了算？

从科员、办事员到正县实职分七档，每月最高补贴3100元。与国内一些进行车改的地区做法类似，温州车改也采取了货币化补贴方式，但最高补贴额度创新高。一些网民质疑，3100元的车补，已经超出一些人的月薪。这个补贴标准是如何制定出来的？是否有借改革之名搞“创薪”之嫌？

此前，杭州的车补标准是：部、委、办、局正职每月2600元，但补贴、留车可自由选择；宁波市部、委、办、局正职每月补3000元，也可自由选择补贴或留车，副职每月2800元；广州市天河区部、委、办、局正职每月2800元。

对此，温州市有关领导表示，此次温州车改除省管干部用车、执法执勤用车以外，所有公车“一刀切”，车补标准是从温州的市情实际出发，以总体节省15%为总目标倒算，结合当地的生活消费水平，“3100元的最高标准在全市89个车改单位只占20%”。

温州市级机关事务管理局局长、车改办主任陈波介绍，温州公车改革在全国首创拉开车补差距，实行细化、差异化补贴，根据各单位日常用车的“使用率”，分三类区别对待。车补标准确定经过严密的评审程序，市车改领导小组终审后才确定。

温州市经信委某负责人坦言，人

们对公车改革的期望值很高，但对大多数干部来说，毕竟公车象征一种待遇。车改已经是大方向，用差异化的补偿，能相对避免“一刀切”的弊端，减少改革的阻力。

长期关注中国车改问题的湖北省统计局副局长叶青认为，车补标准是当前社会舆论最为关注的问题，也是人们判断公车改革诚意几何的重要标尺。一方面，一些地方较高的车补标准很容易成为众矢之的；另一方面，改革会触及干部的既得利益，让掌权者“向自己开刀”难度可想而知。制定多高的车补才是适当的，显然有个科学测算和公平透明的问题。

“贱卖”之疑 公车拍卖均价不到5万元？

根据温州车改办法，除省管干部用车及执法、执勤车外，温州将拍卖所有公务用车。6月24日，首批215辆公车顺利拍卖成交。成交价总计1059.48万元。其中，成交价最低的仅5000元，最高的17万元，平均每辆成交价4.67万元。

上亿元公车处置拍卖收入为公车消费“明显减负”。然而，也有人提出，这次拍卖是否有变相贱卖公车之嫌？温州车改办处置组组长黄晖介绍，外界质疑起拍价定得太低，导致国有资产流失之嫌，这可以理解。其实，为了

卖个好价钱，我们也想了不少办法，将起拍价定得较低，是为了营造人气，以吸引更多的人参加拍卖。

记者在调查中了解到，为了确保公平，温州市找的车辆评估机构是有资质的专业单位，执行拍卖的拍卖公司非车改办指定，而是通过招投标确定，所有拍卖的车辆事先公开展示，人人皆可报名参加拍卖，而非专门针对公务员。

陈波介绍，到目前为止，两次拍卖的420辆公车上，平均车龄达9年，10年以内的占31%，平均行驶的里程

达19万公里。车型主要是雅阁、桑塔纳、帕萨特、别克君越等，这些车子大都面临淘汰更新，“有这样超过预期的拍卖结果，我们感到满意”。

“关键是改革方案制定要公开透明。”北京大学法学院教授王锡铤认为，如何让我们相信公车拍卖不是在公车贱卖？相关的制度设计和程序问题，需要改革者精密安排、统筹设计、公开透明，像公车拍卖所得的去向和用途，是广大百姓关心的，应该有本明白白白的账。公车改革，既不是作秀，也不是贱卖，而是实实在在的良性改革。

“效率”之问 “一卖了之”会否影响正常公务？

车改在继续，质疑仍发酵。其中一大问题就是，温州车改最大的特点就是“关上门”，不论官大官小，一律取消市管干部公车。对改革进程而言无疑是一剂猛药，但会否因为车改“用力过猛”而影响行政效率？

温州车改方案制定中，特别提出了“近程货币化，远程市场化”的原则，就是近程交通通过货币化补贴来解决，远程的公务活动通过市场化租车形式来解决。然而，“远程市场化”这一“看上去很美”的制度安排，是否真的行之有效？

记者了解到，在公车改革中，根据“远程用车市场化租车”的思路，温州市决定在国有市交通运输集团新建一家国有“温州市公务用车服务有限公司”，由该公司专门负责为公务人员提供远程租车服务和市内重要公务、大型活动、应急突发事件处置等用车服务。

从制度设计上来说，可以弥补公车改革后正常公务活动的用车需要，但这家公司是否涉嫌“垄断”，也有公众质疑。

据调查，该公司的车源主要来自公车改革处置下来的好车，它由政府

按市场评估价直接卖给公司，不进入市场拍卖。陈波解释，当前的考虑主要是国有企业不单纯以盈利为目的，在应急公务、安全行车、保密纪律、工作考核等方面“抓得住”。“下一步公务用车服务会走市场化的路子，不排除搞多家企业参与充分竞争。”

专家指出，温州车改的思路具有一定突破性，随着改革深化，还应寻求治本措施，根治“车轮腐败”。地方车改要及时根据各方的监督意见和建议，对方案、细则进行动态调整，在考虑地方经济差异的背景下制定出好的制度。

地方车改应重视民意期待

□新华社记者 南辰

近年来，不少地方在公车改革方面先行试水，有官员变相加薪式“摸着‘金砖’过河”的，也有昆明等地确实取得一定改革成效并获得网民和基层群众好评的。褒贬不一的民声反映了车改自下而上摸索进行的复杂和艰难。但是记者认为，不管怎样，地方先于国家有关部门推进的车改都有其标本意义，需要本着严格监督的态度予以鼓励。

记者注意到，对于温州车改模式和媒体报道的拍卖细节，媒体和网民高度关注。有的对于拍卖车辆的成交价格提出疑问，有的对于温州车改未来会不会成为“补贴照领、公车照坐”提出担忧。所有这些声音，都应引起地方有关部门重视，并积极用准确、翔实的信息公开进行回应，把民声和民意作为监督和推动公车改革的动力。

国务院机关事务管理局有关领导曾经指出，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”。中国行政管理学会副秘书长沈荣华也曾经介绍，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，将出台具体的中央国家机关公务用车改革方案。

由此可见，全国范围内的公车改革方案值得期待。在方案出台之前，应当鼓励地方按照相关精神和民意期待，在各方的严格监督下进行改革探索。尤其要注重公车总量、运行费用等关键数据的公开以及对拍卖流程、第三方评估等监督机制的建立。

同时，地方车改还要从善如流、不断纠偏。地方主管部门要意识到，复杂的公车改革绝不是“一次性成型”的，地方车改要及时根据各方的监督意见和建议，对方案、细则进行动态调整；也要积极借鉴其他地区的成功经验，在考虑地方经济差异的背景下吸收好的思路和制度。站在收入分配改革的高度，既要重视车改前后节省财政资金的绝对值，又要考虑公务员车贴发放标准与地方低保标准差距的合理性。

在车改政策制定、实施的过程中，要引入纳税人监督、听证机制。车改前用于公务用车支出的资金数量、车改要节约的目标资金数量要清清楚楚，要避免简单按照级别高低分钱的货币化分配取向，多鼓励实报实销，多鼓励公务员利用公交车、公共自行车办事、上下班，这是政府机关转变作风的重要一环，也是以公车改革促进政府职能转变的应有之意。

新闻观察