

《党政机关厉行节约反对浪费条例》将推进社会化、市场化公务用车制度

保留省部级以上官员专车 普通公务出行适度发放交通补贴



核心提示

□据《新京报》

公车私用、超编超标配置、豪华装饰……近年来，“车轮腐败”屡见报端。

从1994年“两办”下发公车管理文件算起，“公车改革”已近20年，但公车数量和购置费用仍呈增长态势。《党政机关厉行节约反对浪费条例》对此进行了规范——我国将推进社会化、市场化公务用车制度，取消一般公务用车，普通公务出行实行社会化提供，适度发放公务交通补贴。

1 公务用车总量将大幅削减

北大教授王锡铨表示，我国市场化、社会化的公车改革方向此前一直在探索。自1994年以来，有10多个省份陆续开展了公车改革。

湖北省统计厅副厅长叶青称，当前的公车改革从具体模式看，一是实行公务用车号牌、安装GPS等手段，加强对公车的监管。不过具体效果并不好，这一方面监管成本比较高，另一方面在改变公车浪费方面收效不大。更为常见的则是市场化的模式，即实行补贴制度。由于各地都是试点，举措不一，也引发多种争议，但从长期来看，启动社会化、市场化方向的公车改革，已经是大势所趋。

叶青认为，此举带来的最大的结果，就是公务用车的数量要大幅度削减。

数据显示，近年来公车消费一直是我国三公消费的重头。2011年，中央行政单位、事业单位和其他单位用当年财政拨款开支的“三公经费”支出合计93.64亿元，其中车辆购置及运行费59.15亿元，占“三公经费”总数的六成以上，是公务接待费的4倍。

2 官员专车仍然予以保留

叶青表示，这意味着专车还予以保留。

按照国家现有的规定，省部级以上的官员才有专车，其他的都叫一般公务用车。此前杭州在车改中规定，只有副省级以上的官员才有专车，正厅级干部都被纳入改革的范畴。

中央财经大学教授曾康华则表示，当前的公车管理，北京、上海等大城市相对规范，越到基层公车越是滥用。一些基层政府机构一个科长甚至都有专车，这个量非常大，要如何落实需要细则。

王锡铨也认为，这样的改革，最大的担心是落地时打了折扣。如果改革，是否意味着部分基层政府将来一辆公车都没有？这一方面难以执行，一方面也未必有利于政府履职。为此，改革过程要循序渐进，一方面要确保公车不被滥用，一方面也要不影响正常的公务出行。



预算执行： 防年底突击花钱

公务接待： 无公函禁接待

公车改革： 适度发放交通补贴

党政办公楼： 禁配建大广场公园

绘制 寇博

《党政机关厉行节约反对浪费条例》亮点

● 建立预算执行全过程动态监控机制，完善预算执行管理办法，建立健全预算绩效管理体系，增强预算执行的严肃性，提高预算执行的准确性，防止年底突击花钱等现象发生。

● 党政机关应当遵循先有预算、后有支出的原则，严格执行预算，严禁超预算或者无预算安排支出，严禁虚列支出、转移或者套取预算资金。

● 对无公函的公务活动不予接待，严禁将非公务活动纳入接待范围。

● 接待单位应当严格按照标准安排接待对象的住宿用房，协助安排用餐的按标准收取餐费，不得在接待费中列支应当由接待对象承担的费用，不得以召开会议、培训等名义列支、转移、隐匿接待费开支。

● 改革公务用车实物配给方式，取消一般公务用车。

● 普通公务出行由公务人员自主选择，实行社会化提供。

● 取消的一般公务用车，采取公开招标、拍卖等方式公开处置。

● 适度发放公务交通补贴，不得以车改补贴的名义变相发放福利。

● 严禁集中安排赴热门国家和地区出访，严禁以各种名义变相公款出国旅游。

● 凡是违反规定的拟建办公用房项目，必须坚决终止；凡是未按照规定程序履行审批手续、擅自开工建设的办公用房项目，必须停建并予以没收；凡是超规模、超标准、超投资概算建设的办公用房项目，应当根据具体情况限期腾退超标准面积或者全部没收、拍卖。

● 党政机关办公楼不得追求成为城市地标建筑，严禁配套建设大型广场、公园等设施。

3 部分单位或“零公车”

叶青说，据初步分析，全国的公车至少在200万辆以上。而这样数量庞大的公车，绝大多数是一般公务用车。

“按照国家规定，有资格配备专车的领导很少；而特殊需求的车辆也是在公安、气象等特殊部门。”叶青表示，如果取消一般公务用车，意味着不少单位，比如自己所在的湖北省统计局，将来一辆公车都不应该有。

4 政府购买社会服务

如何提供更为合适？叶青表示，从此前我国部分城市的试点来看，主要分为两类，一类是政府成立一个服务中心，比如杭州；一类是由市场化的租车公司进行，由政府购买社会服务。两种方式各有利弊，各地可以选择适合自己的方式进行。

王锡铨认为，既然公车是社会

5 发补贴前应先清理公车

王锡铨表示，在发补贴之前，首先要解决的是公车清理的问题。当前我国存在大量领导一般公务用车违反规定配备的问题，不该有的有了车。要发放补贴，首先要解决这个问题。

同时，补贴的用途要进行界定，警惕变为个人的变相福利。王锡铨建议，补贴资金不要发放到个人，而是由单位设定一个账户统筹管理，

叶青表示，如果真的能取消一般公务用车，对财政资金而言将是一个巨大的节约。“事实上，现在很多人都自己买了车，实现‘零公车’并不困难，主要是要改变一些领导的特权意识。”叶青说。

一般公务用车被取消，必会造成大量闲置，这些车怎么办？对此，王锡铨认为，可以按照正常的程序，进行拍卖，拍卖资金入国库。

化改革，主要就是将必要的公务用车运营由社会组织来运行，采用市场化机制运行，与政府剥离。这样一方面保证了必要的公车服务，一方面也能保证效率，遏制资源浪费。但社会化改革推出的汽车租赁必须充分市场化。“如果一地都是一家垄断，恐怕汽车租赁的价格同样畸高。”王锡铨说。

这样利于监管。

此外，公车补贴发放多少也需要科学评估。叶青认为，补贴不宜一刀切，更不宜发放太多。政府机关人员如果出差等，还会实报实销，车补主要用于上下班。同时，此次规定中也提出了普通公务用车社会化提供，这意味着一些公务活动可以申请公车，因此补贴更不能多。

延伸阅读 各地车改三种模式

● 第一种是货币化：按职级发放交通补贴，取消公车。

2009年5月，杭州在市直机关正式启动了公车改革，规定市厅局级以下干部一律取消公车，改为发放交通补贴。车补标准分为9个档次，上限为每人每月2600元（副局级），下限为每人每月300元（一般科员），全部打入“市民卡”IC卡中，卡内金额只能用于与公务交通有关的支出，不能取现，也不能在商场等地方消费。

● 第二种是虚拟货币化：取消各部门公车，建立相关公车管理机构统一调用，经费定额包干，额度逐年调整，不入个人腰包。

2010年，昆明车改决定实行非货币化改革：由各区财政局统一制作单位实名制公车专用卡，由区财政按季度将定额包干经费核发到卡上。公车专用卡定额包干标准为每月人均400元，主要用于私车公用时在指定地点维修、加油，购买公交IC卡，租用区机关公务用车和其他社会车辆的费用支出，超支不补。

● 第三种是严格管理：什么级别配车、配什么车，都按规定来；公车什么时候用、用来干什么都受规章制度约束。

2011年，广州利用GPS全球卫星定位系统、身份识别技术等科技手段，对公务用车使用情况实时全程监控。

2013年，岳阳市还给所有公车张贴统一标志，便于群众监督。

洛阳博爱眼科医院
口腔医学专科
种植牙 矫正
电话：63698808