

公车越改越多 越改越乱 砍掉八成公车 温州挑战“车改怪圈”

专家认为 成败关键在监督

超八成公车将被取消,市管干部不再配车,节省15%开支,上亿元公车处置拍卖收入为公车消费“明显减负”……近期启动的温州车改,成为新一轮地方公车改革的焦点。公车改革,“三公”消费改革的重头戏。多年来,国内公车改革虽有推进,但公车私用、公车滥用的痼疾未改,个别地方还滋生了“钱也拿、车照坐”的新问题。专家指出,杭州、温州车改的思路具有一定突破性,随着改革的深化,还应寻求治本措施,根治“车轮腐败”。

公车改革怎么这样难!



触目惊心的公车痼疾

如果从1994年出台《关于党政机关汽车配备和使用管理的规定》算起,我国的公车改革已走过了18个年头。但越改越多,越改越乱。

据统计,到了上世纪90年代后期,全国约有350万辆公车,包括司勤人员在内耗用约为3000亿元。2005年全国政府采购公车花了600多亿元,2006年则一举突破700亿元,占财政部预计实现的3000亿元全国政府采购规模的1/4强。

目前,国内公车使用中,“三个1/3”已是公开的秘密:即“领导公务用车1/3,领导私用1/3,驾驶员私用1/3”。看看国内各大城市的饭店、商场、学校、旅游景点、住宅小区里停着的各类公车,就知道“公车私用”现象有普遍性,有些到了肆无忌惮的地步。

2010年11月,媒体披露北京公务用车已达70万辆,占北京市机动车总量的近15%,2011年4月1日,北京首次公布公车数量为62026辆,由于官方数据与民间感受差距明显,因此也招致一些质疑。

“即便如此,”北京大学廉政建设研究中心主任李成言说,“这数目也惊人,北京的出租车一共也就6万多辆,马路上的公车数量,居然和一招手就能看见的出租车一样多!”

辽宁车改“变相加薪”

最受争议的是辽宁省辽阳市弓长岭区。2008年4月,弓长岭区正式启动了公务用车货币化改革。凡是区直机关、财政全额拨款的事业单位和团体组织的公车 and 领导干部,都在改革范围之内。除必须保留的执法车、作业车等,公车彻底取消。在该区的车改补贴方案中,区委、区政府正职8万元/年,区人大、政协正职6.5万元/年,区人大、政协副职4.5万元/年,享受副县级待遇的领导、区长助理4万元/年。消息一出,争议不断。不少人认为,所谓的车改成了官员的“变相加薪”。2009年7月25日,辽阳市人民政府新闻办公室发布通告,实行一年多的弓长岭区车改被叫停。

杭州车改效果存疑

杭州的公车改革得到了国家发改委、财政部等部门以及媒体的广泛赞誉。2009年5月,浙江省杭州市政府出台车改方案,提出3年分3批完成车改。方案核心内容是:市局(副厅)级以下一律取消专车,大部分公车都向社会公开拍卖,让公车回归“工作车”的本色。实行货币补贴;按职务层级将车补分为9档,最高2600元,最低300元;钱直接打入个人市民卡,只做

交通费用,不能提现;单位设立公共交通经费,解决突发事件处理等公务用车;全市成立公车服务中心,统一用车。两年实践证明,杭州车改节约公务交通费用约30%。

但目前,杭州又实施局级领导干部“包干用车”制度,单位不配车,用车由公务用车服务中心提供。此举被认为是改革失败,公车回流。

温州车改狠手砍车

此次温州车改似乎力度更大,除省管干部用车、执法执勤用车以外,所有公车“一刀切”,将1400多辆公车全部拍卖处置,并提出了“近程货币化,远程市场化”进行公务用车改革、车贴按档次发放、公车驾驶员人性化分流等一系列措施。

为确保效果,温州市市长陈金彪还规定了公车改革“四不准”:不准借用或占用下属单位或

其他单位车辆,不准接受企业捐赠车辆等,以杜绝“补贴照拿、公车照坐”。

但专家指出,近年来各地公车改革措施不少,但诸如“补贴照拿、公车照坐”的情况依然存在,公车改革的底线和高压线一再被突破,尤其是一些地方出现了公车回流,泛滥程度比改革前更甚。由此看来,诸如温州车改的办法能否奏效,关键在于能否“关住后门”。

干部车补仍然缺乏监督

长期关注公车改革的全国人大代表、湖北省统计局副局长叶青说,货币化补贴是当前国情下车改过渡阶段一个较合理的措施,毕竟改革了公务员的既得利益,“但问题的关键是目前制定的补贴标准是否合理?补贴多少到底谁说了算?”

一位温州市民说:“一个干部每月两三千元是否合理?简单测算一下,出行的公交车价格多少?出租车每公里运价多少?按22个工作

日计算,一个干部每天100多元钱,难道公务员需要整天在外面跑?货币补贴高了,会不会有变相‘福利’之嫌?”

华东师大社会发展学院教授文军说,车改货币化补贴制定标准值得研究。“车改关键是规则制定者就是利益相关者,制定补贴依据要向社会公开,公车改革不能是‘看起来很美’,在监督上也应该引入舆论监督、公众监督等。”

车改怪圈还未走出

300多年前,先哲黄宗羲就发现,历史上每次税改后,百姓负担降低一段时间后会涨到更高的水平,被称为“黄宗羲定律”。专家认为,反观近年来国内车改,一些地方和部门越改越多、越改越乱的情况也客观存在,车改打破“积累莫返之害”怪圈刻不容缓。

叶青说:“世界各国公务用车管理使用基本都是如此,公车都是屈指可数,特定的公务活动才能用。必须严格公车配置范围和标准,只有改掉公车使用中的特权,大量削减公车,实现有效监督,才能真正打破车改‘越改越多’怪圈。”

有一说一

凭什么给官员车贴?吃饭 用脑都是公务那要不要“餐贴”、“脑贴”?

推行以赎买政策为核心的所谓“公车改革”,其实质是纳税人出钱赎买党政官员的公车专用权。这种交易如果能够成立,其前提条件必须是官员的公车专用权建立在合法授权的基础上。这就是说,目前官员这样使用公车,是有合格的法律授权主体批准的,如果没有合法的批准程序,党政官员凭借自己掌握的公共权力,自己给自己配专车,那就是一种公权的滥用,一种不合法的行为。配备和使用公车,地方政府和党政官员是无权自作主张的,如果没有纳税人的许可,没有合法授权主体的批准,都是滥用行政权力的表现。目前的公车消费,无公认的法理依据,无权威性文件可遵循,普遍是按潜规则办事。这样,你买我也买,你坐我也坐,火借风势,风助火威,以致令社会无法承受。这种由某些官员一手炮制出来的怪胎,本来就不应降生,现在却拿在手里当炸弹要挟公众,逼迫人们承认它的合法性,而且自作主张,自定价码要公众出钱来赎买,其公理何在?

脑筋急转弯一下就会明白,公务不止用车,还要吃饭,还要用脑,还要穿衣戴帽……难道,统统都需要发放一个“餐贴”“脑贴”“衣贴”等这个贴那个贴不成? 西风