

“偷偷摸摸”的公车改革是自我游戏

刘小冰:建议将涉公务用车分为四种

公车改革是个老话题,但是老话题却有着新疑问:到底有没有决心推行公车改革?湖南多个市县低调推进公务用车改革,并且遇到重重阻力的新闻,也加重了公众内心的疑惑。

公车改革的方案不尽透明

现代快报:湖南多个市县低调推进公务用车改革,但是种种“讳莫如深”的迹象总给人一种奇怪的感觉,有人直批这是一种偷偷摸摸的做法。

刘小冰:这种“偷偷摸摸”的改革让人难以理解,我总觉得一个好的改革方案,拿出来让大众检阅,没有什么了不起,政府不是万能的啊,仅仅是内部做一下游戏,那么这种游戏做得再好,老百姓也是有理由质疑的。

现代快报:我们的公车改革为什么推行得这么困难?

刘小冰:可能全世界没有哪个国家公车使用像我们国家这样,公车数量这么庞大,能够享受公车的人数这么多,配备的人员也是这么多,群众的议论也是这么多。说公车成公害,就是这个原因。公车私用是众所周知的一个最大的问题。公车的祸害已经到了非解决不可的地步了。公车改革试点上个世纪90年代就开始了,但是这么多年,一直都推不下去。这反映出利益阶层集团庞大的问题。公车所以成为一个公害,核心的问题在于,我们的这种官本位思想、特权思想根深蒂固,总觉得自己是官,就应该享受这个车的待遇。还有一个核心的问题在于,我们的这种财政的支出预算决算没有发挥真正的作用,监督的透明度不够,我觉得这是一个非常大的问题。

现代快报:您觉得公车改革的阻力到底来自何方,仅仅是利

益集团吗?

刘小冰:公车改革为什么如此艰难,我刚才讲了,是因为有一个庞大的利益集团,但是反过来,是不是那些享受到公车好处的人在反对改革?不尽然,我觉得包括对公车问题深恶痛绝的人也是反对,为什么?因为公车改革的方案不透明,仍然是延续了一种封闭式的、自己做自己游戏的方式,我把它命名为卡拉OK政治,自己唱自己听。你没有办法回避掉老百姓对你这种改革正当性的怀疑。反对不是说这个公车不要改,而是说应该怎么改,方案怎么定,你是不是透明的,这个非常重要。

建议把涉及到公务用车分为四种

现代快报:湖南的几个地方改下来,无论是公车管理、半货币化还是完全货币化,“都不可避免地”与干部级别挂钩。

刘小冰:我们应该是按照公务的目的来使用车子,而不是简单地套用级别。核心的问题还是在于官本位思想,凭什么科级干部、处级干部就有那么多的公车呢?我觉得公车改革推不下去,还是在于决心不够。不能说不重视,但是重视了半天,却雷声大雨点小。你现在说路上车堵,怪私家车,但大部分私家车是凭汗水钱买的,你有什么资格指责私家车呢?你说早上堵,但是早上那么多公车出行就有必要吗?这样一种公车数量增长的幅度,我们用公



临湘市交警工作人员张贴“公务用车”标识,此举在当地也引起争议,该标志被不少人疑为权力护身符

共财政造多少路、多少桥、多少高速,可能都很难解决问题。

现代快报:人们普遍质疑,一些地方进行的货币化公车改革,变成了变相加薪。

刘小冰:确实,现在很多地方的公车改革已经沦为一种再分配。这就需要问问,改革的方案是不是公正、透明,是不是有程序正义?到底是你自己改自己,还是放到阳光下来改?

现代快报:您对公车改革有没有什么具体的建议?

刘小冰:公车改革,在国外是一个很简单的问题,国外的公车数量是很少很少的,你看新加坡只有3个人有专车。我在想,我们能不能借鉴别国的经验,把车分为几种,一种是专车,国家领导人的;第二种是公车,一定是提供给一定级别的干部办理公务时使用的,但不是专门使用的;第三种是工作关系车,就是公家来购买,提供给工作需要、有一定级别的官员或人员来使用;第四种名字我没想好,能

不能叫联动车,就是吸收日本的经验,把公务用车包租给私人来用,可以固定几个出租车公司,有事的时候就让这些公司来派车,年底或其他时间结算。

快报记者 刘方志



刘小冰

南京工业大学法学院副院长,江苏省人大常委会立法专家咨询组成员。

»视点

专家: 公车改革 难点在官员自身

就公车改革的有关问题,潇湘晨报也与北大姜明安教授、中国人民大学毛寿龙教授、湖南津市市纪委副书记黄毅明进行了一场对话。

“改革难点在官员自身”

潇湘晨报:公车改革近20年经历了三次浪潮,为什么仍是“雷声大雨点小”,进展迟缓?难点在哪里?

姜明安:官员是既得利益群体,自己革自己的命,难点在这里。一台专车,官员全家都用,一旦改革,这些利益就面临“丧失”。

毛寿龙:公车改革对政府来说有好处,对领导干部没“好处”。目前各地公车改革措施的制定者和实施者都是官员本身,毫无疑问,改革的难点在官员自身。另外,公车改革在各地自发的情况下,改革做得好并无奖励,而不改的地方公车照样继续使用。

黄毅明:公车改革的难点在于如何兼顾公平与效率。

“民意的推动非常重要”

潇湘晨报:为什么公车改革很多是自下而上进行,而不是自上而下?

姜明安:车改越到上层,改革难度越大。上层官员即使在公车改革上想动大手术,也要考虑稳步推进,一刀切下来阵痛太大。公车改革也需要通过人大立法来解决,另外舆论和民意的推动也非常重要。

毛寿龙:事实上,越到上级,公车改革就越难,因为公车是“待遇”,有特权属性。

黄毅明:尽管中央、省里没出台改革具体方案,但近年来中纪委针对公车管理下发了文件,我省下发了规范公车加油的文件。

“货币化可能是改革最终方向”

潇湘晨报:目前各地公车改革的方式多样,有贴公车标识的、有成立公车管理中心的、有实行车补的,那么,货币补贴是不是车改最终方向?

姜明安:公车改革最终方向是货币补贴。货币补贴要根据行政级别和工作性质等多个方面来确定标准,当然最好是能就补贴进行听证,实现民主监督。

毛寿龙:公车如果是作为一种待遇的象征,不如货币化。

黄毅明:货币改革可能会成为公车改革的最终方向,但地方财力是实行货币改革的基础。目前一些县市“保吃饭”是财政支出的第一重点,可能暂时无法为公车货币化改革提供必须的成本。另外,群众心态也是决定能否实行公车货币改革的重要因素。

“没达到群众满意,所以低调”

潇湘晨报:有些地方车改被媒体报道后,反而倒退了。比如辽阳弓长岭区,又恢复为区长配专车。为何出现车改“见光死”现象?

姜明安:改革是个探索过程,外界不应该太苛刻,不要把改革者吓回去。

毛寿龙:外界对车补看法比较多,普遍认为官员为什么拿那么多车补。改革者可能有这样的心态:不改的地方可能还少责备,所以不如不改。另外,公车改革的水准与老百姓的要求错位,没有达到群众满意,所以普遍低调。还有一个重要原因。专车司机对官员来说很重要,要为领导的事务保密。取消专车后保密问题可能给官员带来压力。因此部分地方在取消专车后又保留了较高级别官员的车辆。

黄毅明:一些车改“见光死”,一是民众能否用积极的心态评价改革。二是媒体心态能否宽容。辽阳弓长岭区区长车补达8万,我想车改设计者肯定对区长的车补金额进行过精细测算,改革肯定可降低行政成本。三是改革者的心态,能否对社会的怀疑和媒体的“口诛笔伐”决定从容。

据《潇湘晨报》

»新闻原件

湖南多个市县低调推进公务用车改革

4月24日,津市公车改革进行到第5天。黄毅明和几名交警,一大早就守在津市主要路口,专查“湘J8”开头的公车。当天有3台公车没贴公车标识,有2台公车的标识贴在“刘海”位置(车前玻璃遮阳膜,被当地居民戏称“刘海”),被当场责令整改。黄毅明是津市市纪委副书记,公车改革方案的设计者之一。按他的说法,这次改革是要“革领导干部的命”。

津市的低调

4月20日,酝酿约四个月的津市公车改革正式“动刀”,全市178台公车,除了贴标识,还规定“人、车、卡合一”,即每台公车只确定一名司机,其他人不能开。由司机本人去加油,司机信息卡与加油卡配套,信息比对应才能加油。按政府采购签订的协议,加油站有义务举报加油卡营私现象。配套的处罚措施是,违反禁令将通报全市机关单位,严肃处理。虽然津市市委书记何英平和市长尹正锡的车率先贴标识,但对这次改革,津市很低调。

4月19日,津市财政局会议室内,公车改革方案只向各单位办公室主任宣布,津市电视台也未报道。

改革实施了几天,住在津市市委旁边以及对面一家饭店旁边的几位居民,都不知道市委院子里研究并实施了公车改革方案。

在当地宣传部门,姓郑的女新闻专干听说记者来意,脱口而

出:“这个题材敏感,暂不向媒体公布。”即便向领导请示,答复亦是“公车改革刚实施,想出成效后再请媒体”。

改革的动因

津市车改第二天,一台公车停在一家按摩中心门口。一个多小时后,一男子从按摩中心出来,驾公车离开。后经多方证实,这名男子当日中午受单位委派,与客户谈公事。客户打来电话邀约的时候,已在按摩中心休息。

但公车在不恰当的地方出现,依然被曲解为“开公车去按摩”,连黄毅明也认为“质疑在情理之中”。津市纪委并不否认当地存在公车私用现象,他们推动公车改革的初衷,就是要推动公车与私车区分开,让百姓来监督。

公车私用是全国的通病。目前中国公务用车共522万多辆,一年共消耗4000多亿元。每年全国两会,公车改革都是热点,今年两会上,民革中央的提案矛头,就直指公车改革“雷声大雨点小”。

车改的“风潮”

几乎与津市同步,娄底双峰县256台公车4月下旬全部贴专用标识;4月27日,临湘市公务用车统一张贴“公务用车”标识工作启动。早在6年前,岳阳市就先后启动在所有乡镇、街道办、3家市直单位的公车改革;南县的公车改革则从5年前开始。媒体均鲜有报道。

唯一“高调”的是2004年启动车改的资兴,当时成为报道热点,一时领风气之先。

此前资兴模式为半货币化道路,即保留公车(统一收规市直机关事务局管理),公车有偿使用,内部结算,超支自负。

南县与资兴有些类似,只不过考核公里数。而岳阳市走的是完全货币化改革道路,确定车补标准,公车拍卖掉。岳阳市纪委最近提供的车补标准(每月)显示,岳阳楼区街道办事处一把手补贴600元,副职100元,一般干部40元。

改革的难点

津市车改很重要的一条:非工作时间,公车一律入库。对此,津市财政局副书记、津市车改领导小组成员高毅坦言,这一点可能难以付诸实施。比如突发事件,领导要能及时到现场。

黄毅明也表示,公车改革触及官员利益,目前已碰到一些“抵触”。

无论是公车管理、半货币化还是完全货币化,都不可避免地

与干部级别挂钩。岳阳的车补模式,主要是按职级待遇确定。坊间也有不同声音,“领导动动嘴,下面跑断腿”,意指领导车补多,下面跑腿的车补很少。

岳阳市纪委相关负责人说,补贴定高了,百姓肯定有意见。补贴标准目前由各个地方集体讨论决定,上面并没有指导性的刚性标准。

»相关链接

1993年开始,我国公车改革试点经历了三波浪潮,2004年前后出现全国性公车改革高峰。但2005年浙江、北京等地公车改革暂停,原因在于“货币化”争议。去年,辽阳市弓长岭区车改因爆出区长“天价车补”——每年补8万元而被叫停。11年前就开始车改并吸引300个考察团去学习的大庆,目前车改也陷入停滞。

去年车改较风光的是杭州,取消所有公车,车补按职级分9档,最高2600元。但市委、市人大、市政府和市政协四套班子领导不参加车改。

杭州市委副书记叶明说:“车改离不开领导支持,我们需要自上而下的动力。”“上面没具体的车改方案,大家都是摸索。”黄毅明的这句话,不仅是津市刚起步的现实,也是很多地方的车改走到十字路口后的困境。综合