

“车改”的历史怪圈

一场被称为遏制“车轮下腐败”的持久战已经打了20个年头,真正吹响胜利号角的战役却为数不多。全国各地试水的几种公车改革模式往往轰轰烈烈地推行一时,却“雷声大雨点小”不见长效,难刹公车腐败之风。在屡屡招怨与质疑的路上,究其原因,根深蒂固的特权思想作怪与监管途径缺失导致公车改革一再陷入改了又改却最终难改的“怪圈”。

实习生 张冠楠 张菁菁
本报深度记者 朱洪蕾

贪恋安逸的官员

又纷纷坐上轿子

公车管理和改革并非现代社会的产物。

从古至今,“官车”不仅是官员代步的工具,更是一种身份地位的标榜。历朝历代的官员,因级别不同,所乘“官车”的类别、档次也迥然各异。

明朝的朱元璋担心官员乘坐养尊处优的轿子代步会导致吏治腐败,开国不久便规定,只许妇女和年老有病者乘轿。这一规定在明初执行得还比较彻底,但随着明朝的日渐衰弱,那些贪恋安逸的官员们又纷纷坐上了轿子。

这种由来已久的官本位文化致使“以官为本、以官为贵、以官为尊”的价值观和“在其位谋其权”的思想深深蔓延到古代中国社会的各个层面。当了官,有多少人愿意主动限制自己的特权?

2003年,从中南财经政法大学调到湖北省统计局任副局长的叶青开始了“一个人的车改”,在随后的10年里,也只取得了两个副厅级领导的响应。

事实上,车改启动后,多个省市诸如贵州、重庆、黑龙江、江西、上海、陕西等,其成功也局限在非常小的范围内,并不能带动一个省全面彻底地实行公车改革。造成这种尴尬局面的原因不得不与特权相联系:一是碍于“官文化”,许多领导安于享受,坐惯了公车,把公车当成个人专车,当成一种自己特有的“权利”,致使多地车改难以推广与深入;二是只在车改政策出台之初“紧一时”,之后也因缺乏公开透明的监督而“松一世”,不了了之,干部重拾“特权”,用车恢复到本来面目。

目前,我国的公务用车分为三种:领导干部用车(副省级及以上干部配备);一般公务用车;执法执勤、特种专业技术用车。最近出台的《党政机关厉行节约反对浪费条例》中明确规定:取消一般公务用车,这是否意味着另外两类成了“例外”?如何在跟进规定的同时,也对“例外”加强监管,最大限度地减少特权,成为需要解决的新问题。

化公为私,

公车成了自家车

打着“公车改革”的旗号,把车辆变为领导干部的自家车,本是为了避免公车私用的改革,却

演化为个人拥有,这种变相的“改革”着实令人忿忿。舆论的焦点常常把公车改革的目光聚焦在政府相关部门,但一些大型垄断性国企就想侥幸钻这样一个看不到的空子。早前爆出的安徽电力公司“公车改革”就是一个典型的反面教材。

据当时的报道,安徽电力公司以“车改”之名,以一种巧妙的方式避人耳目,即自己不直接花钱购车,而是由下属一家公司购买车辆,办理好全部手续后再租赁给省公司,省公司把车分配给副处级以上干部,并且标准逐年提高,从最初的奇瑞汽车到价值20万元的迈腾和帕萨特。根据报道,该公司曾一批次购车185辆。干部们拿到车钥匙后,该车就归干部自驾了。如此高额的数目与款项,加之后面庞大的租赁费、车辆保费引发了部分职工的质疑与举报。

事件爆出后,《新京报》发表了“安徽电力公车‘改革’是亵渎改革”的社论。一时间,该事件引起舆论强烈的关注,安徽电力公司如此大胆与大手笔的行为也让我们反思,公车改革还有多少盲区与误区?不少地市在公车改革的进程中补一处、漏一处,上有政策、下有对策,痼疾重重,步履维艰。

车改后车补费

反比之前多

车改政策陆续出台以后,因减少或限制公车使用,各地试点大多采用货币补贴的方案,也就是“按照级别制定车补标准,按月发放,节约归己,超支不补”。但这种方式一直存在质疑,尤其是些地方定出过高的车补标准,被看作“对特权的赎买”,导致公众对车改的信任度降低,甚至“逼停”部分车改试点。

2004年,东莞车改方案出台后,天涯等论坛上出现了热帖:天!东莞车改科员有1000元补贴。百姓意见大,不可能不顾及,后来车改方案修改,科员车补降为800元。

2005年,当公车改革在全国不少地方试点时,车改先行者浙江却于当年3月初宣布暂停车改。浙江省纪委党风室负责人解释:由于各地都在试点,补贴多少都是自己说了算,不少地方仅车补一项就远远超过了公务员的工资,争议很大。

按公务员级别,温州车补最高则达到了每月3100元。事实上,如果使用公车的话,多数公务员每个月并不需要花费如此之多。取消了公车,却没有达到节约的目的,甚至可能更浪



近日,云南省丽江市永胜县完成公务用车的标识喷涂工作:一般公务用车在左后轮上方喷涂“永胜县公务车”,在右后轮上方喷涂“严禁公车私用”和监督电话号码。
新华社发

费,车补难免被质疑为公务员“额外的福利”。

有媒体曾算过温州车改的经济账。车改前,公车费用为133万元;车改后,发放的车补总额为162万元。这意味着车改后比车改前每年多支出近30万元。这种尴尬的数据恐怕并非为民减负的福音。

到2006年,北京市至少有6个乡镇试点公车改革,普遍采取了货币化补贴的车改形式,但此之后,北京车改试点逐渐归于沉寂。据介绍,担心“货币化补贴式车改带来巨大财政压力”是北京车改未扩大试点的重要原因之一。

2009年,媒体爆出辽宁省辽阳市宏伟区车改后,书记、区长每年车补7.6万元,弓长岭区委书记、区长每年车补8万元的数字,在巨大

的舆论压力下,最后两区车补停发,从此再无车改消息。

公车改革使一部分官员的既得利益受损,若想保持相对平衡,发放交通补贴是一项重要举措。《条例》中提出“适度发放交通补贴”,且有“不得以车改补贴的名义变相发放福利”的要求,但有评论认为,从以往的公车改革看,官员必将在金钱补贴上直接受益。至于补贴多少和补贴的幅度如何令官员与公众都接受,这恐怕是个需要认真研究的问题。

外部监督有心无力

历时二十年的风雨改革,虽劳心劳力,却难见大成效,一直反反复复,如同陷入了一个“走不出去,突破不了”的怪圈。叩问

原因,除了没有拔除体制内的劣根性外,缺乏体制外的监督,缺乏一个“看得见”的切实有效的监督途径是重要方面。

在自上而下进行的公车改革中,很多试点中途遭遇停摆,或有一部分迫于百姓舆论、检举的压力,但实际运作中仍有不少看不见的方式并没有公之于众。

近几年,有些城市在车改中逐渐意识到群众监督的重要性,如新疆、湖南等地给公车陆续挂上公牌,字迹清晰地标明公务用车,并附有监督电话和车辆编号,鼓励群众监督,为监督提供畅通的渠道,使公车改革在法律的鞭策下步入一个新阶段。只有彻底在阳光下运行,公车改革在向下实施的过程中才会看清方向,少走弯路、岔路。

对于“公车改革”这个舆论持续关注并不断发酵的重大课题,一旦改革挺近深水区,任何利益关系的调整与冲突都可能让前进的步伐变得谨慎甚至停止。以往的公车改革大多败在默默无果而终上,缺乏公开透明的机制,“左手监督右手”的运作模式是其致命伤,外部监督才是真正意义上的监督。

因此,要让公车改革的办法细则、预算支出、运转模式、外部表现真实地呈现在广大公众面前,坦荡地接受公众的评判,放开手让公众参与到标准制定和监督实行等各个环节。只有这样,公车改革才能彻底改变“喊得响成效小”的尴尬局面,不偏不倚走上正确轨道。



2006年10月11日,南京涉改公车拍卖会现场。(资料片)

(上接B01版)
一辆使用情况的话,得去北斗运营中心查看。

被认为能够监管公车的标识也遭到了市民的吐槽:“标识太小了,真难找。”在一辆贴着各种标识的公车上,记者注意到,岳阳市公务用车标识是很不起眼的一个,标识边恰好贴着“强制保险标志 2014”的同为蓝底白字的椭圆形标识,公车标识小了好几圈,很容易被忽视。

虽然纪委要求一定要贴公车标识,并通过通知会进行检查,但是还有一些人不太想在车上贴标识,纪委一位工作人员介绍,每辆车只发了一个标识,有些司机却将标识弄坏了,目前已经有一些司机到纪委来,希望能再拿一个。

事实上,与别的地方在公车上喷涂公车标识相比,纸质标识

还有一个隐患,那就是容易被伪造,岳阳公务用车标识并没有专门的防伪措施,只是一张纸片而已。对于想要公车私用的人来说,伪造公车标识并不是什么难事,随时可以撕下来,再贴一张新的上去。

“这个公车标识意义不大,老百姓看不清楚。”叶青也对岳阳市公车标识很不满意,他认为,能真正落实监督的方法应该是“两个方法:装北斗,装专用的车牌。这样,老百姓看得见,内部也看得见”。

叶青在接受记者采访时表示,岳阳的公车改革不应该叫做改革,而应叫加强管理。“我们说的改革是指跟现在的制度不一样,真正的公车改革,首先要取消一般公务用车,应该都卖掉,然后再在剩下的车上安装北斗系统,实

现内部监督,相较于装上北斗之后再卖车,还能节约成本。在车外部喷涂公务用车标识或者是采用专门的车牌,这样更便于外部监督。卖车的钱可以用来作为公车补贴,不过要对这笔钱加强监督,避免产生新的腐败。”

叶青表示,一些乡镇部门的一把手都没有资格用车,按规定,他们没有资格坐车,都应该卖掉。

为了加强对公车的监督,岳阳市在2012年曾经向公安交警部门提出,希望在全市所有公务用车上使用“湘FG”字母开头的车牌号。“F”代表岳阳,“G”代表政府,易于民众识别和监督。可惜的是,到现在为止,“湘FG”开头的车牌号都没有被批下来,纪委一位工作人员称“上面没同意”。

在岳阳市纪委,一位工作人员向记者展示了要求所有公车张贴的标识,标识正面印着“岳阳市公务用车”字样和监督电话“0730-8889295”,反面则印有“公务用车八不准”。

这位工作人员介绍,2013年11月7日,岳阳市发布《关于做好公务用车统一标识张贴工作的通知》,要求整个岳阳市的公车都必须在公车前挡风玻璃右上侧张贴下发的公务用车统一标识,并于2013年11月18日前完成。

为了保证标识能够被社会监督,“通知”中明确规定,发放的标识必须张贴在指定的位置,而且每辆车只发放一张,这就限制了一些司机将标识撕下来,之后再贴上的情况。

“上面没同意”的公车专用牌

安装公务车北斗车载监控管理系统之后,岳阳市公车使用率明显下降,在北斗运营中心,记者注意到,大屏幕上上方显示:在线:1014(25%),这是岳阳公车的运行数据。“在线率确实不高,4000多辆车里就1000辆左右在跑,别的车应该是没有执行公务,都停在单位。”

这一系统虽然已经装好,但并没有把公车纳入真正全面的监督中。“已经在岳阳市纪委安装了客户端,但是他们还不太会用,还得进行培训。如果需要查询公车的情况,纪委的人都是到这边来。”黄杰介绍。在岳阳市纪委,一位工作人员表示,要查车