



公车管理 细节定成败

如何管好公车?随着我国公车改革方案出炉,人们对此越来越关注。其实,无论在国内还是国外,公车管理都是一个让政府头疼的问题。为了管好车轮子,守住钱袋子,各国也是费尽脑汁,各出奇招。

自律派:日本、新加坡

反腐制度严格,以违规为耻

日本在公务用车的使用管理方面很“小气”。政府严控公车数量,比如总务省2000多名工作人员,只有52辆公务车,其中24辆是领导专车,28辆是公用车。大多公务用车通过包车和租车的形式解决。

一般情况,政府鼓励公务员使用公共交通工具,但也要提交申请。工作人员外出时可直接申请公用的电子交通卡,并写明办事用途、前往地点。电子交通卡的履历有证可查,非常透明,也不容易作弊。外务省门口还有公共自行车,公务员到近处办事可借用。

政府部门甚至对私车使用也很苛刻。2012年,日本大阪一名官员因开私家车上班受到处分。因为按规定,公务员必须乘坐公共交通工具上班,可购买交通卡,并享受据实报销的福利,但不能一面享受公共交通补贴,一面开私家车占用公共道路交通资源。

一名政府官员说,在日本几乎没有公车私用现象,除了法律健全外,最重要的是每个公务员都有道德心,有严格遵守规章制度的习惯,并以违规为耻。

在新加坡,部长并不配备专车,也没有专职司机。大多数情况下,他们都是自己开车上下班,工作以外更是如此。这并不是说政府没有公车。据了解,新加坡一些部委也有公务用车,总统和总理也有在礼宾等场合使用的公车,但可以证实的是公车数量非常少,一个数百人的机构可能仅有两辆公车。

公务员使用公车要先申请登记,并说明用途。一位熟悉情况的人士说,公务员不会随意提出不合理使用要求,因为都知道那样做会碰壁,司机肯定不会同意。除了明文规定,新加坡极为严格的反腐制度也是重要因素。对公务员来说,公私分明是绝对不能逾越的红线,贪污罪名也没有最低金额限制。

技术流:瑞典、美国

电子监控上阵,防公车私用

瑞典政府不仅极少配备公务车辆,还利用电子监控设备来严格防止公车私用,从而大幅减少了公务用车的财政支出。

瑞典政府几年前在所有公务车上安装了专门设计的电子监控系统,通过里程计计数器和代码发射器的融合与中央监控台实时追踪来防止公车私用。这种电子监控技术使得公务车辆在发动前必须先选择按下“公务使用”键或是“私人使用”键,二选一后才能将车辆正常发动。驾车者做出选择后,代码器与监控卫星进行代码传输,之后代码与车辆的方位信息和行进线路就全在中央监控台的掌控之中。一旦出现公务车辆在“公务使用”途中却开向不涉及公务活动内容的任何场所,中央监控台也会在第一时间与驾车者进行无线电话询问,并进行事后调查。

在没有公务、车辆闲置的时间段内,政府人员可以从公务车辆管理部门租用这些车辆。在缴纳足够的租金后,租车者可选择“私人使用”键启动车辆,在租期内将车辆驶向私人用途的目的地,在租期结束时完好地归还车辆。这一做法有效提高了公务车的使用率,并对其车辆管理与养护给予一定经济补贴,减少财政对公务车的经费承担。

在美国,2010年感恩节曾发生一件“坑爹”的事。一个青年向底特律警方报案,说他车里的两台电脑和价值2.7万美元的演唱会门票被盗了。他本想找警察挽回损失,但警方在调查时发现,他的父亲是密歇根州国会议员科尼尔斯,而他开的车正是国会办公室的公车。事情曝光后,科尼尔斯又是道歉,又是赔钱。公车私用,差点让他丢了饭碗。

在美国《联邦管理条例》中专门有两节内容,用近百页详细规定了公务车的使用、车辆购置、使用者的责任、违规举报和处罚

等。条例规定,总统、副总统和其他主要联邦官员,以及他们所指定的人员才有权使用公车上下班。各部首长也可使用公车上下班,但副部级以下的官员通常就要自己开车了。

为了更好地执行条例,负责公车管理的联邦总务署动用了很多先进手段。他们建立了强大的联邦公车管理系统(FEDFMS)。根据各部门上报的数据,联邦总务署每年会公布联邦车队报告,涉及车辆库存、成本、使用信息,并在官网上发布。

公车管理系统还与定点加油站、修理厂联网。这样,联邦总务署能实时获取车辆行驶的里程、加油数量、维修保养费用等信息,防止使用者从中谋取不当利益。此外,很多公车都安装了GPS,用于监督车辆行驶路线、停泊地点,以杜绝公车私用的现象。

管理控:英国、德国、韩国

减数量降排量,更注重环保

与美国相比,英国此前的管理要宽松得多。在卡梅伦上任前,部长等高官使用公车还比较方便。政府设立了车辆派遣局,有200多名员工专门为公务员提供车辆服务。该局每年都会向公众发报告解释本年度政府公车的使用详情、财务状况、现金流走向等。公众可在网站上找到近10年的报告。

即便如此,卡梅伦2010年上任后仍提出:只有极少数高级部长,出于安全原因能配备公车,其他部长只能租借公用的公务车,最好能乘坐公共交通工具。改革之后,仅2011年就削减了44%的公车。比如商务部的公车由2010年的7辆减少到1辆,有些部门甚至取消了公车。车辆派遣局也于2012年拆分为两个部门:政府车辆部和政府邮政部。前者为部长和其他公务员提供公车 and 司机,后者从事政府部门内部的邮件和包裹传递业务。现在,英国政府部门约有90辆公车 and 少量的储备车辆,车辆数创了历史新低。

德国联邦政府在1993年就出台了《联邦管理中的公务用车使用指导方针》,就哪些人可以以及怎样使用公车作出了具体规定。联邦总理、部长、国务秘书配备的专车可以私用并搭载非本单位人员,但需按相关规定缴纳费用。联邦政府的每辆公车都配有一本行驶记录簿,记录每次出行的详细信息。管理部门会定期检查记录簿,并将其保留6年。一旦发现违规,将依违规严重程度追究相关人员责任。德国内政部发言人迪姆罗特说,政府公务员使用公车只是少数情况,大部分人选择社会化的出行方式。对这些人的公务出行,德国政府施行实报实销,但通常只报销成本最低的交通工具费用,以实现节约。

在韩国,《公用车辆管理规定》将公用车辆分为专车、一般公务用车、货车、巴士和特殊用车。只有次官级(副部级)及以上的公务员,才能配备专车,且只能用于上下班和公务出行,严禁私用。韩国国会议员均不配备专车,只是每年获得一定金额的汽车保养费和燃油费补贴。

韩国规定除了次官级以上的专车,一般公务用车排量必须在2.0升以下,并主推新能源和混合动力等环保车型。公务用车达到“最短服役年限5至6年,最长行驶里程12万公里”的标准,才能更换新车。

韩国对地方政府的公务车辆更是严格限制。首尔市政府的专车只有6辆,为市长、3位副市长、市议会议长和首尔市立大学校长专用,此外还有5辆礼宾车。首尔市政府的一般公务用车现在仅有41辆,统一管理调配,而且所有公务用车全部都选用国产车。

除了上述国家,其他国家在公车管理上也有“招数”。比如普京就曾大力削减特权车辆,对在车上违规安装特殊信号装置的人员和单位一律重罚;印度的政府官员,包括总统和总理在内都必须使用国产汽车,严禁使用进口车。相比之下,我国的公车改革还有很长的路要走。 综合环球人物、新华社等