衡阳公车改革 这样改!

本报记者 李生成 实习生 李治达

◎力争9月底前基本完成全市党政机关公车改革，除涉及国家安全、侦查办案等有保密要求的特殊工作用车外，全市保留公务用车喷涂统一标识

◎保留车辆分为6大类，其中11个部门（系统）保留执法执勤用车

◎市直党政机关车改补贴参照省直机关标准。实行公车改革后，预计全市每年公务交通总支出节支率达到8.25%

◎市直公务交通补贴保障具体范围为：包括“四区两园”在内的市城区所有行政区域

7月7日下午，全市公务用车制度改革(简称“公车改革”)工作动员会召开，衡阳车改正式露出“真容”。此前，省公车改革领导小组正式批复我市的公车改革总体方案。

那么，我市公务用车改革，到底如何改?7月7日，市公车改革领导小组办公室相关负责人为此作了详细解读。

车改目标是什么?

力争9月底前基本完成全市党政机关公车改革

时间节点：力争9月底前基本完成全市党政机关公车改革。适时启动全市其他事业单位、国有企业和国有金融企业公务用车制度改革，用2-3年时间全面完成公务用车制度改革，建立健全公务用车制度改革后的长效管理机制，实现公务出行便捷合理、交通费用节约可控、车辆管理规范透明、监管问责科学有效，基本形成符合中央、省改革精神和市情的新型公务用车制度。

其中，市直各参改单位在7月15日前上报车改实施方案，由市财政局牵头，市委组织部、市编办、市人社局、市交警支队根据职能分项进行审核。7月31日，市直各参改单位完成取消车辆封存工作，公务用车交通补贴从8月份开始计发。市直各参改单位处理好取消公务用车车辆的交通违章并验收合格后开始发放车补，未按规定时间和工作要求完成的暂不发放。7月底前，基本完成我市市直机关公车改革工作。

节支目标：按照上级要求，改革后公务交通支出必须低于改革前公务交通支出总额，节支率须达到7%。据不完全统计，2011年至2013年，全市平均每年直接用于保障公务用车费用达64564万元。实行公车改革后，预计全市每年公务交通总支出约为59235万元，年节约资金约5320万元，节支率达到8.25%。

参改范围包括哪些?

在编在岗的厅级及以下工作人员(含机关工勤人员)均参加改革

参改机构：全市各级党政机关（包括党委、人大、政府、政协、审判、检察机关，各民主党派和工商联、参照公务员法管理的事业单位、人民团体、群众团体）全部参加改革。全市其他事业单位、国有企业和国有金融企业公车改革待中央和省有关政策出台后另行实施。

参改人员：在编在岗的厅级及以下工作人员（含机关工勤人员）均参加改革。市委、市人大、市政府、市政协正职主要负责人，县（市）区党委、政府正职主要负责人提供工作用车实物保障，但不得领取交通补贴。

参改车辆：取消一般公务用车，保留必要的机要通信、应急、特种专业技术用车和符合规定的一线执法执勤岗位车辆及其他车辆。

此外，垂直管理系统驻地方单位公车改革按照属地化原则，与驻地公务用车制度改革同步推进，补贴标准参照驻地标准执行。补贴经费由所对应的财政部门负担。

公务出行如何补贴?

市直党政机关车改补贴分4档，科级650元/月

对参改的厅局级及以下工作人员适度发放公务交通补贴，公务交通补贴保障范围（市直具体范围为包括“四区两园”在内的市城区所有行政区域）内自行选择公务出行方式，之外的区域公务出行与差旅补贴相衔接。

市直党政机关车改补贴参照省直机关标准，执行厅级1690元/月、处级1040元/月、科级650元/月、科员及以下550元/月。县（市）区党政机关按照5档细分，处级1040元/月、正科650元/月、副科600元/月、科员550元/月、科员以下500元/月。

公务交通补贴属于改革性补贴，列入财政预算，在交通费中列支，按月发放，用于保障公务人员普通公务出行。依据经济发展、物价变动等因素，报省公务用车制度改革领导小组审批适时调整公务交通补贴标准。未参改单位和人员，不得发放公务交通补贴。

车辆怎么留?

保留车辆分为6大类,除特殊公车外,其他公车喷涂统一标识

改革后保留车辆主要分为：定向保障、接待调研、执法执勤、机要通信及应急、行政执法、特种专业技术等6大类。

(1) 定向保障用车。市本级仅限于四大家正职主要负责人，县（市）区仅限于党委、政府正职主要负责人，保留数量单独核定。

(2) 接待调研用车。允许市、县两级四大家及具有接待职能并设有专门接待机构的单位适当保留接待、调研用车，保留数量单独核定。

(3) 执法执勤用车。仅限于11个部门（系统），即法院、检察院、公安、纪委（监察）、司法、交通（海事）、农业、工商、税务、林业、食品药品监管。核定保留标准为，在省财政厅核定的执法执勤车辆编制数并扣除特种专业技术车辆编制数的基础上，按市本级不超过60%，县级及以下不超过70%的标准执行。

(4) 机要通信及应急用车。市、县两级可按照不超过现有一般公务用车数的30%核定保留本级（不含乡镇）机要通信及应急用车；各乡镇（不含街道）在不新增车辆的基础上，根据实际情况核定不超过2-3辆机要通信及应急用车。

(5) 行政执法用车。对未纳入11个执法执勤部门但具有执法执勤职能的用车需求，按照不高于同级执法执勤车辆保留比例，在市、县本级保留的机要通信及应急用车中，核定一定数量的车辆编制。

(6) 特种专业技术用车。按照“有编制、有预算、有设备、不新增”的原则，不突破现有特种专业技术用车数量。

除涉及国家安全、侦查办案等有保密要求的特殊工作用车外，保留的应急、机要通信、接待调研、行政执法等车辆统一喷涂公车标识，有执法执勤职能的部门保留的执法执勤用车统一喷涂相应的执法执勤标识。9月底前完成全市保留公务用车喷涂统一标识工作。

取消的公务用车如何处置?

资产评估、公开拍卖，处置结果向社会公开，处置所得收入扣除有关税费后全部上缴财政

按照中央、省公务用车处置有关规定，由市、县（市区）两级公务用车主管部门牵头统一规范处置，处置结果向社会公开。

对取消的公务用车，委托中介机构进行资产评估，在不低于评估价的基础上，采取公开拍卖方式进行公开处置。防止甩卖和贱卖，避免国有资产流失。

处置公务用车所得收入，扣除有关税费后全部上缴财政。其中：中央垂直管理部门车辆处置的收入上缴中央财政，省垂直管理部门车辆处置的收入上缴省财政，市级党政机关和市垂直管理部门车辆处置的收入上缴市级财政，各县（市区）车辆处置的收入上缴县级财政。

根据实际需要，市、县（市区）两级对暂时未能处置的车辆，可采取设立过渡性车辆服务中心或社会化车辆租赁公司的方式，进行市场化运营，各级政府不得提供或变相为其提供财政补贴，不得长期闲置车辆造成国有资产流失，过渡期一般不得超过3年。

司勤人员往哪去?

竞聘上岗、内部转岗、提前离岗、解除劳动关系并支付经济补偿金等多种方式并行

车改单位根据保留公务用车的实际需要,科学合理设置司勤人员岗位,按照公开、平等、竞争、择优的原则,在现有在编正式司勤人员中,采取竞聘上岗、择优聘用的方式确定上岗人员。

对未竞聘上岗的在编正式司勤人员，车改单位要按照积极稳妥、以人为本、因地制宜的原则,加强岗位管理,挖掘内部潜力,通过内部转岗、开辟新的就业岗位、提前离岗等多种方式妥善安置。

对距国家法定退休年龄5年（含5年）以内的在编正式司勤人员，经本人申请，单位同意，可以提前离岗，离岗期间工资福利等基本待遇不变，单位和个人继续按规定缴纳各项社会保险费，达到国家法定退休年龄时，办理退休手续。

对于本人自愿与用人单位解除人事关系的在编正式司勤人员，用人单位应当按照《国务院办公厅转发人事部〈关于在事业单位试行人员聘用制度的意见〉的通知》(国办发〔2002〕35号)有关解除聘用合同的规定支付经济补偿。对于车改后不再使用的与车改单位具有劳动关系的其他司勤人员，车改单位应当依据《劳动合同法》等有关规定与其解除劳动关系,并支付经济补偿金。

改革后公务出行如何保障?

市直机关公务用车服务管理中心将集中管理90辆公务用车，定向为参改单位人员出行提供服务

完善公务出行保障机制。补贴范围内的公务出行，鼓励利用公共交通工作出行，各地要采取有效措施完善公共交通服务体系；补贴范围外的公务出行，按照差旅相关规定执行。要多措并举，积极通过完善公共交通、做好差旅衔接、提高保留车辆使用效率等方式保障车改后正常公务出行需要。

尽快建立公车管理服务平台。根据省公车改革总体方案的要求，市本级、各县（市）区应由机关事务部门建立公车管理服务平台，保障车改后正常公务出行。同时省里批复中也明确要求加强保留车辆集中管理平台、跨部门综合执法平台建设，并要求纳入市级公务用车服务管理中心集中管理的车辆占保留的机要通信、应急及接待调研等车辆比例原则上应达到30%以上，纳入县级公务用车服务管理中心的原则上应达到80%以上。市直机关公务用车服务管理中心将集中管理90辆公务用车，定向为参改单位人员出行提供服务。各县（市）区必须在公车改革方案中明确公车管理平台建设的主体、经费来源及纳入平台管理车辆的数量和使用原则。

改革后公务用车纪律怎样?

严格执行“六个不得”的要求，纪检监察和审计机关将进行监督

中央和省市对改革后公务用车提出了非常明确的纪律要求,即“六个不得”：不得以特殊用途等理由变相超编制、超标准配备公务用车，不得以任何方式换用、借用、占用下属单位或其他单位或个人的车辆，不得接受企事业单位和个人赠送的车辆，不得以任何理由违反用途使用或固定给个人使用执法执勤、机要通信等公务用车，不得以交通补贴名义变相发放福利，公务人员不得既领取公务交通补贴又违规乘坐公务用车。

同时，纪检监察部门负责对公务用车制度改革情况进行监督监察，纠正和查处违纪违法行为。审计机关将对公务用车改革情况进行监督，并将改革后公务用车配备和运行维护费用、交通补贴发放、车辆处置情况等纳入日常和专项审计监督。