

国家公职人员履行公务时，是用公车还是给予交通补贴还是报销？

世界各国虽然有不同的做法，但要保证公务交通在必要、节俭的限度内，都需要完善并被严格执行的监督制度。



新京报漫画 许英剑

他们这样解决“公车”问题

今年4月份，美国一个向来很少被人所知的政府机构突然发现自己位处舆论的风口浪尖。

这个机构名叫“美国联邦总务局”(GSA)，是美国政府中一个相对独立的机构，它的职能类似于美国联邦政府的大件办公用品的采购员，负责购买或租赁政府大楼、公车等。

媒体在白宫新发布的一份报告中发现，这个单位2010年曾经跑到美国赌城拉斯韦加斯开了一次大会，将300名公务人员送到豪华的赌城消费，共花费了82.2万美元纳税人的钱，其中14.7万美元花在了交通和住宿上。

此事曝光后，不仅媒体强烈批评，华盛顿国会山中，不分党派的谴责一浪接一浪，白宫住房和城市发展部、众议院和参议院均发起了针对该机构的调查。

此事最终演变成美国政坛少有的公务消费丑闻，也是这个控制联邦政府大笔财力消费机构自身监督不当导致的最大一次危机。最终，这个机构的两名执行官员在羞愧之中被解雇。

公务消费“丑闻”频出

在公务消费上，美国政府其实是丑闻不断，在政党互相揭丑甚至攻击的背景下，往往连厕纸

使用过多这样的“小事”都能炒成大事。

大件物品的公务采购和消费上也有丑闻，但其“丑”的程度，和官员此后付出的代价，都达到令人惊讶的程度。

2010年，美国密歇根州德高望重的黑人参议员约翰·康恩斯的大儿子因车内物品被盗而报警，却被发现他所开的凯迪拉克车原是父亲所用公车。这在公众中引发轩然大波，最终，康恩斯向美国财政部支付了高达5682美元的罚款，那一年，他的支持率也降到了最低。

风波更大的是去年。华盛顿市政议会调查员发现，市政厅主席科姆·布朗请求市长文森·格雷允许他租赁一辆市政公局的豪华SUV车使用，后者同意了。媒体很快发现，该车每月要消耗纳税人1900美元的花费。

此次事件引发了美政府“SUV风波”，各界就法律对高耗能的豪华SUV车的许可程度展开了大讨论。

最终，市政调查委员会宣布，科姆和文森的行为均违法，因为根据当地法律，除非特殊安保理由，政府公务人员不得租赁或购买每加仑汽油只能行驶22英里以下的公车。

调查还宣布市政厅还有另

外41辆SUV车的使用违法。这些SUV车均被禁，而布朗也在今年因丑闻压力而辞职。

公务消费丑闻如何暴露

如果只停留在看美国经常曝出的公务消费丑闻热闹上，显然是对这个国家对公务消费控制了解不够全面。为什么这些丑闻在发生后总能被发现？

美国的公车制度相对较为完善。因此，民间和调查人员才可以毫无阻挡，较为容易地发现“蛀虫”。时不时被揭露出的公车滥用丑闻，执法人员很快能根据法律展开调查，严格处理，并进一步完善公车使用制度。

美国联邦总务局，虽然近期因两年前的赌城消费丑闻被人批评，但其对于限制政府部门的公务开销起到了至关重要的作用。

美国联邦总务局作为一个中央机构，管理着所有和联邦政府有关的公车。其拥有采购的权力。目前，它如同一个巨大的车辆租赁公司，拥有21万辆联邦公务用车，这是全美最庞大的非军用车队。

这些公车中，绝大部分租赁给联邦机构使用。此外，联邦政府各机构还可以从社会商业机构租赁公务用车。

美国公车管理的主要法律依据是《美国联邦管理条例》第41篇第102章第5节“住家到工作地点的交通”和第34节“机动车辆管理”，这两节法规加起来近百页，有着非常严格、详细的内容。

比如，除非获得授权，否则禁止公车上下班；严禁公车私用，不得搭载亲朋好友，不得前往餐厅、娱乐城等非公务活动场所；司机如违反交通法规，罚款需个人承担；公车加油必须到政府采购的定点加油站、修理厂加油和维修等。

为了跟踪管理公车的使用，联邦总务局开发了公务用车管理信息系统，与定点加油站和修理厂联网，实时获取车辆行驶里程、加油数量、维修项目、费用支出等信息。

目前，该管理机构还采用了高科技手段管理，在不少公车上安装了全球卫星定位系统(GPS)，实时监视车辆的行驶路线、停泊地点等。

联邦总务局为鼓励公众和媒体监督，给不具有重大安全任务的公车实行特殊标识，发放政府专用车辆牌照。

目前，这些公车牌照分为来自联邦总务局的车辆，以及各联邦政府向社会购买或租赁的车

辆，虽然牌照不同，但都有着明显的，便于公众辨别的标志，印有“美国政府”或“仅供公务使用”字样。

这种牌照制度非常有效，多起官员私自滥用公车的事件都是源自公众的识别和举报。

公车私用惩罚严厉

除了完善的公车使用和监督制度，严厉的惩罚是确保这些制度能够有效运行的必备手段。

根据《美国法典》，联邦政府工作人员违规使用或批准使用公车，一旦发现将受到停职至少一个月直至开除职务的处罚，而且不会有任何补偿。

美国财政部也会积极介入对公车私用的调查，如果一个级别较高的官员涉嫌公车私用，便可能受到财政部的调查。一旦被查实，将向美财政部支付相应的罚款。有的时候，严厉的美国财政部还会没收违法使用的公车，并对公众进行拍卖。

美国的公车使用监督还跟司法和执法部门联网，联邦政府公车登记系统通过“国际司法和公共安全网”与各级政府执法部门联网，一旦发现严重的滥用公车行为，还可能会被送上法庭，由法官来决定对其处罚。

■ 各国经验

芬兰 允许公私合用，但需缴税

采用和南非类似的制度，主要是公家买车，出汽油费、保险费和维修费，芬兰甚至允许地方政府官员可以公车私用。

但这个国家有一个绝招，那就是必须将这种待遇折合为个人收入，并按此标准缴纳所得税。以此算下来，公务员缴的税可能比自己买车的开支更大。另一方面，芬兰还同时在鼓励“私车公用”，即如果公务员用自己的私车执行公务，可以申请按照公里数得到补贴。

芬兰同时也有“打车补贴”制度，官员们可以领取一张由出租车公司和银行共同发行的车卡，通过乘车刷卡得到一张发票，定期向财务部门报销。

日本 有专门的公务出租车票

日本的公共交通系统很发达，一般公务活动都是尽量利用地铁、公共汽车等交通工具，公务用车数量很少。

日本常用的公务用车方式是一种“打车补贴”形式：公务人员从部门领取政府统一印制的出租车票，票上标明起点、终点、距离、时间等，每个月底，出租车公司统一到政府财务部门结算。

这一方法，给政府节省了一大笔买车、雇佣司机、燃油费和

车辆维护的费用，同时，又拉动了出租车等交通行业的发展，提高企业和从业人员的收入，并带动税收。而且，对于政府管理层来说，这种方式简单又有效，出租车票票据的管理，要比带有车辆维护和司机的管理容易得多。

日本的公车制度还扩大了“公”的概念，为了提高政府公车的使用率，有的地方甚至还以象征性的收费向社会的公益团体出租公车。

南非 公车得自己支付1/3车款

南非的公务用车具有半公半私的特点。公务员可以根据自己的级别和工作需要，申请配备不同档次的轿车，并由个人承担一定的费用。级别越高，可以挑

选的汽车档次越高。但是，无论什么级别，公务员在购车时，都必须自己支付三分之一的购车款。对公务员配车的审批相当繁复严格。

德国 公务配车“高门槛”

德国的公务用车公私分明，其将上下班视为因私用车，要按公里数交费。

德国的公车数量很少，如整个柏林市仅有公车92辆，有一部分车辆是租赁的，甚至接待来访外宾的一些轿车也是租赁的。德国的公车管理条例规定，只有总统、总理、副总理及各部部长、国务秘书和联邦直属机构负责人才可以配备专车。这样的“高门槛”在欧盟国家很普遍。

德国也在一定程度上允许“公车私用”，但和芬兰一样，必须交钱。在德国，如果因私人原因使用公车，所有的耗油、磨损、停车等费用都由使用者承担，这事实上是相当大的一笔开销。

新京报记者 金煜 邓琦