# 公务用车制度

来源：网络 作者：梦回江南 更新时间：2025-04-23

*第一篇：公务用车制度旺府酒店公务用车管理办法为了规范酒店公务用车的管理，确保行车安全，同时厉行节约，减少经费开支，特制定本办法。1、酒店公务车辆及驾驶人员，实行统一监管，行政人事部负责日常管理，财务中心进行费用核算。2、行政人事部负责有关...*

**第一篇：公务用车制度**

旺府酒店公务用车管理办法

为了规范酒店公务用车的管理，确保行车安全，同时厉行节约，减少经费开支，特制定本办法。

1、酒店公务车辆及驾驶人员，实行统一监管，行政人事部负责日常管理，财务中心进行费用核算。

2、行政人事部负责有关公务用车规章制度的制定，统一调配酒店公务用车，并监督和检查、使用部门公务用车行为，对违反公务用车管理办法的，进行查处。

3、4、财务中心负责对车辆运行经费实行监管。使用部门实行“谁使用，谁管理，谁负责”的管理安全责任制。

5、凡因工作需要使用酒店公务车辆的，须履行如下手续：

使用人填写《车辆使用申请单》—→部门长审核—→总经理批准—→行政人事部派车，并填写《派车单》—→使用人持《派车单》用车，用车前核准起始里程，用车后将核准的行车里程填入《派车单》，并签字确认—→使用人将《派车单》交行政人事部—→行政人事部每月末将《派车单》复印件交财务中心作结算和备查依据。

因特殊情况未能及时履行公务用车手续的，在用车完毕后，应及时到行政人事补办有关手续，手续不健全的可以视为非公务用车。

6、公务用车驾驶员实行定车定员制度，原则上驾驶员为酒店内部的专职司机。

7、出车过程中，要严格执行“五条禁令”。违者处以100元/次的罚款，发生车辆受损、车辆丢失等事故，当事人承担全部事故责任及经济损失赔偿，并根据情节轻重做出处罚。

1）严禁违反交通管理法规。

2）严禁酒后驾车。

3）严禁公车私用，乱停乱放。

4）严禁私自将车辆交他人驾驶。

5）严禁借领导名义和工作之便谋取私利。

8、公务用车出差（区外）途中发生的维修，必须第一时间通知行政人事部，经总经理批准方能维修，否则一切费用自行负责。事后应由随行负责人证明并报行政人事部审核、登记后方可履行报销手续。

9、公务用车完成后，必须及时将车钥匙及时归还行政人事部，同时将车辆停放在酒店指定位置。

10、各部门使用公务用车实行按成本运行的原则，由财务中心计入使用部门成本核算。

11、本管理办法自2025年3月25日起开始执行，由行政人事部负责解释。

行政人事部2025年3月25日

**第二篇：公务用车制度**

论公务用车制度改革

摘要：公务用车，即公车是指国家党政机关、企事业单位或社会团体用国家公共财政购置的，用于公务活动的需求、提高办事效率的车辆。根植于计划经济体制的我国公车制度，造成了财政负担沉重、效率低下、公车私用等诸多弊病。本文从我国公车改革历史背景入手,对当前公车制度的现状和成因进行剖析，同时积极借鉴国内外关于公务用车制度的有益经验。并以此提出对我务用车制度改革的建议和对策，期望对当前公车制度改革有所裨益。以此达到降低行政成本，减少国家财政支出，提高机关的工作效率，建立一个廉洁、高效的政府之最终目的。

关键词：公务用车；公车制度；车改 绪 论

2025年03月25日，国务院第四次廉政工作会议上温家宝总理指出，开展公务用车专项治理，抓紧研究推进中央国家机关公车管理使用改革，今年要拿出改革方案，在一些部门试行。近些年，我国公务用车制度改革成为人民群众关注的焦点和每年“两会”热议的话题。我国当前公务用车制度沿袭了解放初期计划经济体制下的供给制，随着我国改革开放的进一步深入和社会主义市场经济体制的不断发展和完善，其弊端日益突显，逐渐发展成为我国社会经济建设的严重障碍，成为公共财政的严重包袱。由此引发的效率低下、公车私用、运行成本高等现象，也成为滋生腐败的温床。人民群众对此意见甚大，严重影响了干群关系的和谐发展。

上世纪九十年代中期，我国中央党政机关颁布了一系列政策法规、规定和规范性文件，对当时公务用车进行必要的规范和控制，也起到一定的积极作用。与此同时，先后在我国广东、黑龙江、北京、江苏、等地开展公车制度改革的试点和探索，并形成了公车改革的三种有效、结合地方实际的模式：货币化改革、半货币化改革和加强管理。每个模式都有一定的利弊成分存在，关键是地方车改如何适应、结合当地具体实情，来制定有效的公车改革的方案和对策。

同时应积极借鉴国外关于公务用车的先进经验，在公务用车监控、数量、补贴上取人之长，补己之短。通过综合各方面因素提出了要全面系统进行车改，搞好配套制度建设，完善公务用车制度的法律法规和刚性财政预算机制的建设，进行职务消费货币化改革。为我国公车改革提供系统、全面的支持。不断优化车改方案，严格公务用车的编制和配备，加强公车使用管理。稳步推进公务用车社会化和适当交通补贴的积极配合。重视车改后期的反馈和社会监督的重要作用。

通过对公车制度改革进行较为深入的探索和研究，我增长了知识，丰富了阅历。途中，我综合应用了管理学、法学、政治学的相关学科的理论知识，结合我在地方党委实习的见闻和感悟。采取了因果论证法、对比分析法、逻辑归纳法等研究方法，对我国公务用车制度的现状

与原因，及国内外车改模式进行阐述，形成了公车制度改革的建议和对策。希望能够对我国当前公车制度改革的降低行政成本，提高工作效率方面有一定的借鉴意义。一．我国公务用车制度改革的概况

（一）公车的概念

“公车”即“官车”，《周礼·春官·巾车》曰：“巾车掌公车之政令”，郑玄注：“公，犹官也”。汉朝以公家车马接送应举之人，后“公车”为举人入京应试的代称。至晚清有康有为的“公车上书”。“公车”，在当代特指“公务车”，不同于公共汽车。公务用车，简称公车，是指国家党政机关、企事业单位或社会团体用国家公共财政购置的，用于公务活动的需求、提高办事效率的车辆。主要分为国家各级党政机关及事业单位领导干部专用车和公务人员公务活动业务用车两大类。

（二）我国公务用车制度改革的历史

公务用车制度，是指关于享受公务用车的主体、公务用车的管理及对违反公务用车管理制度的惩处等相关方面的规定。主要包括在政府及各个部门颁布的法规、规章以及规范性文件之中。我国目前还没有专门规范公务用车的法律法规。

我国的公务用车制度改革的历程可以分为两条主线：中央层面的政策制度规范和地方各级政府的试水车改。

在中央，20世纪八九十年代，随着我国经济实力的不断增强，国家财政收入的不断增加，各级政府部门公务用车也随之大量增加，并在配车盲目追求排量、档次上造成一定的负面影响。因此1994年中共中央办公厅、国务院办公厅颁布《关于党政机关汽车配备和使用管理的规定》中指出：“部长级和省长级干部按一人一辆配备专车；现职副部长级和副省长级干部，保证工作用车或相对固定用车，副部长级和副省长级干部离休、退休后享受部长级和省长级待遇的，不配备专车”[1]，规定中首次明确不同级别干部的用车数量和配备标准，并限制对进口轿车的使用。对公务用车的无序状态进行一定的规范，并收到一定的效果。随着改革开放的不断深入，为了进一步规范党政机关配车标准，减轻日益沉重的财政负担。1999年中共中央办公厅、国务院办公厅发出《关于调整党政机关汽车配备使用标准的通知》，在原来的基础上增加对副部级以下干部用车标准的规范。并规定了各个级别配车的价格限制，起到节约财政支出的作用。进入二十一世纪国内外的经济形势发生明显的变化，汽车消费市场趋于完善和壮大，以往的制度已经不能适应当前市场经济的发展需求，为此2025年国务院机关事务管理局颁布的《中央国家机关公务用车编制和配备标准的规定》，明确了机关在公务车编制、采购更新的标准。在一定程度上限制了公务车数量过度增加和采购频繁的问题。在创建两型社会新的形势下，为进一步落实节能减排任务，2025 年国务院机关事务管理局、中共中央直属机关事务管理局发布的《关于中央和国家机关进一步加强节油节电工

作和深入开展全民节能行动具体措施的通知》中指出，正常工作日公务用车停驶20％，休息日全部停驶。同时进一步降低公务用车的配备标准，从原来的一般公务用车配备排气量2．0L（含2．0L）以下、价格25万元以内，调整为一般公务用车排气量在1．8L（含）以下、价格在16万元以内，机关业务用车排气量在1．6L（含）以下、价格在12万元以内。此外，国务院《汽车产业调整和振兴规划》明确提出, 鼓励国内发展自主品牌汽车，扩大市场占有率。从2025年开始, 公务用车自主品牌不低于50%。自主的新能源汽车, 政府部门要优先考虑采购。这不仅是降低公务用车采购成本, 鼓励节能减排, 控制公务车盲目攀比和铺张浪费的有力举措，也是创建低碳社会、两型社会的迫切要求。

在地方，各地先后都对当前公车制度改革进行了积极地探索。为贯彻中央的精神，切实减轻财政负担，提高办事效率。1997年广东省东莞市是最早进行车改的地区，1998年02月黑龙江省大庆市率先在市直机关实行公车制度改革，在当时国内引起不小的轰动，也取得了一定的收益。1998年09月，中央启动部分国家机关和部门车改试点，并同时在北京、江苏、浙江、重庆、湖南等地试点。为以后公车改革的探索打下了的良好基础。2025年进入全国性公车改革高潮，广东、江苏、北京、黑龙江等20多个省（区、市）试点公车货币化改革。2025年，杭州、北京等地公车改革在人民群众的质疑声中相继搁浅。2025年07月经过几年试点的浙江杭州正式启动市级公车改革，市局级以下干部一律取消专车，并向公务员发放车贴，补贴标准根据行政级别分9档，补贴范围在300-2600元/月。参加公车改革的21个市级单位，两个月公车费用支出下降约32%。统计数据显示，凡是加强公车管理和进行公车改革的地区或部门，公务用车费用普遍比改革前减少30%左右。有效地减轻了地方财政压力，遏制了地方在公务用车方面不可控制的局面。

2025年《政府工作报告》中首次写入“规范公务用车配备管理并积极推进公务用车制度改革”的内容，将公车改革列入今年政府工作计划，为我国的公车改革提上了议事日程指明了方向，进一步表明中央对我国公务用车制度改革决心和力量。今年“两会”后，国务院第四次廉政工作会议上温家宝总理指出，“开展公务用车专项治理，抓紧研究推进中央国家机关公车管理使用改革，今年要拿出改革方案，在一些部门试行”。一）我国当前公务用车制度的现状：

我国当前的公务用车制度，是沿用前苏联计划经济时期的标准控制、编制管理、单位所有、按需配给的模式。在当时经济发展条件下起到一定积极作用，随着我国经济社会的迅速发展，行政管理体制的改革，及公共交通基础设施的不断改善，这种制度的弊端已经越来越突出。逐渐成为滋生腐败的温床，被老百姓称为“屁股下一座楼”“车轮上的腐败”“马路上的腐败”等，我国当前公务用车制度的弊端主要有其四： 1．运行成本高,财政负担沉重.据了解，每一辆公务用车的运行成本（包括司勤人员的工资、福利）至少在6万元以上，有的甚至超过10万元。地方公车消费占财政支出的比例在6%-12%，有些地方的支出更高。而且有愈演愈烈之势。二十世纪九十年代后期，我国约有350万辆公车，包括司勤人员在内每

年耗用约3000亿元人民币。大约占全国财政收入的13%左右。远远高于国防、教育和医疗卫生等公共事业的财政投入比例。2.使用效率低下,浪费惊人。

社会轿车每万公里运输成本为8215.4元, 而党政机关等单位则高达数万元。每辆出租车的工作效率为公车的5倍, 可运输成本仅为公车的13.5% 3.公车私用现象严重。

据调查, 在许多地方公务车存在新“三三制”，即公用占三分之一，领导干部及其家属私用占三分之一，司机私用占三分之一, 公车不“公” 日益严重。有的领导干部上班时间由司机驾车, 下班后和节假日自己开车, 更有部分领导干部干脆自己驾车, 让在编司机“休息”。目前很多单位大量购买高档小汽车, 公车私用相当普遍, 公车成为私家的小汽车, 老婆不开丈夫开, 丈夫不开妻子开。4.超编配车，盲目攀比。

按照国务院1994年颁布的《关于党政机关汽车配备和使用管理的规定》部长以下官员不能配备专车，但是在地方许多乡镇领导都有专用的公务车。全国党政机关超编配车率达50%以上，2025年公务车采购的财政支出达800亿元左右，并且以每年20%的速度增长。由于没有严格的公务用车编制管理与监督法制法规，造成了违规越权，超编超支配车。“官本位”思想使公务用车成为领导之间进行盲目攀比、贪图享乐的工具，成为特权、地位的象征。在人民群众中已经形成恶劣的影响，也背离了党的根本宗旨。

除此以外，目前公车制度导致我国汽车产业的畸形发展；大量占用城市道路资源，造成道路拥堵不堪；严重污染城市环境，与我国创建“两型”社会相悖等诟病。

（二）我国公务用车现状弊端的原因：

1.当前公务用车制度是建立在计划经济时期的产物，具有一定的滞后性。

我国现行的公务用车制度起源于前苏联，按照干部级别和编制配备公车。由于受到当时计划经济的影响，基本沿袭了解放初期的供给制。这种制度在历史上起到过积极的作用，但是随着经济的发展，表现为一定的滞后性和保守性，逐渐成为我国当前社会主义经济建设的障碍，成为经济和社会发展的包袱。

2.既得利益集团的“官本位”思想造成的阻力。

恩格斯：“在一切意识形态领域内，传统都是一种巨大的保守力量”。在我国这个 “官本位”思想深厚的传统国家里，如何破除和更新根深蒂固的固有观念，带来思想及行为上的变革，是车改的重点和难点所在之处。我国现行公车制度与行政职务、级别挂钩，带有浓厚 的等级色彩，公务用车成为权力和地位的象征，加重了官员的“官本位”特权意识。作为既得利益集团的政府是车改的制定者和实施者，这种既是“运动员”又是“裁判员”的角色定位，所进行的改革势必会异常艰难的。正如北京科技大学经济管理学院教授赵晓分析，公务车改革的失败说明，凡是涉及减福利的，改革都非常神速，凡是涉及削特权的，都进展得非常缓慢。凡是政府改别人的，都非常神速；凡是改政府的，都异常艰难。这就是有中国特色的改革。公车即官车，让官员自己来革自已的命，让官员不再享受官员的特权，这样的改革没有任何可能。

3.相关法律法规不健全，财政监督制约没有起到相应的作用。

我国当前还没有专门规范公务用车的法律，公务用车的相关规定存在于政府颁布的法规、规章及规范性文件中，不仅数量少而且效力较低。不能有效对我国公务用车行为提供规范化、法制化的制度保障。同时还表现在公务车使用上责任追究制度的缺失。

公务用车的费用支出没有建立起刚性的财政预算约束机制，不能正确、及时的反应财政支出，不能受到人代会及人民群众的监督。4.其他的相关方面原因。

除以上三点因素外，城市化、全球化为公务用车的扩张提供了推动作用；落后的公共交通体系，与我国当前的国民经济和社会发展不适应；公车管理存在着难度大、问题复杂等方面也有一定的关联性。

（一）国外公务用车的管理经验—他山之石

1.公车数量少。在芬兰仅有总理、外交部长、国防部长、内政部长享用专车待遇；新加坡给总统、总理和资政3人配备专车及司机，由他们上下班及公私出行使用。韩国首尔只有4名正副市长享用4辆官车，另有5辆礼宾车、18辆公用车、20辆多用途车；柏林市仅有公车92辆，其中个人专车37辆，一般办公用车15辆，送文件车辆23辆。日本总务省2025多名公务员，总计52辆公务车，其中24辆是专车，另外28辆是公务用车，平时以租车解决公车不足问题。

2.严格监控。各国都明令禁止公车私用，美国惩罚为“临时或永久取消其使用公车权，扣除一个月工资甚至开除公职”，瑞典政府的公务用车载有“汽车监控系统”，对车辆的整个过程进行密切监控。博茨瓦纳的公务用车用“红底白字”车牌，还有专用的加油站，这种加油站周末及法定节假日休息。意大利墨西拿市市长因公车私用到400公里外旅行，被判处6个月监禁。

3.国产化、低排量。许多国家都规定公务用车一律使用国产汽车，而且严格禁止豪华、高排量车。印度政府强调，印度政府各级官员，包括总统和总理在内都必须使用国产汽车，禁止使用进口车。韩国的公务用车以国产品牌——现代为主。德国政府规定，不准购买欧盟以外生产的车辆。

4.适当的交通补贴。国外政府大多是以距工作地远近来确定车贴数额，并大力提倡使用节能低耗的交通工具上下班。新加坡对于符合一定级别的公务员给予一次性购车补贴，对于普通公务员只给适当的交通补贴，并计入工资。法国政府规定乘坐公共交通工具上下班的公务员从住地到工作地的交通费用由政府和个人各负担50%；开私家车上下班的公务员，按每月22个工作日、每日在住地和工作地之间往返一次的里程报销燃油费并发给一定数额的汽车保养费。

（二）国内公务用车制度改革的模式及优缺点

我国公车制度改革从上世纪九十年代开始到目前，经历了十几年探索和发展，各地因地制宜地形成了较为固定的车改模式，即货币化公车改革、半货币化公车改革、加强管理公车改革三种模式。且三种公车改革模式都有一定的利弊因素。1.货币化公车改革

（1）货币化公车改革模式的基本做法

货币化公车改革，即取消公务用车（公检法等特殊用途车辆除外），按照公务员行政级别、岗位发放适当交通费用补贴。符合当前车改的趋势，与国际惯例接轨，是一种较彻底的公车改革模式。补贴发放主要有三种方式：①以现金形式发给公务员，自行支配，超支不补，节余归己；②补贴费用由单位集中管理，个人在限额内凭票报销，超支不补，节余转入下使用或按一定比例奖励给个人；③发放部分现金，其余部分由单位集中调剂使用。广东省珠江三角洲地区、湖北省老河口市采用这种模式。（2）货币化公车改革的优缺点：

货币化公车改革的优势有：使资源配置的社会化、市场化，是我国公车改革的方向和目标之一。能够有效减轻公务用车带来的沉重财政负担，有利于从根本上防止公车管理上的疏漏，消除“车轮上的腐败”，更有利于缓和干群关系和创建和谐社会。也符合公务员职务消费货币化的社会发展趋势，是当前公车改革国际上的通用模式。同时为我国汽车消费市场的健康发展及缓解城市拥堵上有明显的利好作用。

货币化公车改革存在的缺陷为：①货币化车改既不合理又不合法。当前地方货币化车改没有明确的法律依据，根据1994年中共中央办公厅、国务院办公厅颁布的《关于党政机关汽车配备和使用管理的规定》部长以下官员不能配备专车，而现实生活中乡镇科级领导干部都有专车，这明显是不合法的，与我国构建社会主义法制国家的目标背道而驰。“名不正，则言不顺”，车改的车贴标准的制定，表现为与行政职务挂钩，不能合情合理的反映机关工作的需要。②降低行政成本的目标不明显，没有科学的计算方法。只是运用简单粗糙的方式与改革前的行政成本进行对比，缺乏科学性和可信度。车改的综合效果有待考量。③货币化车改模式不能充分体现社会公平。货币化公车改革由“ 暗补”变“ 明补”,不仅在公务员与其他社会阶层之间造成不公平, 而且在公务员内部也依然存在。由于车改补贴是以行政级

别而非工作需要，加上补贴的高低档之间差距巨大。这就加深了人数最多、工作量最大的基层公务员的不公平感，进而影响整个机关的行政效率。④易成为滋生新的腐败的温床。由于公车制度改革的决策、执行到监督都是由政府机关自己担任，形成了既是裁判员又是运动员的怪状，最后不免为维护既得利益而产生新的腐败。各地的改革中已经出现诸多问题：“ 因不能一步到位全部取消公务用车,留用的车辆核定的费用包干标准不一, 分配上的不公平，工作人员交通费用标准不科学, 一般干部交通费标准过低, 有时不能保证公务活动的需要;工作人员买断的公车作价过低, 容易造成国有资产流失;领取交通费的领导干部利用职权向下属单位报销交通费、索要或者低价购买油料等, 容易产生新的腐败行为。” 2.半货币化公车改革

（1）半货币化公车改革模式的基本做法

半货币化公车改革，即取消机关公务用车，由政府后勤部门组建新的机关车辆管理中心或出租车租赁公司，实行统一管理和调度，定期结算。方法有三种：①按核定各单位用车费用，实行总额包干，计费用车。黑龙江省大庆市、湖南省资兴市、重庆市开发区及广东省深圳市盐田区等采取这种形式。②向公务员发放数额不等的乘车卡（IC卡），实行公车有偿使用，以结算，超支不补，结余转入下年使用，或按结余金额的30%-50%以现金形式奖励个人。云南省昆明市采用这种方式。③按职级核定公务用车补贴限额，个人凭车辆燃油费、维护费、保险费等有效票据在个人补贴限额内报销，超支自负，结余转下年使用或按比一定例奖励个人。广东省佛山市的县级部门采取这种模式。（2）半货币化公车改革的优缺点：

半货币化公车改革的优势有：半货币化公车改革，通过取消公务用车，组建新的机关车辆管理中心或出租车租赁公司，实行乘车卡、实报实销等方式。施行集约化管理，有效的提高公务用车使用效率，做到节约财政支出的目的，并且杜绝了“公车私用”现象。同时可以解决司机安置的老大难问题，减少公车改革的阻力，保证车改的顺利进行。

半货币化公车改革存在的弊端为：新组建的机关车辆管理中心或出租车租赁公司，对已经饱和的城市出租车市场造成很大的冲击。在各项制度不规范的情况下，容易出现“双轨制”，既乘坐原有公车又发放乘车卡、报销租车费用等弊端。也不能完全消除公务用车管理上的公车私用等问题。3.加强管理公车改革

（1）加强管理公车改革模式的基本做法

加强管理公车改革，即各个部门继续保留现有公务用车，取消事实上的“领导专车”，通过加强和完善公务用车制度，严格实行“一车一登记簿”制度，车辆外出必须登记，详细记录事由、时间、地点、行程、油耗、乘车人、驾驶员等信息。下班后和节假日期间未经批准不得使用公务车。成都市、重庆市渝中区、广东省中山、惠州等地区采取这种模式。

（2）加强管理公车改革的优缺点：

加强管理公车改革的优势有：加强管理公车改革，对低效浪费和公车私用现象有一定的遏制作用，起到了节约行政成本和提高车辆使用率的目的。渐进式车改阻力小，不会引起社会的震荡。受地方条件限制少，适合于我国中西部欠发达地区。倡导社会监督，还有利于提高社会法制水平和民主意识。

加强管理公车改革存在的缺陷为：对公务用车进行集中管理，手续繁琐，不能满足突发事件需要，集中管理的车辆没有进行必要的成本-效益分析，资金不能有效的形成良性循环。也不能完全解决公车私用、维修加油等环节上存在的问题。

我国当前公务用车制度改革，应在建立在总结我国以往公车制度改革的经验与实践上，深入分析改革中出现的新问题、新变化。同时要借鉴外国公务用车管理的先进经验，综合考虑各个方面的因素，逐步建立和完善能够适应我国市场经济与行政管理体制，能够被人民群众所认可的公务车管理制度。

（一）全面系统进行车改,推进配套制度建设。

1.要想根本杜绝公车造成的恶劣影响，需要完善公务用车制度的法律法规。公务用车改革中出现的进退失据，即源于改革决策中法律程序的缺失。通过人大立法，进行法治化建设，提升法律的权威性。做到“有法可依”，以此能够对公务用车提供规范化、法治化的制度保障，才能使目前车改走出困境。

2.建立刚性的财政预算约束机制，提高政府公务用车预决算的明确性和透明度，做到政府公务用车信息公开。同时加强对预算外资金的约束，防止政府部门利用预算外资金购置车辆。机关的预算及决算接受人代会的审计和人民的监督，使其在“阳光下”运行和实施。3.积极推行职务消费货币化改革。转变计划经济时代“吃大锅饭”的方式，建立由实物消费向货币消费转变、与我国社会主义市场经济发展相适应的新型个人消费方式。逐渐实现职务消费的“货币化、规范化、透明化”，同时完善职务消费监督与信息公开制度。贯彻落实中共中央《关于完善社会主义市场经济体制若干问题的决定》中提出的“规范职务消费，加快福利待遇货币化“。

4.稳妥推进机关后勤服务改革，完善后勤服务机构的建设。公务用车制度改革是机关后勤服务制度改革的组成部分，机关后勤管理体制是建立在高度集中计划经济体制下，其具有的供给制、福利性、“小而全”的特征，已不适应我国社会主义市场经济的发展要求。把公车改革置于机关后勤改革的大环境中考虑，切实推进机关后勤服务社会化、市场化、货币化，为公务用车制度改革做好保障工作。

（二）不断优化车改方案，降低行政成本，提高机关工作效率。1．严格公务用车编制和配备管理。

根据中央关于机构改革“三定”（定职能、定机构、定编制）的要求，结合各个部门的职能、在编人数和领导人数来确定公务用车的数量和档次。即首先确定公务用车的车型范围和使用范围，再按在编领导干部人数确定，业务用车根据单位编制人数确定。同时通过建立“双控”即控制排量、控制价格的方式，来限定公务车排量和价格上的盲目增长。对于违规配车、购车给予一定党纪政纪处分。还要大力鼓励和支持政府采购国产汽车和新能源汽车。2.大规模的用车社会化。

实行公务用车社会化，是把公车资源和机关单位在公务活动中对交通工具的需求纳入市场机制。取消除特殊用车（公、检、法等）、个别领导专车以外的公车，把其余公务用车全部移交给新组建的具有独立法人资格的出租车租赁公司，按照现代企业去经营管理。公务员因工作需要需租车的，实行实报实销。公务用车社会化也是党中央的积极提倡和现在国际上的基本做法。有效遏制当前严重的公车私用、低效浪费等现象，提高车辆的使用效率，防止国有资产的流失，实现资产的保值、升值。3.适当的车辆交通补贴。

核定合理的补贴标准，应与当地经济发展水平、居民收入水平和地方财政承受能力相适应，兼顾国家、人民群众、个人三者的利益；以工作性质和工作量为主，不与行政级别挂钩；同时还要建立公务员交通补贴的浮动补贴制度，要做到与社会市场经济发展相适应。还要划定车辆补贴的适用范围，作为车改补贴的必要补充。车辆补贴来源于公共财政，补贴标准必须要由人大制定，听取人民群众的意见和接受人民群众的监督。4.建立信息管理系统,加强公务用车的使用管理。

建立机关公务用车信息管理系统，通过对公务用车调配使用、燃油使用、维护保养、司机管理、肇事处理等方面的详细记录, 再结合统计、分析等信息处理技术,对公务用车进行有效监督。

健全公务用车行车管理和定点维修、加油制度。学习国外给公务用车加入“电子芯片”或采用GPS卫星定位系统，有效记录公务用车位置、时速和加油、维修等信息。今年“两会”广州市委副书记、市纪委书记苏志佳表示将对广州市全部公车安装GPS卫星定位系统和RFID身份识别系统进行监督管理。

加强对司机的教育和管理。进行必要的思想政治教育和相关政策法规制度教育，使其明确公务用车的使用手册，杜绝司机使用车辆时在加油、维修等出现的问题。还要引入奖惩机制，加强司机的绩效考核。

（三）强化车改后期的反馈和社会舆论的监督。

要保障公民的公共权力充分有效的行使，必须建构健全的权力制衡体系。强化车改后期的反馈，通过建立监督检查机制来有效的监控车改的效果，并对车改方案进行中存在的问题及时纠正和调整。

充分重视外部的社会舆论监督，弥补机关内部监督软约束乏力的困境。通过在即有媒体上对干部群众广泛宣传，提高广大干部群众对公车制度改革的认识。做好舆论宣传的导向工作，为公车制度改革打下坚实的思想舆论基础。同时公示公务用车身份，在车身喷涂“公车”字样。放手发动人民群众，建立投诉监督机制，鼓励全社会监督公车制度改革。

最后援引温家宝总理在2025年两会前，对于公车私用问题曾表示，应该管得住，必须管得住。“我们能够做到，最根本的是两条，第一条就是公开透明，就要让任何一项行政性支出都进入预算，而且公开让群众知道，接受群众监督；第二条就是民主监督。我曾经引过在建国前毛泽东主席和黄元培先生说过的一段话解决“其兴也勃，其亡也乎”的周期律问题，最重要的是民主，只有民主才不会出现人亡政息，他提的是公款吃喝、公车私用，公费出国，其实也关系到整个反腐败”.我国公务用车制度形成于计划经济体制的大背景下，随着我国市场经济体制的不断完善和发展，其弊端已经成为社会经济发展的严重阻碍。为此中央和地方都实施了有益的探索，也取得了较多的经验，但都存在不同程度的缺陷和不足。由于我国幅员辽阔、各地经济基础和社会发展差异较大，因此要因地制宜、实事求是、积极稳妥地推进改革，降低改革的阻力、风险，全面系统的进行利弊分析，加强调查和研究，增强公车改革方案的科学性和可行性。同时推进配套制度建设，完善监督制约机制。

明确我国公务用车制度改革目的不是取消公务用车，而是在公务用车的使用和管理上探索更合理、更高效的方式。达到降低行政成本，提高机关的办事效率，消除公车私用等弊病，建立廉洁、高效的政府的目的。

参考文献

[1]夏书章.公车改革[J].中国行政管理.2025(6)[2]罗大贵.论我国公务用车制度改革[D].成都：四川师范大学.2025 [3] 刘敬妹、肖建华.如何破除公车改革原地踏步的魔咒.凤凰网汽车 [4]余强.我国公务用车中的问题和对策分析[D].青岛：中国海洋大学.2025 [5]民革中央.如何破解公车改革之困局[R].全国政协十一届三次会议.2025 [6]杜彦周．政府公务用车改革探索[D]．杭州：浙江大学.2025

[7]中共中央办公厅、国务院办公厅.关于党政机关汽车配备和使用管理的规定.中办发[1994]14号

[8]温家宝.2025年政府工作报告[R].十一届全国人大四次会议.2025.03.05 [9]李强.公车管理制度的弊端与改革[J].重庆教育学院学报.2025.5-23(3)[10]王玲.论公车改革与纳税人权利保障[J].经济与法.2025(08)[11]张忠文.应为机关“公车消费”立法严管[N].大公报.2025.02.26 [12]晏琴．国外政府公务用车面面观[N]．中国产经新闻报．2025.07.16 [13]张洺涛.关于党政机关推行公务用车制度改革的探讨[D].天津：天津大学.2025 [14]刘志国、葛霞.引入市场机制实行公务用车制度改革[J].哈尔滨商业大学学报（社科版）.2025(2)[15]南刚志.公车改革货币化模式评析[J].理论前沿.2025（9）

[16]佚名.行政事业单位年公务用车消费支出近2.000亿元.世华财讯.2025.01.05 [17]佚名.杭州公车改革再探索[N].商周刊.2025（02）

[18]蒋伟芬．我国政府公务用车改革的经验研究[D]．上海：上海交通大学．2025 [19]张国清、王大林.公车改革的切入点不应在基层政府—义乌公车改革的启示[J].中国社会导刊.2025-13-007 [20]张会霞.我国政府公务用车制度改革研究[D].华东师范大学.2025 [21]姚艺曲.广州6月推公车改革公车私用每公里收费1.6元[N].南方日报.2025.02.23 [22]吴春华.公共行政学[M]（第一版）.北京：高等教育出版社.2025 [23]王鹏翔.武汉市公务用车改革研究[D].武汉：华中科技大学.2025 后 记

四年前，我怀揣梦想的一次旅行使我坚定了在武汉大学求学的信念，四年来我高标准、严要求自己，学习备考、社团历练、社会实践和公司实习...始终铭记蔡元培先生在就职北大校长的演讲：“既抱定宗旨，为求学而来！”，这句话也作为我大学的座右铭，时常鞭策着我。

“逝者如斯夫，不舍昼夜。”

转眼间我已经马上要毕业了，论文这个大学的“最后一课”已悄然临近...在这里，非常荣幸能够得到田老师的指导，衷心感谢他在百忙之中抽空对我的论文给予辅导和帮助，使我能够有整体的思路把握和写作角度的尽早切入，运用较好的方式方法去分析问题和解决问题。以完成对论文初稿的撰写工作。

感谢武汉大学所有老师的谆谆教导，完善我的人格和丰富我的学识，增长我的阅历。感谢有这样一个良好的人文环境和学术气氛的武大，熏陶身心，升华灵魂！

期待和感谢武汉大学继续教育学院答辩委员会的所有领导、老师，在百忙之中评阅我的论文，并给予指导。

感谢一直关心、支持我的朋友和同学们！特别感谢陈博士对于论文的帮助。

感谢父母的养育之恩，和家人在学业、生活上的大力支持和鼓舞。

由于我学识才力有限，文章不免漏洞百出。希望各位老师和同学们批评指正不足之处，万分感激。

生命不断，学习不止！走出校园才是我人生历程的真正开始，希望在以后的工作和学习中，不断锻炼和完善自我，同时能够为社会贡献出应有的力量。

最后，为这次在我国云南盈江地震遇难的同胞和日本特大地震中遇难的日本国民表示深切的哀悼。愿逝者安息，生者坚强！

**第三篇：公务用车制度**

公务用车制度

一、目的为了严格管理车辆，合理使用车辆，节约费用开支，最大限度地发挥车辆的使用效益，以适应公司公务用车的需要。

二、使用范围

本制度适用于由公司负责管理的所有车辆。

三、职责范围

（1）行政人事部的职责

1、认真贯彻执行国家和上级关于交通安全的方针、政策和法规，模范遵守公司《车辆管理制度》，严于律己，以身作则，并组织具体实施和检查。

2、负责安排公司车辆的保养、年审和二保工作，对公司审批权限内的车辆保修进行监督和安排车辆进厂修理。

3、负责每月召开公司驾驶员安全例会，同时负责组织对车辆进行不定期的安全检查，及时发现和消除里程记录及维修档案，及时填写各类报表。

4、负责核实驾驶员报销费用，按照上级下达的车辆预算费用指标严格控制车辆使用费用。

5、负责调度车辆，安排驾驶员各项工作。

6、完成领导交办的其他工作。

（2）专职驾驶员职责

1、爱护车辆，遵守劳动纪律，服从调度，牢固树立安全行车的观念，严格遵守交通安全法规，提供文明、礼貌、安全行车服务。

2、树立良好的职业道德和服务意识，自觉做到检查、勤保养，保持车容整洁，保持车况良好，发现故障要及时汇报和排除。

3、积极参加安全教育活动，严格遵守公司各项规章制度，认真做好停放车辆的防盗抢防破坏措施。

4、车辆发生交通意外事故，应保护现场，等候交警部门处理，并通知行政人事部和公司领导。

5、未经公司行政人事部的批准，不得把车辆交个非专职驾驶员驾驶。

6、每次出车认真填写《车辆行驶记录表》。

7、每年与公司签订一次《车辆安全行驶及防盗责任书》。

8、其他具体要求

8.1对用车者服务

a.不论用车者是否是本公司职工，司机都应热情接待，礼貌服务，安全驾驶，遵守交通规则，确保交通安全；

b.维护公司的良好形象；

c.司机应在乘车人（特别是公司客人和干部）上下车时，主动打招呼，开关车门；

d.当乘车人上车后，司机应向其确认目的地；

e.当乘车人下车办事时，司机一般不得离车；

f.乘车人带大件物品时，司机应予以帮助。

8.2 离车注意

a.司机因故需离开车辆时，必须锁死车门；

b.车中放有贵重物品或文件资料，司机必须在离开时，应将其放与后行李箱后加锁。

8.3 出发前后工作

a.清洁车内外卫生，确保整车干净整洁；

b.行车前要坚持勤检查，做到机油、汽油、刹车油、冷却水备齐；轮胎气压、制动转向、喇叭、灯光完好；确保车辆处于安全、可靠的良好状态；

c.司机应根据目的地选择最佳的行车路线；

d.随车运送物品时，收车后需向管理责任者报告。

8.4 个人形象

a.司机要保持良好的个人形象，保持服装的整洁卫生；

b.注意头发、手足的清洁；

c.注意个人言行；

d.在驾驶过程中，努力保持正确的姿势。

8.5 因公外出晚间23时以后返回公司的车辆及员工，可根据情况凭票报销一趟返回住所出租车费。

8.6 公司领导或客户同行时，应保守机密，不得随意向他人泄露任何相关信息及内容。

四、车辆的使用

1、本公司人员因公用车，须事前向行政人事部申请调派，并填写《用车申请表》，行政人事部主管应事先得到总经理的批准，主管或总经理依其重要性指定派车，不按规定申请，不得派车。

2、车辆只能在公司指定的加油站加油，因工作需要购买燃油的，必须经行政人事部同意。

3、公司车辆使用或行驶超过规定的时间1小时以上（包含一小时），应到行政人事部备案。

4、车辆一律停放在指定的停车点，不得乱停乱放。

5、驾驶员在交接车辆时，必须检查各自的车辆情况，发现问题及时报告行政人事部，否则发现损坏由当值驾驶员承担。

6、公司职工不得用公车学习汽车驾驶，严禁无证驾驶车辆和私自出车，违者每次罚款100元。

五、车辆的维修

1、车辆的年审、保养维修由行政人事部安排办理，驾驶员填写《车辆维修保养申请表》，按规定审批后方可入场维修。如果超出维修内容，发生的费用由驾驶员承担。特殊情况下需就近维修的，经行政人事部同意后方可修理。

2、维修费在4000元以下的，由行政人事部主管审核；4000元以上的经公司总经理批准。

3、修理后所用更换的零配件，必须带回交行政人事部检验认可。

六、奖惩办法

具体参照《车辆安全行驶及防盗责任书》

七、费用报销

1、公务车油料由行政人事部指定单位办理，外出购油须行政人事部主管批准后，凭发票实报实销。

2、公司一般公务用车应指定特约修理厂维修，否则维护费不准报销。如情况特殊，经行政人事部主管同意可据实报销。可自行修复的，报销购买材料零件费用。

八、其他注意事项

1、如因驾驶员使用不当或车管专人疏于保养，致使车辆损坏或机件故障，其所需要修护费，应依情节轻重，由公司或责任人予以负担。

2、在无照驾驶、非公驾驶外出、未经许可车辆驾驶员将车借予他人使用，违反交通规则、发生事故或造成车辆损坏等情况，由车辆驾驶员及其直接责任人承担一切后果。

3、私闯红灯、乱停车、驾驶未佩带安全带、驾驶时车速超规定等驾驶车辆违反交通规则行为，其罚款和费用由驾驶人员自行负担。其余根据具体情况，另行确定责任。

4、各种车辆如在公务途中遇不可抗拒车祸发生，应先急救伤患人，向附近公安机关报案，并立即与行政人事部主管联络处理。突发性其它类临时事故或故障，也应遵守“先报告再处理”原则。

5、发生责任事故造成经济损失时，按实际损失，责任者应赔偿。

a.一般事故(经济损失在1000元以下者)：按经济损失的50%处罚；b.严重事故(经济损失在1000～5000元者)：按经济损失的40%处罚；

c.重大事故(经济损失在5000～10000元以上者)：按经济损失的20%处罚；d.特大事故(经济损失在10000元以上者)：按经济损失的10%处罚。

6、因意外事故造成车辆损坏，其损失在扣除保险金额后，按第5条执行。

7、发生交通事故后，如需向受害当事人赔偿损失，经扣除保险金额后，按第5条执行。

8、公司领导自行出车，出现责任事故，按本制度规定处理。

9、未尽事宜按《中华人民共和国道路交通法》和相关法律法规执行。

10、本制度经行政人事部起草，经总经理核定、批准后发布施行；行政人事部对其负有解释权。

**第四篇：街道办事公务用车制度**

\*\*\*街道公务车辆管理办法

为了严格党政机关公务车辆的管理，确保车辆管理使用规范化、正常化。经街道党工委、办事处研究，特制定\*\*\*街道办事处公务车辆管理规定如下：

一、管理范围

党政领导及各站办所公务用车，纳入本制度管理范围。

二、管理办法

公车使用实行“统一调控、领导签批、用车登记、专职司机出车”的管理制度。车辆原则上由街道办事处办公室统一调度、管理。

1、派车。

车辆原则由街道办事处办公室安排。下列情况安排车辆：

①

务用车。党政领导会议用车凭会议通知、电话通知等，由办公室按规定派车，原则\*\*\*街道内一般不派车。

②处理突发事件用车；

③到机要部门送发或领取密级文件用车；

④集体活动接送用车；

⑤上级指定紧急用车；

⑥节假日值班用车；

⑦护林防火工作用车；

⑧下村开展工作用车。

2、管理。

公务车日常管理由街道办事处办公室负责，任何人不得私自使用。

①

班时间没有安排，停在街道办事处大院内等待安排。

②车辆夜间、公休日、节假日必须停放在街道办事处院子内，车钥匙上缴到镇党政办统一管理。

③驾驶员要遵守考勤制度，除在外出车，上班时间驾驶员应在办公室，不得串岗。驾驶员要服从办公室调派，不得以任何借口拒绝正常派车。车辆必须专人专车驾驶。

3、车辆维修与保养

①驾驶员要时刻注意车辆保养，车辆的维修养护由专职司机负责，有问题及时维修，不开带病车。

②车辆需要维修的，由驾驶员事先向主要领导提出申请，待主要领导同意后，到指定地点进行修理。

③司机要切实加强对车辆的维护与保管。凡因维护与保管不当或人为造成车辆失窃，应追究司机责任，同时承担一定的经济损失。

三、本制度自2025年3月1日起实施。

**第五篇：公务用车制度**

公务用车管理制度

为了规范车辆管理，提高车辆的使用效率，控制办公用车成本，根据我办实际情况，特制定本制度。

1、车辆由办公室统一管理，统一调派；

2、各股室因公用车，一般应提前到办公室填写“用车申请单”，并报经主任批准，未经批准，不得擅自动用车辆；原则上不对外借车，如特殊情况借用车辆，须经主任同意。

3、如遇特殊情况，各股室可直接使用车辆，但事前须向主任请示，事后及时补办相关手续。

4、凡公务用车，要严格遵守用车时间以免影响其他工作安排。

5、如因特殊情况，在本市范围内使用车辆，须经分管副主任同意，在本市范围以外使用车辆，须经主任同意。

6、未经批准私自使用车辆，用车期间发生交通事故乃至损坏车辆造成损失的，由当事人自负，并根据实际情况给予相应处罚。

7、车钥匙原则上由办公室保管；每次用车完毕司机须及时交付钥匙，如有特殊情况，可由司机保管，但须经主任同意，在此期间发生的任何损失由司机本人负责。

8、加油卡原则上由办公室保管。根据车辆实际使用情况，加油时原则上由办公室派人陪同，并由专职司机保管好加油发票等凭证。

9、车辆维修保养实行报告制度。由司机提出车辆维修申请，报办公室备案，报主任批准。车辆维修原则上在政府采购点进行。因遇特殊情况可先处理，但必须同时报主任批准。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！