

济发展环境,支持全县经济和社会事业的全面发展。

三是改进征收方式,真正做到“以票管收”。要在现行“单位开票、银行代收、财政统管、政府统筹”基础上实行“单位开票(非税收入缴款通知单),财政(银行)开票、政府统筹”的征管制度,以票管收,统筹调剂。在具体征收方式上,针对非税收入涉及面广、政策性强的特点,按照有利征收、方便缴款的原则,采取不同的办法。对收入数额较大、来源稳定、群众反映强烈的行政事业性收费、政府性基金、专项收入设立政府非税收入征收大厅,由非税收入管理机构集中统一征收;对少部分非税收入采取委托征收的方式;对零星分散的小额非税收入委托有关部门、单位在执法过程中现场征收。

四是完善综合财政预算,增强政府对非税收入的调控能力。按照“收支政府统筹,资金财政统管,强化预算约束,

增强调控能力”的基本思路,改革预算管理制度,完善综合财政预算,将所有非税收入全部纳入财政综合预算管理,对非税收入形成的财力实行统筹安排,增强政府对非税收入的统筹调剂能力。

五是健全非税收入监管机制。完善非税收入政务公开和收费公示制度,定期向社会公布非税收入项目和标准,实行挂牌征收,使缴款的单位和个人做到心中有数。要建立和完善非税收入稽查、举报、违规处罚和责任追究等监督管理制度,对乱收乱罚乱用或应征不征、应罚不罚、随意减免的予以依法处罚。建立定期将非税收入征、管、用情况向人大报告的制度,自觉接受人大、审计的监督。

(作者单位:贵州省普定县非税收入管理办公室)

责任编辑 刘慧娟

## 加强公务用车定点维修管理

■ 王舒晴

实行政府采购制度以来,为加强公车管理,不少地区对公车维修采用招标方式实行定点维修,得到了送修单位和企业的普遍认同,也取得了明显效果,但在实施过程中也发现一些不容忽视的问题。主要反映在以下两方面:一是定点维修企业违规操作。为追求利益,维修企业常常采取一些不正当的手段骗取维修费用。如有意扩大维修范围,小题大做,无中生有;使用从其他车辆更换下来的废旧材料配件,以旧充新,或用低劣的材料配件以次充好;维修人员技术粗糙,敷衍了事;虚列维修项目,送吃回扣等等。二是对公务用车定点维修监管不力。政府采购管理部门以及用车单位都担负着对公务用车定点维修的监督管理职能,但由于种种原因,在监管的力度上、手段上尚不到位。政府采购管理部门受人员、专业水平等方面的限制,对维修企业的监管只能以定期抽查为主、投诉处理为辅,监管力量薄弱。实施定点维修后,用车单位往往把监管的责任全部推给政府采购管理部门,认为只要把车送到定点维修企业,维修质量的好坏与本单位无关,放弃监管。车辆送修后,驾驶员往往缺乏监管意识而疏于监督。

针对上述问题,亟需研究对策,规范公务用车定点维修管理。

首先,对定点维修企业定期进行公开招标。当政府采购部门公开招标确定定点维修企业时,维修企业为确保进入定点范围,投标时往往会就价格、质量、服务等作出承诺,但中标后,为追求利益最大化,又会在承诺上打折扣。因此,对定点维修企业要实行定期公开招标制度。在定点

协议期满后,对维修企业定点资格应采用招标方式重新确定,通过定期的轮换竞争,使定点维修企业一直面临着竞争压力,促使其长期提供更优质的定点服务。

其次,定点维修费用可全额包干。目前,大部分地区公务用车定点维修都采用维修费用按实结算方式,送修前需办理申报、鉴定手续,修理后进行核算、填写清单、签字确认等,程序复杂、效率不高,且存在价格欺诈、吃拿回扣等问题。为此,可对公务用车日常保养、维修实行费用全额包干。即在包干年度内,车辆保养和维修全部由定点维修厂承担,发生的维修费用从包干费用中支出,超支不补,节余归定点修理厂。政府采购部门将包干费用总额的10%作为修理质量保证金,其余按季与维修企业结付。年度结束后,如考核无质量等方面的违规行为,质量保证金全部支付给维修企业。

第三,日常监督管理要及时到位。用车单位要增强监督意识,对维修进行全程跟踪监督,维修时驾驶员要全程参与,防止维修人员暗箱操作等舞弊行为。政府采购部门对定点维修单位既要进行事前监督和事中管理,更要重视事后检查,督促维修企业兑现承诺措施,并将承诺情况记录在案,作为费用结算、下一轮招标入围的依据。条件成熟的地区,可建立车辆数据库,在政府管理部门、用车单位、维修企业三者之间建立一个网络平台,把有关资料输入电脑,实行网络实时监督。对违反服务承诺的行为,要根据有关协议规定进行处理,直至取消其定点维修资格。

(作者单位:上海财经大学)

责任编辑 冉鹏