

最新车改方案人数车辆比例(模板5篇)

为了确保事情或工作得以顺利进行，通常需要预先制定一份完整的方案，方案一般包括指导思想、主要目标、工作重点、实施步骤、政策措施、具体要求等项目。怎样写方案才更能起到其作用呢？方案应该怎么制定呢？下面是小编为大家收集的方案策划书范文，仅供参考，希望能够帮助到大家。

车改方案人数车辆比例篇一

（一）抓紧审核工作。审核人员接到车改方案等资料时应立即对资料完整性进行预审。预审发现资料不全的，应退回申报单位并当面一次性告知申报单位所缺资料明细。对资料齐全的，原则上7个工作日内出具审核意见、10个工作日内出具审批意见。

（二）严把政策关口。公务用车改革政策性强，审核人员应严格按照上述文件规定和本审核指南要求开展审核工作。对于政策依据不明确的事项应及时向处长报告，由处长召开会议集体研究审核意见。重大事项还应向分管办领导汇报，由办领导召集会议研究审核意见。

（三）加强沟通协调。各处室应在审核工作中建立规范的内部运转流程，并指定一名联络员具体负责协调沟通和汇总上报工作。汇总审核报告由业务二处负责起草和上报。

（四）规范审核意见。各处室要按照统一格式出具审核意见并填写《审核意见表》，对于核减情况要在审核意见中进行说明。

车改方案人数车辆比例篇二

申报单位需提供以下审核资料：

（一）车改方案

根据中车改办〔2015〕84号和京政函〔2015〕106号文件制定的车改方案，车改方案内容主要包括参改人员范围、公务交通补贴标准和预算、车辆保留和取消情况、节支率测算情况、司勤人员情况及安置方案、车辆停驶和封存计划、组织实施情况等。

对于现有车辆情况、拟保留车辆编制申请和拟上交车辆手续情况等信息，由申报单位根据车改文件和主管部门要求分别填报中车改办〔2015〕84号文件所附附表1《现有车辆信息统计表》、附表2《保留车辆编制申请表》和附表3《拟上交车辆手续情况表》三张表格。对于司勤人员安置情况，由申报单位填报附表4《公务用车制度改革司勤人员安置情况汇总表》。前述四张附表随同方案一起申报。

（二）相关资料

1、参改人员。需提供单位人员编制核定文件、人事部门出具的参改人员名单等。人事部门出具的参改人员名单应包括人员姓名、身份性质、职级、所在部门、所属单位性质等具体信息，按职级分类统计。涉及国家安全、侦察办案等有保密要求的特殊部门、特殊单位，按照有关保密要求处理。

2、公务交通补贴预算。参改单位根据规定的补贴标准、人员范围等要素，在“方案”中详细说明测算情况。实行公务交通补贴单位统筹的，应明确统筹比例和公务交通补贴统筹资金管理原则。

3、参改车辆。需提供参改车辆原核编文件、车辆购置预算批复文件、车辆购置原值入账凭证及发票、机动车行驶证及产权登记证复印件等相关资料。

公安、法院、检察院等17个执法执勤部门以外单位，因工作

需要，确需保留长期固定搭载专业技术设备、用于执行特殊任务的特种专业技术用车（指非执法执勤用车中的特种专业技术用车），由参改单位提出申请，附购置车辆预算批复文件以及长期固定装载的特殊专业技术设备明细清单。

17个执法执勤部门以内单位，对保留和取消执法执勤用车中的特种专业技术用车和一般执法执勤用车情况进行说明，并详细说明保留车辆的计算过程。附执法执勤用车原核编文件，其中特种专业技术用车需附长期固定装载的特殊专业技术设备明细清单。

4、节支率测算。计算节支率时，涉及改革前支出、改革后支出的相关数据所对应的报表、账页、凭证等复印件；费用支出科目较分散的，还需提供测算表格和说明材料。

5、司勤人员安置。参改单位在“方案”中详细说明司勤人员总人数及编制情况（总编制数、在编人数、空编人数）；司勤人员用工情况（在册正式人员、自聘人员、劳务派遣人员等人数）；司勤人员合同签订情况（签订聘用合同、劳动合同等人数）。参改单位需提供司勤人员情况统计表，该表由参改单位根据主管部门布置情况填报中车改办〔2015〕84号文件附表4《公务用车制度改革司勤人员安置情况汇总表》，并附正式在册司勤人员编制文件、相关合同协议、人事部门签章的安置人员原工资薪金水平等证明材料。

6、车辆停驶封存。需提供上级主管部门关于本单位车辆封存时间和有关情况的验收证明；主管部门不出具证明材料的，由申报单位提供向上级主管部门报备封车情况的文件。

7、其他资料。根据审核工作需要，要求申报单位补充提供的有关资料。

车改方案人数车辆比例篇三

记者从国家发改委新闻发布会获悉：中央和国家机关本级140个参改部门公车改革工作已全面完成，参改公务人员49355人，取消车辆3868辆，压减61.8%，安置司勤人员2126人。

与此同时，中央垂直管理系统车改也已经启动，中央企业和事业单位车改方案正抓紧制定，即将出台。

地方车改方面，目前各省市基本上形成了车改方案，29个省区市已正式上报，27个方案得到批复。根据已经批复的27个省区市的统计，参与车改的公务人员将涉及772.9万人；改革前公车总数是163.3万辆，将取消73.9万辆，压减比例达45.22%；需要安置司勤人员56.9万人。

国家发改委新闻发言人施子海表示：自去年7月份启动公车改革以来，除了改革进度符合预期，节支效果也好于预期。

经过测算，中央国家机关车改节支率达10.5%，地方已经批复的27个省区市平均节支率在7.78%，其中省本级平均达到11.28%，都高于7%的预期目标。

“这只是根据直接节约支出测算的节支率，如果考虑到司勤人员的相关支出、车位的建设及其他潜在费用，可能节支率会比目前实际的10.5%或者7.78%都还会有所提高。”

此外，施子海还介绍了国家发改委审批核准固定资产投资项目的有关情况，1—10月，国家发改委共审批核准固定资产投资237个，总投资18995亿元。其中10月份共审批核准了19个项目，总投资864亿元。

施子海表示，10月份审批的项目主要有以下三方面作用：

一是有利于促进区域协调发展，优化资源配置。如新建郑州经周口至阜阳铁路，可进一步完善中部地区路网布局，强化西北与华东地区快速联系。

二是有利于加强薄弱环节，解决“短板”问题。如新疆奎屯河引水、黄藏寺水利枢纽、黄河内蒙古段二期防洪等一批重大水利工程，将在提高区域水资源保障水平和流域区域防洪减灾能力等方面发挥重要支撑作用。

三是有利于惠民生，提高民生领域公共服务供给水平。如中国食品药品检定研究院二期工程项目，可进一步提高我国食品药品检验检测能力和科研基础设施水平。

车改方案人数车辆比例篇四

从武汉市交委获悉，《关于客运出租汽车运营管理体制改革的意见征集意见稿》（以下简称《意见》）出炉，关于武汉市出租车改革将推出一揽子措施，缓解“打的难”。据悉，出租车经营权将从“有偿”变为“无偿”；明确经营期与车辆退出营运年限一致，到期需重新申请；严格实行“底线管理”，加强对经营企业和驾驶员监管，可以“差评”；政府出台营运车辆技术标准，经营企业将依照标准自主确定出租车品牌和车型，市民出行将有更丰富的车型选择等。

近期将陆续出台系列配套实施细则，推进改革措施的落实，改善出租车运营环境，提升出租车服务质量，缓解市民“打的难”。

武汉市中心城区目前有客运出租汽车15637辆，经营企业56家，个体经营者417户，从业人员近4万人，日均客运量约100万人次，年客运量约4.4亿人次，占公共交通出行结构的24%。

关键词1：减负增收

对于出租车司机而言，他们最关心的是本次改革能否带来“利好”的消息？对此，《意见》提出减轻出租车司机负担、增加收入的2条措施。

措施1：经营权无偿使用

《意见》明确提出：自元月1日起，政府不再向经营者收取经营权有偿出让金，同时规定出租车企业也不得以任何名目向司机收取有偿出让金，将有偿出让金部分从司机承包费中核减，切实减轻司机的负担。市交委有关负责人介绍，此前由于出租车实行经营权有偿使用，每台车需缴纳6400元/年经营权出让金。政府取消该项收费后，减轻了司机的负担，等于增加了他们的营运收入。

措施2：调整运价

《意见》提出：根据市场供求状况和营运成本变化情况，适时调整客运出租汽车起步价、公里租价、等候费等标准，明确客运出租汽车出武汉市域的营运价武汉格确定方式。

市交委有关负责人表示，武汉市出租汽车运价在全国19个副省级以上(含直辖市)城市中水平较底，且久未调整。司机的积极性得不到有效发挥。按照改革实施进度安排，物价部门已启动出租车调价程序，并召开价格听证会。通过调整运价，能够缓解燃料、零配件价格上涨带来的成本压力，适当增加司机的运营收入。

关键词2：调控运力

如何调控出租车运力规模、优化运力结构，缓解市民“打的难”，满足市民多层次的出行需求？对此《意见》提出3条措施：

措施1：优化运力配置

《意见》提出，综合建成区面积、人口、道路、交通结构等因素，定期对市场供求状况进行分析评估，根据营运车辆里程利用率和居民出行分担率等指标，提出运力调控计划。今后，根据国家低碳、减排、绿色、环保的有关政策，新增一批新能源车辆。

市交委有关负责人表示，武汉市中心城区出租汽车保有量为北京1/4，上海1/3。出租汽车万人拥有量为17.4台，低于国家住建部“大城市客运出租汽车万人拥有量不低于20辆”要求。按照国家有关标准和其他大中城市经验做法，当出租车里程利用率达到65%以上时，就会出现“打的难”问题，就有必要增加新的运力。通过调控运力，在一定程度上还能遏制出租车私下高价转让买卖的行为，保护司机利益。

措施2：发展区域出租车

为解决新城区市民的出行问题，《意见》充分体现了支持新城区“独立成市”的理念，对新城区区域性客运出租汽车首次作出了明确的规定。

《意见》提出，在新城区适度发展区域性客运出租汽车。区域性客运出租汽车按规定设置营运标志，在批准的'区域范围内营运。新城区人民政府将制定具体管理规定，加强辖区内区域性客运出租汽车的日常监督与管理，明确区客运出租汽车管理机构，接受市客运出租汽车管理机构的业务指导和监督。

措施3：探索发展约租车

《意见》在优化运力结构中提出，探索发展约租、驻点等多层次营运服务方式，推广新能源等节能环保汽车，满足人民群众不同层次的出行需求。

市交委有关负责人介绍，所谓约租车是指不在道路上巡游揽

客，不喷涂、不安装出租汽车标志，通过预约方式承揽乘客，并按照乘客意愿行驶，根据行驶里程、时间或约定计费的经营方式。具有预约租车、定点候客、服务高端和提供订制服务的特点，是国家交通运输部近年提倡的一种新型服务方式。与普通出租汽车相比，约租车有明显的三大区别：车型相对高档；不参与扬招和巡游服务，只提供电召、预约、包车等订制式服务；营运价格相对较高。发展约租车可以为乘客提供更多出行选择，同时能够有效适应“公车改革”需要。

关键词3：“底线”管理

为加强对出租车企业的监管，《意见》明确提出，行业管理部门要对出租车企业依法开展以乘客投诉、第三方测评、安全营运为主要内容的服务质量信誉考核，建立负面清单，实行“底线”管理，体现“违禁则废”的原则。考核优秀的，在新增运力招投标时给予加分；考核基本合格的，责令经营者限期整改，整改不符合要求的，依法减少其营运车辆数量；考核不合格的，依法取消经营者的经营资格。将考核调减的客运出租汽车数量奖励给考核优秀的经营企业。

行业管理部门表示，正在抓紧制定严管措施，经营企业、驾驶员在营运中一旦违规，将视其情节轻重，依法给予阶梯性处罚。经营企业最严重处罚是核减运营指标直至取消企业经营资格，驾驶员则有可能被清除出行业。

《意见》同时也鼓励经营企业实行集约化、公司化经营，打造服务品牌。通过新增出租车运力和经营企业兼并、重组等方式，着力培育骨干经营企业，发挥其主导引领作用。

关键词4：“黑名单”制度

出租汽车驾驶员作为服务的直接提供者，是本次改革的另外一个重点。《意见》提出，行业管理机构要加强对出租车司机的管理，依法开展驾驶员服务质量信誉考核，加大违规处

罚力度。对司机的劣质服务等行为，依法吊销其《从业资格证》。被吊销《从业资格证》的驾驶员，记入从业人员“黑名单”，不得在本市从事客运出租汽车营运。同时，对司机服务行为实行违规记分制度，考核结果与所属经营企业的考核挂钩。

关键词5：企业选购车型

据了解，按照以前规定，出租车在更新或新增运力时，车型相对集中统一，此举饱受争议。对此，《意见》也提出了2条措施。

措施1：企业全额出资购车

《意见》明确提出，强化经营企业主体责任，出租车经营企业要按照《公司法》规定，完善法人治理结构，建立产权明晰、权责明确的运营机制，加强对驾驶员的教育、管理和服务，承担安全营运、服务质量和稳定工作的责任。经营企业应当全额出资购买车辆，不得以车辆挂靠、一次性买断等方式向驾驶员转嫁经营风险。

措施2：自主选择车型

《意见》特别指出，行业管理部门今后只对车辆制定技术规定，从动力性能、安全设施、节能环保、服务设施、营运标识等方面作出规定，由出租汽车经营者按照技术规定选购车辆。

关键词6：调整许可方式

据了解，此次改革，明确提出对经营者实行经营许可及营运车辆数量管理，将出租车的营运许可期限统一为6年。

对此，市交委有关负责人表示，此前，经营权每轮期限为5年。

而国家机动车强制报废年限为8年，车辆报废年限与经营权期限始终无法同步。车辆到期而经营权未到期，经营者购买新车继续营运；经营权到期而车辆未到期，车辆还需继续营运。两种情况循环往复，使得行业退出机制难以真正建立。《意见》提出，客运出租汽车营运许可终止期为对应车辆实际退出营运时间，营运许可终止后，经营者需重新申请，并由管理机构对上一轮营运期内服务质量进行审查，确认为合格的，予以许可；不合格的，不予许可。

此外，从出租汽车的行驶里程来看，单车日均营运里程超过了450公里，1年营运里程16万公里，6年下来营运里程近100万公里，远远超过国家规定的引导报废标准，车辆技术状况很难满足人民群众的乘坐需求。因此，从保障出租汽车安全营运、保持车辆卫生状况、提供优质舒适服务和提升城市形象等方面出发，要求出租汽车营运满6年必须退出营运。作此规定，既符合国家政策，也比较符合武汉市出租汽车行业实际。

关键词7：保障的哥的姐权益

为保障驾驶员的合法权益，改善出租车司机运营环境，激励出租车司机提升服务质量，《意见》同时提出：出租车经营企业要规范运作机制，保障驾驶员的社会保险、劳动报酬、休息休假等合法权益；行业管理机构要开展新风奖、星级驾驶员和优秀企业评选活动，对弘扬文明新风的司机进行表彰奖励。认真听取经营者、驾驶员的意见和建议，切实解决出租车营运中遇到的行车、停车、如厕、加气等困难和问题。同时，加大对非法营运的打击力度。呼吁形成全社会关心关爱驾驶员的氛围。

车改方案人数车辆比例篇五

公车改革方案预计一个月内发布

按照国家的要求，中央和国家机关将先行示范公车改革，要求在今年年底前完成，地方党政机关20xx年年底前完成，用两到三年时间，完成包括事业单位、国企和国有金融企业改革。

从省财政厅获悉，目前，黑龙江省正积极制订公务用车改革方案和实施细则，包括确定党政机关公务交通补贴标准、妥善安置司勤人员、公开规范处置公务用车的具体办法等，方案制订后将上报省政府常务会议批准，预计将在一个月内出台。

普通公务出行实行社会化提供

采访中记者了解到，在黑龙江省公务用车改革方案正在起草时，黑龙江省日前发布的《党政机关厉行节约反对浪费条例》实施细则中，已透露了黑龙江省公务用车的改革方向，并对黑龙江省公务用车方面进行了详细规范。

《条例》规定，黑龙江省要坚持社会化、市场化方向，改革公务用车制度，合理有效配置公务用车资源，创新公务交通分类提供方式，保障公务出行，降低行政成本，建立符合国情、省情的新型公务用车制度。

改革公务用车实物配给方式，取消一般公务用车，保留必要的执法执勤、机要通信、应急和特种专业技术用车及按规定配备的其他车辆。普通公务出行方式由公务人员自主选择，实行社会化提供。取消的一般公务用车，采取公开招标、拍卖等方式公开处置。适度发放公务交通补贴，不得以车改补贴的名义变相发放福利。

公务用车实行政府集中采购

黑龙江省规定，今后黑龙江省党政机关应从严配备实行定向化保障的公务用车，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、占用下属单位或者其他单位和个人车辆，不得接受企事业单位和个人赠送的车辆。不得擅自扩大专车配备范围或者变相配备专车。从严控制执法执勤用车的配备范围、编制和标准。执法执勤用车配备应严格限制在一线执法执勤岗位，机关内部管理和后勤岗位以及机关所属事业单位一律不得配备。

采访中记者了解到，今后黑龙江省公务用车实行政府集中采购，应选用国产汽车，优先选用新能源汽车。公务用车严格按照规定年限更新，已到更新年限尚能继续使用的应继续使用，不得因领导干部职务晋升、调任等原因提前更新。公务用车保险、维修、加油等实行政府统一采购，降低运行成本。

此外，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，执法执勤用车应喷涂明显的统一标识。根据公务活动需要，严格按照规定使用公务用车，严禁以任何理由私用、挪用或者固定给个人使用执法执勤、机要通信等公务用车，领导干部亲属和身边工作人员不得因私使用配备给领导干部的公务用车。

公开招标拍卖公务用车

从省国有资产监督管理委员会了解到，目前，全国已有10多个省市开展了公车改革，将产权交易市场作为公车处置的重要平台。为配合做好黑龙江省公车改革工作，作为省政府批准设立的综合产权交易平台黑龙江联交所，正积极筹建黑龙江省公车处置平台，调试全省交易网络系统，为公车改革各项配套服务做好准备。

据了解，黑龙江联交所在12个地市设立了子公司或办事处，实现了全省统一交易规则、统一信息发布、统一审核鉴证、统一统计口径、统一收费标准。全省公车处置通过联交所及其子公司公开拍卖，可实现公车改革的规范处置。目前，黑龙江联交所还引进了2套全国性的网络竞价系统，可实现上百

台车辆同时处置、上万人同时竞价的规模化交易。参与者在任何地方只要登录竞价系统，即可参与竞价，杜绝了暗箱操作，规避了传统现场竞拍方式中的串标、围标、控场等现象发生，提升了竞价率。

黑龙江联交所还接入了国务院国资委的网络监测系统，实现国务院国资委和省国资委两级国资系统，对国有产权交易的实时监测；接入了省监察厅的电子监察系统，纪检监察部门对产权交易过程中的关键环节可实时进行电子在线监察。黑龙江省公车处置平台将实现全方位监管，以确保公车处置过程公开透明。

二、车改五大热点

热点一：车改时间

《方案》提出□20xx年6月底前全面完成全省党政机关公务用车制度改革。年底前完成全省其他事业单位、国有企业和其他国有金融企业公务用车制度改革。通过本次车改，建立公务出行便捷合理，交通费用节约可控，车辆管理规范透明，监管问责科学有效，符合省情的新型公务用车制度。

热点二：车改范围

《方案》指出，本次车改的机构范围是各级党政机关(包括党委、人大、政府、政协、法院、检察院、各民主党派和工商联，参照公务员法管理的人民团体、群众团体、事业单位)。全省其他事业单位、国有企业、国有金融企业公务用车制度改革另行实施。参与车改的人员范围是在编在岗的厅(局)级及以下工作人员，参改单位的行政编制工勤人员参加公务用车改革。省委、省人大、省政府、省政协所属正厅级机关主要负责人，市(地)党委、人大、政府、政协主要负责人，县(市、区)、乡镇党政主要负责人，可选择性参加车改。不参加车改的，保留定向工作用车或实物保障工作用车，不领

取公务交通补贴；参加车改的，不保留定向工作用车，领取公务交通补贴。参与车改的车辆范围也已划定，取消一般公务用车，保留必要的机要通信、应急、接待、调研、特种专业技术用车和符合规定的一线执法执勤岗位车辆。

热点三：交通补贴

按照《方案》要求，对参改的人员适度发放公务交通补贴，自行选择公务出行方式。在所在城市行政区域(城区)内公务出行，不再报销公务交通费用。全省、省直和市(县)改革后公务交通支出原则上要低于改革前公务交通支出，节支率不低于7%。如达不到节支要求，要降低补贴标准。

省直党政机关公务交通补贴的层级和标准分别为：厅级每人每月1690元、处级每人每月1040元、科级每人每月650元、科员及工勤人员每人每月500元。各市(地)、县(市)要综合考虑本地自然地理环境、社会承受能力等因素，自行确定补贴层级与标准，补贴层级及标准划分可不与省直层级完全对应。地处内陆的哈尔滨、齐齐哈尔、大庆、绥化和七台河市辖区内公务交通补贴标准不得高于中央标准的130%；其他边境市(地)公务交通补贴标准不得超过中央标准的150%，辖区内市(地)和非边境县(市、区)的公务交通补贴标准要与边境县(市、区)有所差别。

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。未参加车改的单位和人员，不得发放公务交通补贴。同时，各地要结合实际界定本地区交通补贴保障的一般公务出行范围，公务交通补贴范围要与当地差旅费保障范围有效衔接。

热点四：啥样的公车保留

《方案》明确，根据需要，机要通信和应急用车、接待和调研用车、执法执勤用车将在本次车改过程中有所保留，但数

量也有严格控制。经审核符合保留条件的特种专业技术车辆、参改单位离退休干部管理机构的现有编制内老干部服务用车等其他业务用车予以保留。

机要通信和应急用车省直部门可根据机构人员编制、职能以及应急工作任务等因素保留1~5辆车辆；市(地)党委、政府各保留5辆以内车辆；县(市、区)党委、政府各保留3辆以内车辆。市(地)所属部门原则上不保留应急车辆，县(市、区)所属部门不保留应急车辆，应急任务所需公务用车，鼓励通过建立市(地)、县(市、区)政府公务用车平台解决。建立的政府公务用车平台，市(地)级控制在60辆以内，县(市、区)控制在40辆以内。

接待和调研用车，省委、省人大、省政府、省政协可根据工作需要适当保留接待和调研用车。省直各部门，市(地)党委、人大、政府、政协，县(市、区)党委、政府，留用数量不超过原有接待、调研车辆的35%。

执法执勤用车。执法执勤部门统一参加公务用车制度改革，保留执法执勤用车的部门仅限于中央20xx年公车专项治理中明确的法院、检察院、公安、国家安全、纪检监察、司法、交通、农业、税务、工商、林业、食品药品监督部门。以原核定的执法执勤车辆编制为基数，省级保留30%、市(地)保留50%、县级保留60%以内。此外，其他具有行政执法职能部门的行政执法车辆，确需保留的由各地公务用车制度改革领导小组从严核定。

热点五：取消的公车咋处置

据了解，取消的公务用车，在公务用车主管部门统一协调下优先用于调剂补充保留的车辆，其余车辆集中公开规范处置，严禁甩卖和贱卖现象，避免国有资产流失。公务用车主管部门委托集中采购机构，通过公开招标方式，从具有相应资质的社会中介机构中确定鉴定评估机构和拍卖机构，对取消车

辆进行综合鉴定评估后，以公开拍卖方式进行处置。处置公务用车所得收入，扣除有关税费后，全部上缴同级国库。

热点五：司勤人员如何安置

《方案》明确，根据保留公务用车的实际需要，合理设置司勤人员岗位，按照公开、平等、竞争、择优的原则，在现有在册正式司勤人员中，采用竞聘、综合择优等方式确定上岗人员。对其他司勤人员坚持内部消化为主，通过内部转岗、开辟新的就业岗位等多种方式妥善安置。此外，要做好相关人员聘用合同或劳动合同的终止、解除工作，妥善处理该类用工形式司勤人员与单位的劳动关系，维护好相关人员的合法权益，所需必要支出由同级财政予以保障。

此外，《方案》明确，经批准保留的车要建立严格的管理制度。要重新核定车辆编制，严禁超编制留用车辆。定向工作用车要严格执行公务用车配备标准。机要通信、应急公务用车和接待、调研用车要严格按照规定用途使用。执法执勤用车要严格限制在一线执法执勤岗位使用。所有保留车辆，除定向工作用车和涉及国家安全、侦查案件等有保密要求的特殊工作用车外，应当喷涂明显标识。加大监督力度，严查违规行为。各地、各部门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和个人的车辆，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规定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。参改人员不得既领取公务交通补贴，又违规乘坐公务用车。纪检监察机关负责对违纪违法行为进行纠正和查处，审计部门负责对公务用车制度改革情况进行监督，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。