

# 公共治理如何实现公共利益?

## ——以机动车治理为例

王筱宇<sup>1</sup>, 王芝茂<sup>2</sup>

(1. 北京吉利学院 博雅学院, 北京 102202;

2. 闽南师范大学 法学与公共管理学院, 福建 漳州 363000)

**[摘要]** 文章以机动车治理为例, 通过网络搜索, 对媒体报道的相关治理措施做了梳理。同样是治理措施, 其结果则引发了公众和媒体对之大相径庭的态度和看法。究其原因, 不能不说, 其症结就在于在治理过程中“公共利益”的缺失与到位。如何化解这个症结, 确保公共治理实现公共利益? 结合机动车治理过程中所暴露出来的问题, 文章围绕以下四个方面展开论述: 个人利益或次群体利益最大化是公共治理实现公共利益最大化的基础; 公共治理实现公共利益的前提在于尊重和保障公众权利; 公共治理实现公共利益应该最大限度向公众展示政策善意; 公共治理实现公共利益应该最大限度限制权力任性。

**[关键词]** 公共治理; 公共利益; 机动车治理

**[中图分类号]** D631

**[文献标识码]** A

**[文章编号]** 1671-6973(2018)04-0026-06

近年来, 随着交通拥堵不断加剧和空气质量不断恶化, 在我国北方, 不少城市都出台了机动车限行的治理措施。通过网络搜索, 笔者对媒体报道的相关治理措施做了梳理, 比较有代表性的大致有以下几种方式: 第一, 限行公交, 放行私家车、政府公车等类型车辆; 第二, 对私家车实行单双号限行; 第三, 对私家车限行同时实行公交免费。同时, 在搜索梳理过程中笔者也注意到, 媒体自身及其报道中, 公众对这些治理措施的评论和反应也呈现出或批评否定, 或称道有加两极分化态势。如对第一种只限行公交而放行私家车、政府公车等类型车辆的方式批之为“权力任性”;<sup>[1]</sup> 对第二种私家车实行单双号限行的方式评论为是使“市民记不住、不公平或左右为难的政策闹剧”;<sup>[2]</sup> 而第三种方式即限行后公交免费则称之为“拿捏了善治方寸”。<sup>[3]</sup> 同样是治理措施, 其结果则引发了公众和媒体对之大相径庭的态度和看法, 究其原因, 不能不说, 其症结就在于在治理过程中“公共利益”的缺失与到位。进一步而言, 治理过程中, “公共利益”也是影响和制约我国当下公共治理绩效的一个根本和基本因素: 从

理论上来说, 公共利益是公共治理的内在属性和要求, 它不仅以强调公共利益的精神与效益而区别于传统的管理和一般的治理, 也是公共治理自身的起点和归宿, 更是公共治理的最主要的合法性基础; 从实践上来看, 公共治理归根结底是要面对公众, 服务于公共事业, 解决公共问题, 而公众对公共治理的认可度和满意度说到底则取决于他们在公共治理过程中其权利和利益是否有效地、最大限度地得到尊重和保护, 也即公共利益的最大化。同时, 公众的这种认可度和满意度也必然体现出公共治理的有效与否。

有鉴于上述不同的机动车限行治理措施而引发的社会公众和媒体广泛而强烈的反应, 本文特别选取它们作为研究对象, 以对公共治理过程中如何认识和体现公共利益并使之最大化进行分析。应当进一步说明的是: 本文的分析虽然是针对特定具体对象, 但其意义则不仅仅局限于此。当下中国存在的诸多社会问题, 典型的如征地、拆迁和城管等都或多或少、程度不同地折射出公共治理过程中公共利益的缺失。

**[收稿日期]** 2018-03-20

**[作者简介]** 王筱宇(1965—), 男, 江西湖口人, 教授。

## 一、个人利益或次群体利益最大化是公共治理实现公共利益最大化的基础

作为本文研究对象的机动车限行治理措施之所以或引发公众吐槽、媒体批评或称道,如前所述,其症结就在于在治理过程中“公共利益”的缺失与到位。而这种症结的形成,笔者认为,一个重要原因就在于这些治理措施是否体现了正确认识和处理公共利益与个人利益或次群体利益之间的关系。我们知道,从哲学的角度来看,个体与整体之间是一种辩证的关系。一方面,个体存在并制约于整体,个体不能游离于整体。另外一方面,整体则以个体为其存在的基础和前提,没有个体也就没有整体。同时,整体也是个体的结果,是个体存在的原因。这也就意味着,漠视或否定个体就必然会影响到整体之所以成为或能够成为整体并实现其集合功能性作用。依据整体与个体关系的这种哲学观点来审视公共治理与公共利益最大化,我们就不难认识到,公共治理所要达成的公共利益决非一种脱离或游离于公共利益内含的不同的、个别的、具体的个人或次群体利益之外的存在。这也揭示了公共治理的一个主要特征,即公共关联,也即公共治理不是将任何公共事物割裂开来。如果说公共利益具有抽象性,它也只能是个人利益或次群体利益通过公共利益而得到最大限度的保证并免受损害的体现。因此,当我们谈到公共利益的时候,我们必须认识到,我们事实上是在谈论每一个个体或次群体的利益。进而言之,公共利益只有最大限度集合个体利益或次群体利益——尽管这种集合并非简单相加,它才能够为这些利益主体所认可并自觉予以接受,才能够尽显其公共价值所在,也惟其如此,它也能够成为真正意义上的公共利益。

由上述分析我们不难明白,“限行后公交免费”治理措施为什么被称道为“拿捏了善治方寸”,有些地方则因为或者只限行公交车而允许私家车、政府车行驶,或只是简单采取单双号限行而招致公众吐槽、媒体批评。首先,交通出行拥堵,空气质量恶化,在今日越来越成为很多城市的普遍现象及其生活于其中的城市民众不得不面对的家常便饭。它们共同聚焦于城市公共管理部门和城市民众的视野之下,无论是前者的对此头痛,还是后者的对此抱怨,都表明交通拥堵和空气恶化必然成为公共治理的一个具体对象和公共治理过程中的一项具体内容。这也是近几年来诸多城市把推出机动车限行作为更多的、普遍的治理措施并在很大程度上形成共识的根本原因。其次,公众的呼声和公共管理

部门的职能尽管在机动车限行上能够达成利益共识,但这种共识并不能使二者之间必然地产生和谐治理的结果。一方面,公众呼声的背后所包含的利益诉求是非常复杂的。这种复杂性体现在个体或次群体对公共利益的认识和追求上,更多的是以个体利益或次群体利益为基础,并以此作为对公共利益的认知评价标准和指导自身行为的准则,甚至可能把自身的这种利益与公共利益相对立。如面对公交车限行,虽则在缓解交通拥堵、减少空气污染源上有利于改善公众出行和空气质量,但于那些具有刚性出行需求的个体或次群体来说,首先感受到的却是对出行便利的冲击。而有私家车的则不能正常上路,若改变出行方式,代之以乘公交、打车则耗费更多的时间财力成本。另一方面,机动车治理案例中所暴露出来的问题,反映了不少地方公共管理部门在相关治理理念、治理体系和治理措施上与日益强烈的社会需求和公民诉求存在着较大的差距,其突出表现之一就是——一味强调政府的权威,习惯于行政权力的强制性,以管理者的所思所为为本。治理手段经常表现出简单化、极端化。而这种治理理念和措施也必然会使这些公共管理部门的治理在合法性上受质疑,在绩效性上打折扣。其结果就必然是,在公共治理上,既伤害了个人或次群体利益,更不可能实现公共利益的最大化。

## 二、公共治理实现公共利益的前提在于尊重和保障公众权利

把个人利益或次群体利益最大化作为公共治理实现公共利益最大化的基础也是公共治理切实尊重和保障公民权利的必然要求。如前所述,我们必须认识到,公共利益并不是一种抽象存在,当我们谈到公共利益的时候,我们事实上是在谈论每一个个体或次群体的利益,而这些利益的实现与否,则有赖于公民权利是否得到尊重和保障。从法学的观点来看,权利是指法律赋予人实现其利益的一种力量,利益的保障和实现是以权利为基础的。一项权利之所以成立,说到底就是为了保护某种利益。换言之,利益之所以可能被侵犯,必定是公民的权利得不到尊重、保护,甚至可能被加以蔑视。从公共治理的责任原则来说,责任原则是公共治理的核心。它意味着公共管理机构必须履行为公众谋取福利的义务,尽它们最大的能力和智力制定相关政策,改善社会机制,为公众创造更多的机会,谋取更多的利益。这种责任性的具体体现之一就是要求公共管理机构应该时时刻刻将公众作为自己

服务的目标,在作出涉及公众利益的公共决策时,应该尽可能地充分考虑到对公众权利的切实尊重和保障,否则,必然会阻碍甚至于伤害公众利益。正是出于对公民权利的尊重和保障,在实现公共利益的过程中,公共治理在面对可能伤害个体利益或次群体利益的具体事项时,就需要确定新的原则,而不能一味强调公共利益的抽象性。例如避让的原则,即在有其它可选择的途径时,应该首先采取不侵犯个体利益或次群体利益的途径;其次,避免扩大致害的原则,即公共利益在某些情况下可能会伤害到个人利益或次群体利益时,应该尽最大可能在范围和程度上缩小和降低致害;再次,补偿的原则,即依据公共利益对个体或次群体所享有的公民权利所形成的任何限制而造成的利益损失进行补偿。<sup>[4]</sup>这些原则贯穿的一个前提就是:公民权利不能随便受到侵犯。

分析本文伊始所搜索并梳理的三种有代表性的机动车治理方式,我们不难看到,一些地方对公交车和私家车的限行限号从表面上来看,是对乘坐公共交通工具出行或拥有私家车的群体的出行利益的损害,但若从更深层面来讲,限行限号则是对公众享有公共交通工具的权利和车主财产权利的缺乏尊重和保护。就公交车限行而言,2012年10月10日,时任国务院总理温家宝主持召开国务院常务会议,其议题之一就是研究部署在城市优先发展公共交通。会议指出:目前,我国城市公共交通发展远远不能适应经济社会发展和人民群众出行需要,多数城市公共交通出行比例偏低。为从根本上缓解交通拥堵、出行不便、环境污染等矛盾,必须树立公共交通优先发展理念,将公共交通放在城市交通发展的首要位置。而其首要原则就是要方便群众。显然,这里所提到的“树立公共交通优先发展理念”、“人民群众出行需要”和“方便群众”既是公共管理机构的职责所在,对公众利益的积极回应,也更体现了对公众享有公共交通便利的权利。公交车限行的决定不仅与公共交通优先发展理念背离,在全国各地都在大力发展公交的背景下成为一朵奇葩,“以至于有网友不敢相信自己的眼睛:确定是限行‘公交车’,而不是多打了一个‘交’字?”<sup>[1]</sup>也对其可能对公众乘坐公交车出行造成的利益和权利的损害既没有尽可能考虑到避让和避免扩大致害的原则,更缺少补偿措施。如此治理,引发公众吐槽、不满也就是预料之中的。就私家车单双号限行来说,在综合治理基础上,它或许也是减少交通拥堵和道路通行领域污染源的不得已的举措,符

合公众利益。在法理上也不存在问题,这属于公共管理机构之于交通管理的职责问题,也是当代社会中,根据社会经济发展的需求,公共管理机构对公民行为进行适当规范的具体表现。但这种限行治理措施终究也会对私家车主群体产生负面作用,其一,是对私家车主出行便利的损害和额外增加负担。为了避免这种影响,他们不得不改变出行方式和行程安排,而诸如可以选择的打车、坐公交车等方式对于他们来说,存在着既不便利,也额外增加财力支出和时间成本。更有甚者,不少具有刚性出行需要的家庭不得不为单双号而各买一辆,其额外付出的成本和代价更是不言而喻。其二,从更深层面来说,这种治理措施也涉及到对车主财产权及其使用权的限制。公民买了车以后就有合法的财产所有权和使用权,只要车辆年检合格,按规定缴纳各种税费和车险等费用,就可以依法上路使用。限行则意味着为车辆划定了禁区,相当于车辆有不少时间处于停驶状态,从而导致车辆的使用性能降低,甚至车主无法实现其财产的应有价值。因此,如果在治理过程中仅仅以单双号限行了之,而不给出相应的限定条件和补偿措施,如对已经缴纳的各种税费和保险重新补偿等,这种治理措施势必就会造成对公民私权利的侵犯。与对公交车和私家车的限行限号这两种治理方式相比,限行后公交免费通过提供免费出行工具来换取限行的推行,实际上就是在治理过程中对公共利益的实现与公民权利的保障双方尽可能地予以考量,从而既有助于限行的推广,增强限行的效果,显著降低交通拥堵、减少污染源这一符合公共利益之目的。同时,以免费公交的形式作为一种补偿,以对冲限行给特定公众或群体所带来的冲击,也有助于公民利益和权利的保障。于此,我们也就不难理解,这种治理措施为何被称之为“拿捏了善治方寸”。

### 三、公共治理实现公共利益

#### 应该最大限度向公众展示政策善意

社会学上有个词汇叫“政策善意”,说得是政策制定的初衷应该以公共利益为准绳。公共治理与传统的管理和一般治理相比,其重要特征之一就是是从公共利益的角度来管理公共事务,解决公共问题,提供公共服务,从而实现公共利益。这种特征从本质上来说,也是公共治理对公众的一种政策善意的展示。如何评判一项具体的公共治理措施是否体现了对公众的政策善意?笔者以为,其一,它必须将公众的切身利益放在至关重要的位置考

量,要尽量能辐射到最多的群体,最终能最大限度地方便公众。这样说,可能是很理想,但如果公共管理机构没有这样的态度,要想把公众动员起来参与公共事务,几乎是不可能的。事实上,在公共管理机构依然扮演着公共治理的最重要的角色的条件下,其治理理念转变的重要意义不仅在学术界被反复强调,如俞可平的“善政是善治的关键”<sup>[5]</sup>,在实践中,也被认为是治理方面存在的主要问题之一,是阶段性推进治理过程中的第一层次。其二,在公共利益与个体利益或次群体利益确实不得不发生冲突,后者也确实必须相对作出一定程度的退让时,公共治理措施不能完全让后者承担因退让造成的负担并因此使后者产生退让不值、甚至被剥夺的感受。换言之,这些特定个体或次群体无法从相关的治理措施中感受到一种政策善意。其三,公共治理能否真正释放出政策善意的效果,并不是完全能够取决于公共管理机构一方。公共治理面向所有公众,实现的是公共的价值和内容,同时,如前所述,公众不是抽象的存在,公共治理必须兼顾到其中的个体或次群体。然而,必须承认,再好的治理措施,也不可能十全十美。更何况,公众的诉求本来就是众口难调。因此,公共治理措施向公众展示政策善意的达成,还应该努力使公众认识到公共治理措施的普遍和广泛的公共价值和内容,而非仅仅纠葛于自身利益而难以厘清。在诉诸于自身权利和利益的同时,也能够对更高层次的公共利益的实现形成一种自觉的、理性的认同、回应并能够采取合作的行动,最终形成公民与公共管理机构之间的良性互动,即善治。

回到本文作为研究对象的三种机动车治理方式来说,要释放其政策善意,最首要的问题就是,公共管理机构必须改变以往重管控轻服务,重秩序轻回应的政策理念,必须转向、明确并强化管理公共事务,解决公共问题只能通过进一步改善、提升公共服务并使之建立在考虑公众利益、实现公众权利的基础之上来实现的思维。特别是随着法治的推进,公众法律意识的不断增强,以往重管控轻服务,重秩序轻回应的政策,越来越遭到公众抵触,政策实践中的隐性或显性对抗越来越强,政策理念的转变尤其显得重要和紧迫。公交车限行和私家车单双号限行所遭遇的批评和调侃无疑就是政策理念滞后于现实所必然面临的。反观限行后公交免费,之所以受到称道,恰恰在于它在限行的同时,通过公交免费的方式使公众的出行利益和权益尽最大可能得以保障和保护,让公众认识到政府不是为了

限行而限行,而是在更广范围和更高层次上保障公共利益的实现。毕竟,一个良好的公共环境也是每一个公民的期盼,谁也不愿意看到由于各自追求自己的利益而造成整个环境崩溃,最终大家都没有得到利益,出现所谓的“公地悲剧”。于此,限行后公交免费既体现出了限行的公益性,彰显了政策自身的善意,同时也收获了来自公众方面善意的理解。其次,政策善意的释放还必须通过更细致的措施细节,并将之落实到相关的公众生活领域之中,使公众能够切实感受到政策善意之所在。例如,就限行后公交免费而言,如果仅仅是采取免费,虽然也是一种对公众利益的补偿和公众权利的保障,但它却又引发了新的一系列问题,如公交运力不足导致乘客爆满,公交出行条件恶化等;而限行公交就更是失策,显然是走了一步臭棋。媒体报道称,某地因为限行公交,当地政府办公室每天要接老百姓反映问题的电话上百个。<sup>[1]</sup>群众的不满是显而易见的。因此,即便是限行免费,也必须配套以其它措施细节跟进,在免费之外还需要做很多的加法。只有在免费的基础上形成尽可能的保障体系,尽量使公众在出行过程中能够便利,限行免费才能够最大限度释放政策善意。据媒体报道,某地不仅在推出公交免费策略的同时,还在致市民为此造成不便歉意的道歉信中,表示将采取增加车次、延长运行时间等,还力推错峰上下班。<sup>[3]</sup>其它一些城市也采取了诸如重点线路增加早晚高峰车和区间车、重要节点安排机动备勤车辆、智能调度中心发挥3G视频监控作用,实时关注班次运行和车辆客流情况,实现弹性调度、安排站点现场值守并及时反馈信息等保障细节。更有地方利用公交网与公交集团公众微信平台及时发布运营信息,乘客可手机下载相关软件及时查询车辆运行情况,科学安排候车时间。<sup>[6]</sup>杜甫诗“春夜喜雨”其中有云“好雨知时节,当春乃发生。随风潜入夜,润物细无声。”公共治理之于实现公共利益不但要做“知时节”的“好雨”,要着眼于宏观大局,急公共利益之所急,解公共利益之所需,更应该使密织细节之网相伴相随,于细节之处便利和方便公众,如此,才有可能使之真正成为受公众期待和欢迎的“春夜喜雨”。

#### 四、公共治理实现公共利益 应该最大限度限制权力任性

随着“公共治理”一词频频出现在官方文件和社会公众视野,公共治理的概念已经达到了耳熟能详的程度。人们一般都认可这种说法:治理意味着

一系列来自政府,但又不限于政府的社会公共机构和行为者,也即治理主体的多元化。毫无疑问,多元化是治理的最重要特性之一,全球治理协会对治理给出的定义是:治理是个人与机构、官方与私人治理其共同事务的总和。世界经济合作与发展组织认为,治理是指由许多不具备明确的等级关系的个人和组织进行合作以解决冲突的工作方式。<sup>[7]</sup>我国学者俞可平强调:“治理一词的基本含义是指官方的或民间的公共管理组织在一个既定的范围内运用公共权威维持秩序,满足公众的需要”;在我国的立法实践层面上,由江苏省第十一届人大常委会第三十一次会议批准的《南京市城市治理条例》是国内首次提出“城市治理”的地方性立法,该条例规定了多种公众参与方式,鼓励城市管理相关部门创新机制,吸收公众参与城市治理,采取定期召开联席会议等形式与社会组织之间建立经常、有效的沟通和联系;还规定了企事业单位参与治理、行业协会及中介组织参与治理等体现公众参与治理的制度;在该条例的其他章节也规定了诸如公众参与原则、城市治理委员会、社会协同、执法辅助等反映公众参与理念的原则和制度。<sup>[8]</sup>但是,“尽管‘更少统治,更多治理’是人类政治发展的普遍趋势,但是到现在为止,政府还是最重要的公共权力,公共权力依然是决定国家政治事务最重要的手段。发达国家如此,对于中国也是如此。”<sup>[5]</sup>客观现实地来看,公共治理中治理主体多元化理念与现实中公共权力的强势一旦发生碰撞,势必会遇到后者的挑战,遇到诸多问题。一方面,在公共治理过程中,公共权力作为最重要的主体,扮演着主导角色,为使公共生活按照一定的规模和秩序有条不紊地进行,其实现公共利益职责的活动必然会影响或制约到其他主体的活动。笔者认为,这不仅是治理主体多元化内在的结构性矛盾所致,在一定程度上也是公共利益与个体利益或次群体利益之间差异性、甚至对立性的必然体现。就此而言,公共治理过程中公共权力相对于其他治理主体的主导性和强势性就是一种必然存在。另一方面,正因为公共权力对其他主体的影响力和制约力,如果没有严格的界定和限制,它也非常可能产生权力任性。

这种权力任性反映在公共治理过程中,一个突出的表现就是一种懒汉式的管理,或懒政。即面对相关利益群体的庞杂、公共事务的复杂性和政策成本等方面的考量,公共管理机构对本应承担的公共责任不是尽其最大的能力和智力、尽可能周详地制定相关政策,而是更倾向于或简单了事,或消极推

诿,甚至予以搁置。如我们在日常生活中经常会听到、看到和遇到公共管理机构出台的管理措施中含有的“禁止”“限制”“坚决取缔”和“坚决打击”等用语,这些词汇大量的、频繁地出现乃至以被当做管理方实施管理的灵丹妙药,无不透露出懒政的惯性思维和方式。分析某些地方所出台的机动车治理措施,它们之所以被批评“权力任性”,可以说就是这种懒政带来的必然结果,例如对公交车的限行措施。作为城市载体的公交车,每天承载着城市众多市民南来北往,是方便市民出行的最主要的交通工具,是典型的公共利益所在。按理说,公共管理机构在出台限行政策之前应该基于对公共利益的保护尽可能寻找其他解决路径,而不是简单地瞬间完成一条限行通知。事实上,在大力发展公交的背景下,有不少地方同样是为了解决公交车的废气排放,采取了增加投入以环保节能车辆更换落后车辆,或提高燃油质量,加快公交车“油改气”的步伐,或为污染的公交车调整线路,不允许进入主城区等。显然,这些措施的出台需要相关公共管理机构付出诸多努力和工作,如对相关公众利益的考量、对相关状况的调查研究、与相关部门的协商沟通、解决相关投入成本等等,并在此基础上,形成相关治理政策制定的严肃性和连续性。与此相比,一纸公交限行令,虽则于相关公共管理机构简单方便、省时省力,却不得不让人怀疑其背后的懒政,也不得不令人感受到其中的权力任性。令人遗憾的是,这种懒政和权力任性现象在机动车治理过程中也并非孤例。如某地就出现了上午说限行,晚上又说不限行,造成当地百姓遭遇“城难进,家难回”的现实尴尬。这也被媒体报道为“有一种权力任性叫‘朝令夕改’”。<sup>[9]</sup>必须指出的是,这种懒政和权力任性的危害不仅在于对公共利益直接造成严重损伤,它同时也在损伤公共治理的绩效,更会损伤公共治理的合法性根基。因此,公共治理要实现公共利益,实现良善治理,就必须应该最大限度限制权力任性。

## [参 考 文 献]

- [1] “限行公交车”背后的权力任性[EB/OL]. [2018-03-10]. <http://www.hljnews.cn>.
- [2] 马亮. 中国的雾霾政治学[N]. 联合早报, 2017-01-11.
- [3] “限行后公交免费”拿捏了善治分寸[N]. 新京报, 2016-11-20.
- [4] 张成福, 李丹婷. 公共治理如何体现公共利益[N]. 北

- 京日报,2015—10—02.
- [5] 俞可平. 政府创新与国家治理现代化[N]. 南方周末, 2016—06—30.
- [6] 李金花. 限行后,各地公交均推出便民举措[N]. 燕赵都市报,2014—11—06.
- [7] 顾超林等主编. 城市管治:概念、理论、方法、实证[M]. 南京:东南大学出版社,2003:52—55.
- [8] 刘东辉. 城市治理必须强调公众参与[N]. 法制日报, 2013—03—18.
- [9] 李健. 有一种权力任性叫“朝令夕改”[EB/OL]. [2018—03—10]. <http://news.cjn.cn/cjsp/gdzt/201610/t2897067.htm>.
- (责任编辑:闫卫平)

## How to Meet Public Interest in Public Governance? ——A Case Study of Motor Vehicle Management

WANG Xiao-yu<sup>1</sup>, WANG Zhi-mao<sup>2</sup>

(1. College of Liberal Arts, Beijing Geely University, Beijing, China 102202;

2. School of Law and Public Administration, Minnan Normal University, Zhangzhou 363000)

**Abstract:** This paper, taking motor vehicle management as an example, gives a summary of related management measures reported by media through web search. The measures, all with the aim to achieve vehicle control, however, receive contrary attitudes and responses from the general public and media. It's easy to find that the reason lies in the fact that the public interest is badly considered or even not taken into consideration in this process. So how should we resolve this problem and guarantee the public interest? With a thought on the drawbacks exposed during the motor vehicle management, this paper will focus on the following four parts: the maximization of individual and minority group's interest is a basis to maximize the public interest in governance; respect and guarantee for people's rights and interest is a prerequisite to meet the public interest; public governance should make the public benefit from policies to the largest extent and spare no effort to avoid the abuse of power.

**Key words:** Public governance; Public interest; Motor vehicle management