

为啥收? 凭啥收? 收多久? 路桥收费年票制花样翻新, 公众期待明白解释

三问? 城市“买路钱”

□新华社记者 田建军 蔡玉高 陈先锋 梁鹏 李志勇

在当前国家大力清理整治路桥收费的背景下, 一些城市极力推崇的年票制引起百姓诸多疑问, 期待有关部门给一个明明白白的解释。



北京首都机场高速公路天竺收费站。路桥收费年票制究竟是不是将债务打包后强摊给百姓, 公众期待有一个明确的说法。

(新华社发)



1问 为啥收, 是否转债于民?

“这条路、这座桥, 不管你走不走, 都得留下‘买路钱’。”面对海湾大桥, 广东省湛江市的李先生有些无奈地说。

近年来, 尽管湛江市撤销了一些路桥收费站点, 可百姓交的路桥费却不比从前少, 现在一辆车一年要交纳700多元的包年费, 而以前一年路桥费最多两三百元。

据介绍, 年票制是一些地方撤销收费站点后推出的一种城市道路车辆收费政策: 本地的机动车辆, 每年度一次性收取路桥通行费, 简称“年票”; 对于非本市籍机动车辆则按次收取路桥车辆通行费, 简称“次票费”。

地方政府解释实行年票制的理由通常是: 方便市民出行, 提高通行效率, 减少交通堵塞。

据广州一名政策制定者介绍, 20世纪

末, 广州市政府贷款在市内修建了江湾大桥等过江桥, 却因收费而无车通行, 导致市内交通不均衡。于是, 2001年开始试行年票制并取得较好效果。

记者在粤、苏、鄂等地采访发现, 一些欠发达地区由于建设任务重、还贷压力大, 政府无法对债务兜底, 更愿意主动实行年票制度。个别城市还将一些经营状况好的收费站不纳入年票范围, 继续单独收费, 获利更多。

“现在, 年票制度已经发生了‘突变’。”一位业内人士说, 一些地方政府“变戏法”, 将各种各样的路桥收费都往里面装, 尤其是一些收费状况不佳的经营性收费公路, 年票制收费花样不断翻新。

武汉市2002年开始实施机动车辆年票制收费, 二类车每台一年交费980元。今年

开始, 武汉市又将实施多年的年票制进一步升级, 改成“升级版”的ETC“不停车电子计次收费”系统, 将市区“六桥一隧一路”捆绑收费, 二类车包年费涨至2100元/台。

除了号称缓解交通拥堵, 当地政府部门一个重要的理由是“六桥一隧一路”建设成本高, 一些距市区较远、市民使用率较低的路桥建设成本更高, 此前年票制每年收取的4亿元左右的路桥费, 不能满足还本付息要求。涨价后, 预计收取的路桥费总收入达到每年10亿元, 提高1倍多。

“这是一种将债务打包强摊给百姓的行为。”广东省政府参事王则楚等专家表示, 我们也知道现在不少地方政府在财政上仍存在很大困难, 但这种直接掏百姓口袋填债务窟窿的办法, 终究不是好办法。

2问 凭啥收, 是否依法行政?

今年7月初, 广州市民连先生在广州市越秀区法院状告广州市交委、广州市交投集团和广州市政设施管理处进行不合理的年票收费。在诉讼中, 他列举年票制违法违规达10处之多, 建议取消年票制。

首先, 作为行政事业性收费项目, 年票制度违反了一系列法律法规和国家政策要求的程序规定。其中, 2002年的《国务院办公厅关于治理向机动车辆乱收费和整顿道路站点有关问题的通知》明确要求: “今后, 除法律法规和国务院明文规定外, 任何地方、部门和单位均不得再出台新的涉及机动车辆的行政事业性收费、政府性集资和政府性基金项目, 严禁将车辆通行费平摊到所有车辆并强制收取。”连先生说, 为提请撤销年票制, 他已经专门花了两三个月时间来研究年票制出台依据。

“我把法规库查了个遍, 也没有找到年

票制的上位法依据。”广东中泽律师事务所律师周玉忠说, 唯一的依据就是《广东省公路条例》, 该条例规定: “省人民政府交通主管部门对本行政区域内的政府还贷公路, 可以实行统一管理、统一贷款、统一还款。经省人民政府批准, 可在一定区域内实行车辆通行费年票制。”但这条规定与国务院《收费公路管理条例》第35条规定相抵触。

“而且《广东省公路条例》是2009年1月1日起施行的, 而广州年票早于2001年1月1日起就开始正式执行了, 更不足以成为年票收费的法律依据。”周玉忠说。

其次, 年票制涉嫌重复收费。南京大学法学院教授邱鹭凤说, 2009年我国进行交通收费的费改税改革, 把之前的养路费和车船使用税合并为燃油税一起征收。其中的“养路费”并不是大家平时认定的单纯的道路养护费用, 它还包括了道路使用费, 在费

改税后, 这些费用就全包含在燃油税中了。“既然二级公路收费都因这个改革而取消, 那么, 政府要对城市道路或其他二级以下公路再次收取以年票方式体现的费用, 就必须有法律的明确规定, 否则即涉嫌重复收费。”邱鹭凤说。

记者在北京、江苏等地采访发现, 也有不少交通部门认为, 由于缺乏法律依据, 当前不会考虑试行年票制。而本来计划在去年底前实施的南京年票制突然流产了, 外界猜测主要有两个原因: 一是因为涉及部分路桥的股权回购, 政府与相关企业谈不拢, 所以无法实施; 二是因为外界争议声很多, 政府压力太大没有实施。

但值得关注的是, 尽管年票制并没有明确的准生证明, 却在不断蔓延推广。据初步统计, 目前全国已有100多个城市试行了年票制。

3问 收多久, 是否遥遥无期?

“年票收了9年, 现在ETC系统又规定收30年, 究竟收多久才是个头?”家住汉口的武汉车主陈先生愤愤地说。

收得不明不白, 支得不清楚, 百姓处于云山雾罩之中, 自然不满意。业内人士呼吁, 年票制收费不能遥遥无期, 相关部门应公布收费还贷情况、收费截止日期, 还车主知情权。

据武汉市物价局介绍, 实行ETC收费后, ETC系统相关运营人员增加了3倍, 30年的运营成本达159亿元, 超过了141亿元的建设成本。“这相当于百姓纳税之外还要多供养一批收费人员, 增加了百姓负担。”武汉市民肖先生说。

在广州, 连先生也针对广州年票制提出疑问: 目前城市路桥和经营性公路各自的负债金额是多少? 年票收费已经收了11年, 什么时候能够还清贷款、停止收费? 11年来年票制收入和支出情况如何? 为何从来没有向社会公布收支情况?

王则楚说: “每一条路的还贷总该有个期限, 还完了, 年票的价格就应该相应下降……”在过去的10年里, 广州路桥格局发生了翻天覆地的变化, 车辆年票制标准却一直保持不变。但是从目前情况来看, 年票制的范围本来仅限于城市路桥、隧道等政府还贷项目, 但现在捆绑了越来越多的经营性收费公路, 因此降价成为难题。而且, 这本来是一笔糊涂账: 不知道究竟哪座桥收足费了, 哪条路还完债了。

事实上, 城市交通基础设施属为公众提供服务的公共产品, 其建设、运营费用本就应该由政府承担, 公共财政取之于民, 用之于民。邱鹭凤认为, 最近“三公”经费的公开曝出了我国政府财政支出还存在诸多问题。对于地方政府而言, 应注意“节流”, 确保专款专用。与此同时, 在安排公共产品预算的时候, 由政府提议, 让人大来决策, 为道路、桥梁等基础设施建设增加投入。

“倘若取之与民众愿望格格不入, 用之与群众利益貌合神离, 政策便成为‘三无产品’, 应该召回。”相关专家表示, 虽然年票制合理性广受质疑, 征收方式让群众不满, 但从技术角度来看, 该制度确实带来了通行效率的提升。这就要求政府必须依法决策、科学决策、民主决策, 统筹协调解决路桥收费与通行效率的问题, 而前提是政府不能为了局部利益与民争利。



钱是必须交的, 可交得心里清楚吗?(新华社发)