

《收费公路管理条例》修订稿公布 并于昨起征求意见

高速公路拟长期收费

省级政府为“统借统还”的主体

昨天上午,交通部召开新闻发布会,公布《收费公路管理条例》修订稿,并从昨日起向社会征求意见,拟对收费期限做出调整:政府收费高速公路偿债期按实际清偿债务所需时间确定,各省实行“统借统还”;特许经营的高速公路经营期限一般不超过30年;偿债期、经营期结束后,重新核定收费标准,实行养护管理收费。

● 为何改?

《条例》无法适应财税体制改革要求

《收费公路管理条例》自2004年8月18日国务院第61次常务会议审议通过后,2004年11月1日起正式施行,从《收费公路管理条例》的颁布实施到现在已有近11年。2004年,我国高速公路的通车里程只有34288万公里,到去年底我国高速公路的通车里程已经达到11.2万公里,稳居世界第一。

交通运输部法制司副司长魏东说,现行《条例》已无法适应全面深化改革特别是财税体制改革的新要求。根据新修订的《预算法》和财税体制改革的新要求,今后政府为发展公益性事业的举债渠道将统一调整为发行政

府债券,实行总量控制,不得再以其他方式举借政府债务。

政府债券的“借、用、还”全部纳入预算管理。这使现行《条例》确立的收费公路主要制度所依据的政策发生了根本变化,现行《条例》规定的由地方人民政府交通运输主管部门利用贷款或者有偿集资建设收费公路的筹融资模式为此将需要进行调整,举债和偿债主体将从交通运输主管部门变更为地方人民政府,举债的方式是发行政府专项债券,政府管理的收费公路的车辆通行费收入必须全部纳入政府预算管理。

● 如何改?

“统借统还”主体改为省级政府

《收费公路管理条例》修订稿调整政府收费公路“统借统还”制度。

通过以省为单位对高速公路实行“统借统还、统一管理”,降低

了政府收费公路的融资和运营成本,提高管理效率,增强政府偿债能力,降低政府性债务风险。

修订稿明确了经营性公路实行特许经营制度。一是明确采用招标、投标等竞争方式选择投资者;二是通过签订特许经营协议,明确特许经营者的公路养护管理、保证服务质量、信息公开的义务,明确合理回报、风险分担等内容。

“收费”和“收税”拟长期并行

采取“收税”与“收费”并行的方式,兼顾和保障不同用路群体的权益,向公众提供可自由选择的差异化公路通行服务。

今后,占公路总里程97%左右的非收费公路是主体,实现全国范围的通达,由一般公共预算保障其建设、养护、管理及改扩建等资金需求。占公路总里程3%左右的以高速公路为主的收费公路是补充,采取直接征收车辆通行费的方式,向公众提供可自由选择的通行服务。

魏东介绍,《收费公路管理条例》修订稿确立“收费”与“收税”长期并行的两个公路体系发展模式。突出了收

费公路和非收费公路的不同政策,体现了两个公路体系统筹发展的导向。

此外,修订稿调整了两种类型的收费公路内涵。一是将通过政府举债方式建设的公路统一表述为政府收费公路。未来政府管理的收费公路建设、改扩建资金将统一采取发行地方政府专项债券方式筹集,用通行费偿还,纳入政府性基金预算管理。二是在经营性公路中增加了采用政府和社会资本合作模式(PPP)的内涵,并统一表述为特许经营公路。

还款规定的三大变化

将现行《条例》规定的“统一贷款、统一还款”修改为“统一举债、统一收费、统一还款”。

“统借统还”的主体由省级交通主管部门修改为“省、自治区、直辖市人民政府”。

将“统借统还”的范围限定为“政府收费公路中的高速公路”。

政府收费高速公路不再规定收费期限

政府收费公路中的高速公路实行“统借统还”,修订后的《条例》不再规定具体的收费期限,按照用收费偿还债务的原则,以该路网实际偿债期为准确定收费期限。高速公路以外的政府收费公路,维持现行《条例》最长不超过15年、中西部最长不超过20年的规定。

特许经营公路的期限按照收回投资并有合理回报的原则确定。其中高速公路的

经营期限一般不得超过30年,对于投资规模大、回报周期长的高速公路,可以约定超过30年的特许经营期限。高速公路以外的一级公路及桥隧的经营期限,维持现行《条例》最长不超过25年、中西部最长不得超过30年的规定。

政府收费高速公路在政府性债务清偿后,以及特许经营高速公路经营期届满后,其养护、管理资金可按满足基本养护、管理支出需求和保障效率通行的原则实行养护管理收费,以解决高速公路养护费用的问题,保证高速公路正常通行。

明确哪些公路可以收费?

从资金来源上,明确政府对非收费公路的投资义务;明确收费公路的多元化筹资渠道。

从等级构成上,明确收费公路以高速公路为主体。

明确政府收费公路不得无偿划拨,除收费公路权益外,收费公路资产不得转让和上市交易。

已取消收费的二级公路不得重新收费

修订稿中提高了收费公路的设置门槛。严格控制高速公路以外的收费里程规模,严格收费公路的设置,由原来“中西部经批准二级公路可以收费”的规定,进一步限定为“新建和改建技术等级为二级以下(含二级)的公路不得收费”。

同时,明确已经取消收费的二级公路升级改造为一级公路的,不得重新收费。最终实现只有高速公路收费,其他公路全部回归公共财政承担的目标;此外,还提高了独立收费桥隧的设置标准,由原来的二车道800米和四车道500米统一提高为1000米以上。

政府收费公路收支纳入预算管理

修订稿中强化了政府对收费公路的监管。

明确政府收费公路收支纳入预算管理,加强政府对收费公路资金使用、公路技术状态和通行服务水平的监管;通过特许经营协议明确经营者的权利义务,规范和限制特许经营行为,防止出现不合理收益或者服务质量不到位的行为;明确收费公路养护应急保通、治理超限超载等义务及措施,进一步强化政府及经营者的服务职能;建立收费公路信息公开制度,明确和落实收费公路相关信息向社会公示的主体、内容、形式及相关责任;通过高速公路实行联网收费和电子不停车收费,减少收费站数量,提高通行效率和服务水平。

新闻延伸

现行《条例》:政府还贷公路收费期限不得超过15年

《收费公路管理条例》是2004年8月18日国务院第61次常务会议通过的一个条例,自2004年11月1日起施行。

按现行《条例》规定,政府还贷公路的收费期限最长不得超过15年。国家确定的中西部省、自治区、直辖市的政府还贷公路收费期

限,最长不得超过20年。

经营性公路的收费期限,最长不得超过25年。国家确定的中西部省、自治区、直辖市的经营性公路收费期限,最长不得超过30年。

2013年全国收费公路亏损661亿元,自2011年至2013年,收费公路的负债额度持续增加。

(法晚)