**附件2：**

关于《四川省高速公路车辆通行费定价办法

（征求意见稿）》的起草说明

为贯彻落实党中央、国务院关于深化收费公路制度改革，推进我省高速公路供给侧结构性改革和“放管服”改革，建立科学完善的高速公路通行费价格形成机制，促进我省高速公路持续健康发展，根据相关法律法规，交通运输厅会同省发展改革委、财政厅，在深入调研、借鉴省外经验、广泛征求意见的基础上，研究起草了《四川省高速公路车辆通行费定价办法（征求意见稿）》（以下简称《定价办法》）。现将有关情况说明如下。

# 一、必要性和紧迫性

我省现行高速公路车辆通行费定价机制是根据《公路法》和《收费公路管理条例》，结合既往高速公路的发展阶段特点，采用“收费基价+桥隧加价”方式确定。现行高速公路通行费定价机制为我省高速公路的快速发展提供了制度基础和财力支撑，为公路交通的跨越式发展起到了至关重要的作用，有效支撑了经济社会快速发展对公路交通的旺盛需求，让公众提前享受到良好的出行服务，给人民群众带来极大的获得感。

近年来，国家财税体制、投融资体制等改革深入推进，社会公众出行呈个性化、多样化发展趋势，对高速公路车辆通行费定价机制提出了新的期许，收费公路发展的环境发生了深刻变化。现行制度设计已不适应全面深化改革，保障公路可持续发展的需要，国家层面，已启动《收费公路管理条例》修订工作，并开始广泛征求意见。我省现行高速公路定价机制与管理模式亦与新的发展形势间存在着诸多不适应性，主要表现在以下方面：

（一）现行收费定价机制不适应高速公路“广覆盖”发展需要。**一是**随着我省经济社会快速发展，部分交通繁忙路段拟采用八车道标准进行改扩建或另址新建，以适应交通量增长需要，但囿于当时发展阶段，现行通行费定价机制未对八车道高速公路及改扩建项目定价标准做明确规定，不利于我省高速公路高质量发展。**二是**我省地形复杂多样，绝大部分为山地、高原和丘陵，高速公路桥隧占比居高不下，部分路段甚至达到80%以上。按照现行通行费定价机制计算，即将通车的多个山区高速公路项目符合加价的桥隧较多，其车辆通行费整体偏高，特别是货车通行费处于较高水平，不利于高速公路助力贫困山区精准脱贫攻坚。**三是**现行通行费定价模式测算参照变量较多，特大桥梁和隧道适当加价原则也未具体明确，不便于公众理解测算其内在逻辑关系，不利于潜在投资人测算收益预期。亟待从顶层设计调整优化现行定价机制，以适应经济社会发展新形势。

（二）现行收费定价机制不适应“大环境”动态变化。在现行定价机制下，高速公路收费标准除部分政策性优惠外，在收费期内基本上是批准之后一直不变、执行到底，未与通行服务水平挂钩，存在一定的局限性。一方面不利于调动高速公路运营管理单位积极改善服务、优化品质，提升司乘人员用路体验；另一方面，不利于使用价格杠杆动态引导路网交通量合理分流，提升路网整体通行效率，道路资源利用率不高。

（三）现行收费定价机制不适应“放管服”改革需要。现行的收费管理包括收费立项、试收费、正式收费三个环节，高速公路运营管理单位申报收费需要历经市（州）相关部门、市（州）政府、省级相关部门、省人民政府等审查审批流程，程序较为繁琐、效率较低，不适应简政放权、放管结合、优化服务的改革方向和总体要求，需要从制度设计上进一步厘清责任分工，简化审查审批环节和流程，提高行政效能。

# 二、起草依据和过程

（一）起草依据

1．《中华人民共和国公路法》（1997年颁布，2017年第五次修正）。

2．《中华人民共和国价格法》（1997年颁布）。

3．国务院《收费公路管理条例》（2004年发布）。

4．《四川省高速公路管理条例》（2015年发布）。

5．《四川省〈中华人民共和国公路法〉实施办法》（2008年发布）。

6.《政府制定价格听证办法》（国家发展改革委第21号令）

（二）起草过程

2017年以来，交通运输厅组织相关单位开展全省高速公路车辆通行费定价工作的政策修订和系统测算研究等工作。2018年6月至7月，交通运输厅会同省发展改革委、财政厅，先后赴重庆、贵州、陕西等周边省份实地调研高速公路运营状况、收费管理工作开展情况，吸收借鉴省外经验做法。在前期研究和充分调研的基础之上，交通运输厅多次召开专题会议，就《定价办法》起草原则、基本框架、主要内容进行专题研究，并形成初稿。初稿形成后，广泛征求了省政府法制办、发展改革委、财政厅和省内高速公路运营管理企业的意见，并根据反馈意见修改完善。2018年12月，按照四川省重大行政决策程序规定，聘请有关经济、价格、运输和法律方面的专家，组成评审专家组，对办法初稿进行了审查论证并予通过。2019年初，交通运输厅与省发展改革委、财政厅再次协商和研究，形成《定价办法》征求意见稿，公开征求社会公众意见。

# 三、指导思想和原则

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，贯彻落实党中央、国务院关于深化收费公路制度改革的部署要求，坚持以供给侧结构性改革为主线，稳中求进为工作总基调，推进降本增效为工作重点，基于“用路者付费、差别化承担”的理念，着力健全机制完善定价模式，着力简化程序提高行政效能，着力优化管理提升服务质量，统筹推进我省高速公路持续健康发展，有力支撑交通强省建设，不断满足人民群众日益增长的美好生活需要。

（二）主要原则

**1.坚持稳中求进，保持标准有效续接。**平衡好新旧标准之间的关系，基于现行“收费基价+桥隧加价”模式，总体保持现有高速公路通行费价格水平，防止大幅波动，确保新旧定价模式平滑过渡，稳定高速公路投资人收益预期，保障高速公路使用者合法权益。

**2.坚持制度创新，促进可持续发展。**深化“放管服”改革，简化收费审批流程和环节，降低制度性交易成本，以简审批、优服务，营造良好的公路建设营商环境；优化费用计算方法，提高定价机制的科学性、可测性，吸引多元化资本投资，促进收费公路长期、稳定、健康发展。

**3.坚持动态调整，盘活道路公共资源。**建立收费标准动态调整机制，以提升高速公路使用者体验为导向，将服务质量与高速公路收费挂钩，综合服务水平、运营成本等因素，进行动态调整，充分利用经济杠杆，激活投资主体优化服务的积极性，提高道路资源利用率和服务品质，增强人民群众出行的获得感。

**4.坚持政策引领、助力精准脱贫攻坚。**聚焦盆周山区深度贫困地区，以助力脱贫奔康为导向，充分考虑贫困地区公路建设发展趋势和当地社会经济现状，加大政策扶持力度，适度降低山区高速公路通行费标准，特别是货车通行费标准，助推贫困地区精准脱贫。

# 四、主要内容

《定价办法》共8章27条，其主要内容包括：

（一）明确定价模式和收费标准

《定价办法》明确新建高速公路收费标准采用“基本标准+投资调整”综合核定。即以全路段整体投资计算公里造价，对应确定全路段统一的综合收费标准。桥梁和隧道不再单独核定加价收费。

**基本标准：**在对我省高速公路造价和现行收费基价进行全面调研分析的基础上，综合考虑消费者的承受能力、既有政策的延续性，基本收费标准按投资8000万元/公里计算，客车一类车为0.50元/车·公里，货车为0.075元／吨·公里。

**投资调整：**投资超过8000万元/公里的，以1000万元作为递进单位，客车一类车收费标准调整0.05元/车·公里、货车计重收费标准调整0.0045元/吨·公里。同时，按照合理性原则，对高速公路收费水平进行综合控制。收费项目客车一类车最高不超过1.20元/车·公里，货车最高不超过0.138元/吨·公里。

改扩建高速公路项目收费标准，按照存量不变、增量调整、保本微利原则，以“一路一测”方式，重新进行核定，且不超过新建项目定价上限标准。

（二）建立收费标准动态调整机制

高速公路通车后，沿线经济发展和交通路网变化，使交通量、道路营运和维护成本、借款利率、社会物价水平等决定收费标准的变量持续变动，收费标准理应随之变化。因此，《定价办法》规定高速公路收费标准实施动态管理。主要包括运营收益调整、挂钩管理调整、差异化收费、下调优惠等方式。

**1．运营收益调整。**根据社会经济发展水平、项目决算投资、路网交通量、运营成本、投资收益等因素实施综合收益评估，合理调整高速公路项目收费标准。原则上以五年为周期，全省统一评估。

**2．挂钩管理。**严格实施我省已出台的高速公路收费标准与工程和服务质量挂钩管理办法，根据考核结果，调整收费标准，提高工程建设质量和运营服务质量。

**3．差异化收费。**根据车辆类型、通行路段、通行时段、支付方式、路况水平、服务质量、交通流量等因素，高速公路可实行差异化收费。

**4．下调优惠。**鼓励高速公路收费主体根据区域发展、路网状况及交通流量流向变化等情况，下调收费标准或以其他方式优惠，给予企业在批准收费标准范围内更多的自主权。

（三）简化收费报批环节和程序

**1．简化环节。**《定价办法》保留高速公路项目收费立项环节，根据项目建设投资模式、工可、设计批复等情况，确定其收费性质、收费主体和站点设置等事项；取消目前试收费、正式收费审核审批环节，调整为收费标准、收费期限审核审批，且规定收费标准和收费期限两项一并申报审批。

**2．优化流程。**《定价办法》规定的流程较原有模式，减少了收费主体通过市州相关部门和政府审查申报环节。项目的收费立项、收费标准、收费期限、收费标准调整，由收费主体研究提出申请和建议方案，省级相关部门审核，省人民政府审批。同时，将已收费的高速公路新增匝道收费站和调整收费区间，明确由省级相关部门审批；调整变更高速公路收费站、服务区（含停车区）名称，明确由省级交通运输部门审批。

（四）明确新路与老路的政策衔接

《定价办法》中涉及的收费标准和期限，采用“新路新办法、老路老办法”的方式，对《定价办法》施行前已收费的项目，按批准的收费标准和收费期限执行。其中，已明确收费标准、未明确收费期限的项目，即目前处于试收费阶段的项目，收费标准不变，收费期限按《定价办法》申报审批，确保新老项目有效过渡衔接。

# 五、效果分析

（一）完善收费定价机制，促进高速公路可持续发展。《定价办法》将高速公路通行费测算模型中的桥、隧多因子变量集中体现为高速公路投资额一个变量，提高定价机制的科学性、可测性，便于公众理解测算因果关系，便于高速公路潜在投资人测算投资预期，有利于吸引多元化资本进入高速公路领域，促进高速公路长期、稳定、健康发展。

（二）深化“放管服”改革，优化公路发展营商环境。《定价办法》取消目前试收费、正式收费审核审批环节，调整为收费标准、收费期限两项一并审核审批；减少收费主体通过市州相关部门和政府审查申报环节，由省级相关部门审核后直接报省人民政府审批。缩减审批事项和审批流程，减少了制度性交易成本，为高速公路运营企业的新建项目正式投入运营赢得了宝贵时间，提供了良好的高速公路发展软环境。

（三）综合提升路网运行整体效率，增强公众获得感。《定价办法》建立收费标准动态调整机制，增强对公路运输结构变化和公众出行需求的适应性和灵活性。一方面采取经济手段，激发了高速公路投资人强化管理、改善道路服务品质的积极性，有利于提高收费公路体系资源利用效率和出行服务供给品质，满足人民群众日益增长的美好出行需求；另一方面利用价格杠杆有效平衡路网流量时空分布，有利于引导公路使用者优先选择互联互通、转换快速的非收费公路，释放高速公路通道资源，促进“两个公路体系”统筹协调发展。

（四）降低贫困山区出行成本，助力精准脱贫攻坚。我省贫困山区新建高速公路桥隧比高，采用“基本标准+投资调整”定价模式，将适度降低山区高速公路通行费收费标准。经初步测算，与老标准相比，2019-2020拟批准收费的13个项目中，货车通行费标准显著降低，平均降幅达18.2%。贫困地区货车通行费的显著降低，将进一步降低物流成本，提高运输效率，促进贫困地区经济结构调整和产业优化转型，助力精准脱贫攻坚。