

近来，部分地区出现少数收费站拥堵、个别车辆收费金额异常；一些货车车主、私家车主感觉收费比以前高等现象……自1月1日零时高速公路省界收费站撤站并网以来，全国高速公路网络总体运行平稳，但也出现了各种各样的新情况新问题。

不少人纳闷，为什么用上了ETC，走高速反而更堵、更贵了？针对这些问题，交通运输部有关负责同志日前作出回应。

一问

为什么有少数收费站出现拥堵、个别车辆收费金额异常？

交通运输部回应：目前，全国高速公路并网运行才刚刚3天，部分地区系统运行还不够稳定，需要进一步调试完善。

针对少数收费站出现拥堵的问题，交通运输部表示：在撤站、并网的工作推进中，交通运输部已经要求每个收费站在入口、出口方向至少各保留一条人工/混合车道，满足人工交费车辆通行需要。近日，又再次强调，各地应根据交通量占比情况作出合理调整，保障车辆快速通行。也就是

说，

当人工收费出口车辆积压严重、而ETC车道畅通时，在一部分既可采用人工收费、又能通行ETC车辆的混合车道，采取人工收费，以缓解排队压力。

针对个别车辆收费金额异常

的问题，交通运输部表示，

各地应坚持通行优先和绝不能让货车利益受损的原则，先抬杠放行，调查清楚后再作处理。

同时，要求各地在第一时间与当事人联系，调查核实情况，第一时间发声，及时妥善处理。确属错计费多收费的，必须全额退还。目前，各地已经组织了技术团队，全力攻关，将加快改进完善。

此外，针对救护车辆被收费

的问题，交通运输部表示：

救护车辆

不属于《收费公路管理条例》规定的免交车辆通行费车辆范围。根据相关政策规定，取消省界收费站后全国高速公路一体化运行的新要求，各地对自行出台的相关政策进行了清理规范。交通运输部已要求各地交通部门主动联系医院、急救中心等单位，为救护车辆免费安装ETC。

二问

为何一些私家车主发现高速公路收费比以前高？

交通运输部回应：理论上讲，各地在撤站前后的客车通行费收费标准没有发生变化，应交通行费也不会发生变化。但是，原来的收费系统是按照最短路径收费，而新的联网收费系统是以车辆通行的实际路径进行精准计费，少部分车辆的通行费可能会上升。

记者点评——

换句话说，过去收费系统不够“智能”，只知道你在高速公路上的入口和出口，收费时，就按照出入口之间的最短路径来计算。

但现在，全国高速公路上普遍安装了ETC门架设备，过几公里就有一个ETC门架。这样，收费系统就可以知道你在高速公路上的实际行驶路线。车辆通过单个ETC门架的收费金额，按其里程和收费标准计算，并按照四舍五入规则取整到分。车辆下高速之后，把途经ETC门架计算的费额相加，就是应交的通行费金额。

新闻链接：

此前，北京市有关部门在去年12月27日召开的取消高速公路省界收费站媒体沟通会上，对这一问题作出了详细解释——

按照交通运输部统一部署，新的高速公路收费系统于2020年1月1日0时正式投入使用。通行成本将发生几个变化，其中包括：精确收费，不再“二舍八入，三、七作五”取整收费，精确到5元、10元，而是ETC精确到分，MTC精确到元；按照实际行驶路径计费，真正体现“多用路者多付费、少用路者少付费”。

北京市有关部门表示：

在车辆通行费总体负担略有下降的同时，部分路段、出口收费将发生变化，有升有降。

以经京开高速公路出城去往黄村方向的小轿车为例，若在高米店出口驶出，共计约9.4公里，按过去的标准通行费为5元，如按精准收费规则约为4.7元，收费有所减少；若在金华寺出口驶出，共计约11.8公里，按过去标准通行费为5元，如按精准收费规则约为5.9元，收费将有所增加。

三问

为何不少货车车主感觉高速公路收费比以前高？

交通运输部回应：这主要是由于今年1月1日起，货车通行高速公路时，收费由计重收费调整为按车轴数（车型）收费。

为何要改？主要是因按车型收费有利于提高通行效率。

2004年起，我国为遏制货车超限超载问题，开始对货车实施计重收费，也发挥了一定限制作用。然而，由于货车计重收费需要停车、称重，在一定程度上影响了货车在高速公路出口的通行效率。而按车型收费，即同一轴型的货车，无论载货多少，均按统一标准交费，则能实现货车不停车快捷通行。

那么，改了之后，收费到底是高还是低呢？答案是可能更低，也可能更高，具体情况具体分析。

改革之前，交通等部门已经出台了通知，要求各地以按里程加权平均的车货总质量为重要依据，做到“两个确保”：确保不增加货车通行费总体负担，确保同一收费车型

在标准装

载状态下的应交通

行费额不大于计重收费时的费额。也

就是说，

同一辆货车满载货物时，按轴收费的标准肯定会低于计重收费，而在货车半载乃至空载的情况下，收费可能会高于从前。

记者点评：

以河南省公布的高速公路收费新标准为例，原本2元/吨·次的桥梁隧道，6类货车（6轴货车）的收费标准为45元/次，换算下来，货车在空载——载重22.5吨以内时，交费比以前高，在载重22.5吨——满载49吨时，交费比以前低。

应该说，这两种收费方式的切换关系到“车主”与“路主”之间关系的博弈：若按满载收（即将原来货车满载情况下的收费换算成按轴计费的标准），那么车主吃亏、高速公路公司得利；若按空载收，那么情况反了过来，对高速公路的建设者、投资者也不够公平。

既要总体不增加车主负担，又不能让高速公路公司收入锐减、增加偿还债务的风险，就必须在“满载”与“空载”之间寻求一个“平衡点”。以前面提高的河南高速桥隧路段为例，当地确定的平衡点就是45.9%的载重率（22.5吨/49吨）。

目前，全国各省区市不同高速公路确定的“平衡点”并不相同，确定收费标准也属于地方事权。不过，交通运输部已经表示，将组织力量对各地费率调整方案进行深入研究分析，督促各地严格落实，并实现货车收费标准比满载至少下降10%，绝不允许各地借机提高收费标准，增加货车负担。

(来源:人民日报客户端)