

中国拟实行高速公路差异化收费

高速公路收费 各有各自的算法

◎田梦媛

近日，交通运输部、国家发展改革委和财政部三部门联合发布通知，要求全面推广高速公路差异化收费，各地在9月底前将陆续实施高速公路差异化收费方案，会通过分时段、分路段、分车型、分支付方式等多种形式来实施差异化收费。

消息一出，车友们就开始担心高速路通行费是不是要迎来一波集体涨价？其实不然，方案中提到，此次收费会以现行政府定价调整为指导价，现有政府定价收费标准为上限，也就是说，未来差异化收费的上限，不会超过现行的标准。

此前，我国高速路收费大多是根据车辆类别按站收固定费用或者按车辆行驶距离收费，放眼全球，大多国家都是这两种收费方式。日本高速通行费昂贵，是法国的三倍多，但司机开得越远，通行费的折扣越高，最高有30%的折扣，对外国游客还有高速通票套餐；法国高速以其独特的特许经营模式闻名于世，2005年法国高速公路网实现全面私有化，不同的公司管理不同的高速公路，通行费也各不相同；西班牙高速公路网长度排全球第三，但大部分高速公路并不收费，即使收费也收得不贵，导致政府财政赤字，所以西班牙宣布可能会在2024年对所有高速公路收费；南非在收费和不收费之间徘徊，面对每100公里30兰特（约合人民币14元）的收费标准，南非人民组成了反国道收费联盟，拒绝交费，政府恐直面巨额亏空；德国高速对小轿车不收费，只对超过12吨重的货车收费，除了不收费，德国高速还不限速，是飙车族的胜地。但就在今年，为了减少交通事故，德国将可能进入“限速时代”。

法国

实行特许经营模式

不同公司管理不同的高速公路

收费标准各异

说起法国的高速公路，最明显的特色可能就是它的特许经营模式。

多年来，法国高速公路的经营模式一直都备受关注。2005年，由时任总理维尔潘带领的法国政府做出了一个很有争议性的决定——将国家在高速公路公司的所有股份出售给私人投资者。此举遭到了很多人的反对，反对人士认为政府出售的价格远远

低于这些公司未来可获得的利润，政府这是在牺牲未来的收入来解决当前的预算问题。

但维尔潘仍坚持将计划进行了下去。2005年法国高速公路网实现全面私有化，国家装备部通过招标来确定管理高速公路的特许公司，这些公司有一部分完全拥有高速公路的经营权，也有一部分公司有国家贷款参与经营，国家与公司共担风险。在严格的招标条件下，阿德莱克（ADELAC）、阿利诺（A' LIENOR）、APRR、ASF、ALBEA等十余家公司获得了各条高速公路的经营权，并参与组成了法国高速公路特许企业协会（ASFA），协会的官方网站上会公布各条高速的实时收费价格、施工和道路状况、限速提醒以及天气情况等相关信息，让人们出行更方便。

私有化经营模式下，政府拥有高速公路的布线权，私营公司则拥有高速公路的管理权，因此不同的高速公路由不同的公司经营，它们的收费也各不相同，但政府每年都会对价格进行检查，以防哪条高速公路有不合理的收费波动。

在法国，高速公路的通行费是在行驶距离的基础上，按照车辆类别来收费。以最普通的小汽车为例，从巴黎开到里尔，全长219公里，有210公里在高速公路上，通行费16.9欧元，燃油费26.6欧元，合计43.5欧元（约合人民币335元），只算通行费的话，相当于每100公里成本不到8欧元（约合人民币62元），确实比日本便宜得多。

然而，法国高速公路的盈利并不比日本低。从2018年ASFA公布的法国特许经营高速公路年度统计数字手册上的数据来看，截至2017年，全法有9158.5公里收费高速公路，为5330万辆汽车提供了服务，通行费收入为98.59亿欧元，其他收费设施收入3.12亿，合计101.71亿欧元（约合人民币782亿元），而日本在2017年高速公路总收入为8550亿日元（约合人民币503亿元）。

西班牙

高速公路网长度全球第三

收费低 免费路段多

计划2024年所有高速公路收费

西班牙的高速公路路网按长度计算可以排在世界第三，截至2019年，全西班牙有17228公里高速公路，且西班牙的高速公路主要分为两种，一种是autopistas高速，另一种是autovías高速。这两种高速主要靠品质来区分，前者autopistas高速品质超过一定标准，为一级高速公路，大部分为收费高速公路；后者autovías高速达不

到规定标准，为二级高速公路，这类公路一般不收费。

1990年至2012年，西班牙是欧洲高速公路建设增速最快的国家之一，但由于西班牙当时的交通密度普遍低于德、法等车流量较大的国家，所以西班牙部分高速公路并不收费，且西班牙的法律规定，在收费高速公路的基础上，必须为司机提供备用的免费路线——尽管免费路线并不一定是高速公路，但人们的选择会更多。

不仅如此，西班牙的通行费也不贵，从毕尔巴鄂到巴塞罗那，全程609公里，通行费为60.1欧元（约合人民币462元），每100公里10欧元（约合人民币77元）左右，跟法国的价格差不多。除了按行驶距离收费，西班牙还会按站收费，过一次收费站就缴纳一笔固定金额通行费。

这样看来，西班牙的高速公路似乎无利可图，2019年底，西班牙在公路方面的赤字已经上升到75亿欧元，所以在2021年5月，西班牙将“所有高速公路收费”计划列入了提交给欧盟的复苏计划中，计划显示，西班牙将于2024年开始收取所有高速公路的通行费。

根据欧洲新闻电视台2021年5月10日报道，西班牙交通部已经意识到这是一项非常不受欢迎的政策，政府正在计划如何向民众宣传，但“高速公路收费”计划是必需的。交通部表示，“西班牙拥有整个欧洲最密集的高速公路网，但不断增加的维修成本会产生累计的财政赤字，导致高速公路的质量和服务下降，从而引发道路安全事故。高速公路收费可以避免这种情况发生，顺便鼓励人们更有效地使用这种交通方式，减少碳排放。”

南非

电子收费计划遭抵制

民众拒不交费

累计欠款高达110亿兰特

南非交通部总干事亚历克·莫米在2021年2月面向社会发布了南非主要高速公路的新收费标准。据莫米介绍，新的收费标准于2021年3月1日零点正式生效，备受争议的豪登省高速公路改善项目(GFIP)的收费标准也在其中，这个项目也被称为豪登省电子收费计划。但自发布以来，豪登省高速公路电子收费计划就一直受到大众和各机构的抵制。

2008年经济危机后，南非政府开始大规模整修国内高速公路，并于2010年世界杯

后开始制定高速公路电子收费计划来偿还贷款，也就是在部分高速路上设立电子收费站，车辆经过收费站就会自动从车上安装的电子系统中扣款。一开始，南非政府打算每100公里收费60兰特（约合人民币27元），但遭到了南非反对党民主联盟和民众的联合抵制，于是经过长时间的讨论，政府在2012年发布了新的收费标准，将价格改为了每100公里30兰特（约合人民币14元），看起来价格是不是很公道？但要知道，南非很多年轻人的月收入才不到3500兰特（约合人民币1600元）。

大部分南非民众对高速公路收费表示了不满，南非反国道收费联盟（OUTA）呼吁人们不要购买电子系统，这样民众不交费，交通局就只能寄罚单。从2015年到2018年，交通局寄出了3700多张法院传单，催促那些拖欠付款的人赶紧交费，但并没有什么用，到2018年10月，豪登省高速公路未交罚单已经达到了110亿兰特（约合人民币50亿元）。

豪登省没有办法，只能将风险转移给接手高速公路项目的公司，并提高燃油税和省税来偿还高速公路220亿兰特的贷款，但杯水车薪。据南非商业技术网站报道，2020年10月，南非交通部长菲基尔·姆巴拉表示，电子收费问题不解决，交通部就无法推出新的道路设施建设项目。

就目前来看，民众的抵制并不能动摇南非政府推广电子收费计划的决心。政府在2021年公布了新的高速公路收费标准：在没有电子收费站的高速公路上，按照车辆类别分成四档，按站收费，意思是无论司机从哪里开始行驶、行驶了多远距离，只要经过了收费站，就须按照每个收费站的标准缴纳固定金额的通行费，比如最普通的小汽车通过赞比亚收费站须缴纳12兰特（约合人民币5元），最重的五轴载货车则须缴纳42兰特（约合人民币19元）；在有电子收费站的高速公路上，收费标准则在每100公里48兰特（约合人民币22元）到67兰特（约合人民币31元）之间浮动。

日本

高速公路通行费是法国的三倍

司机开得越远 折扣越高

截至2019年3月31日，日本公路总里程达到了128万公里，其中高速公路总里程为10021公里，其形成的本州-四国-九州路网以及北海道和冲绳岛路网几乎覆盖了日本整座小岛。

日本的高速公路全部为收费公路，而且日本高速公路的收费相当昂贵，比如开车从东京到名古屋，路程全长325.5公里，一辆普通的小汽车估计得花7100日元（约合

人民币417元)，其他大型卡车收费更高。据《日本时报》2016年报道，日本的高速公路通行费是法国的三倍多，在拥有大量收费公路的法国，司机每行驶100公里只需要支付1000日元左右（约合人民币58元），但在日本，这个费用得提高到3000多日元（约合人民币176元）。

除了少数例外，日本高速公路的通行费都是根据车辆的行驶距离来收费的。进入高速公路时，司机需要在收费站取一张车票，然后在离开高速公路路段时，司机再将车票与车费一起插入收费机器或者直接交给服务员。许多汽车还安装了电子收费(ETC)系统，可在收费站自动付款。

日本现行的收费制度是从单一地按照通行里程等费率收费，变为以通行里程为基础费率来递减收费，就是说一辆车的通行距离越远，司机缴付的通行费越高，但平均每公里的单价会降低。比如行驶了100公里以上、200公里以下，超出100公里的部分会有25%的折扣；行驶距离超过200公里，200公里以上的部分则有30%的折扣。

除此之外，日本国家旅游局还针对外国游客推出了高速公路通票收费制度，7天收费20400日元（约合人民币1199元），14天收费34600日元（约合人民币2035元），但现在受疫情影响，该服务已停止申请。

为什么日本高速公路的收费这么贵呢？日本老一辈的人可能还记得日本政府承诺过，一旦建设高速公路的成本还清了，所有高速公路就会免费对民众开放，但事实是名神（名古屋-大阪）高速公路和东名（东京-名古屋）高速公路早就还清了债务，但还在收费。因为某些高速公路使用率很低，迟迟不能还清债务，所以政府在1972年决定将所有高速公路的债务集中起来，只有当所有债务偿清，日本高速公路才会免费通行。

《日本时报》援引《华尔街日报》报道称，日本偿清高速债务的年限从一开始的45年延长到了60年，因为还需“纳入旧高速公路的维修费用”，与此同时，新高速公路还在不断修建。2000年初，日本高速公路网的相关债务达到了43万亿日元，高速公路收费也呈现出了上涨趋势，日本民众因此向交通部提出了不少投诉，但收费仍在不断增加，2016年日本首都高速公路的最高通行费从930日元涨到了1300日元。

德国

只对超过12吨重的货车收取高速费

高速路不限速时代即将完结

提到德国的高速公路，人们第一时间想到的不是其完善的设施或者悠久的历史，而是德国的高速公路竟然可以不限速，这足以看出德国的政府和民众对他们的高速公路系统有多放心。

德国在20世纪20年代就提出了“汽车专用道路”的构想，然后在1932年修建了世界上第一条高速公路——波恩至科隆的高速公路。截至2020年，全德有13183公里的高速公路，其中70.4%的高速公路只有建议速度，6.2%因为天气或者交通状况设置了暂时限速，剩下23.4%在城区或山林间的高速公路设置了永久限速。

近年来，也有部分人对德国高速公路不限速的规定提出了新的看法，著名演员汤姆·汉克斯就在大卫·莱特曼的脱口秀节目中吐槽过德国的高速公路：“无论你在德国开得有多快，总有人比你开得更快……当你以物理学允许的速度行驶在德国的高速公路上时，旁边总会有模糊的色块飞驰而过，这些色块有些是白色的，有些是红色的。”

然而，要求德国高速公路限速就像要求美国禁枪一样难。2019年1月，德国交通部部长安德烈亚斯·舒尔在接受《法兰克福汇报》的采访时表示，限速“违反了所有常识”。反对限速的人士认为，德国的高速公路文化提高了德国汽车行业的声誉，但赞同限速的呼声也很高——他们认为限速可以阻止德国四分之一的交通事故发生，还可以减少碳排放。

就在今年，这一争论似乎要告一段落了。2021年2月，德国绿党提交了《高速公路限速议案》，并且已经获得基民盟及社民党等各大党派的支持。德国公路可能在今年由原来的不限速改为限速130公里每小时，这也意味着德国高速将要告别不限速时代了。

除了不限速，德国高速公路也是欧洲少数几个对小轿车不收取高速公路通行费的国家之一，但会对超过12吨重的货车收费，因为大货车对道路的伤害程度远高于小轿车，排放量也大。德国2005年1月开始实行的《高速公路养路费法》规定，高速公路对重量超过12吨的货车收取通行费，通行费取决于车辆的行驶路线、污染等级、车辆重量和车辆的轴数，最少每100公里15欧元（约合人民币115元），最多每100公里31欧元（约合人民币238元）。

事实上，虽然德国高速公路不收取小轿车的通行费，但政府会在燃料矿物税、车辆税以及累加在矿物税之上的增值税上“下工夫”——通过这些税间接收取高速路费，以支持高速公路的建设和维护。

来源：北京青年报