

# 1 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，先抬杆放行，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。

针对救护车被收费的问题，交通运输部表示：救护车不属于《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，为救护车免费安装ETC。

# 2 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。

## 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。

## 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——

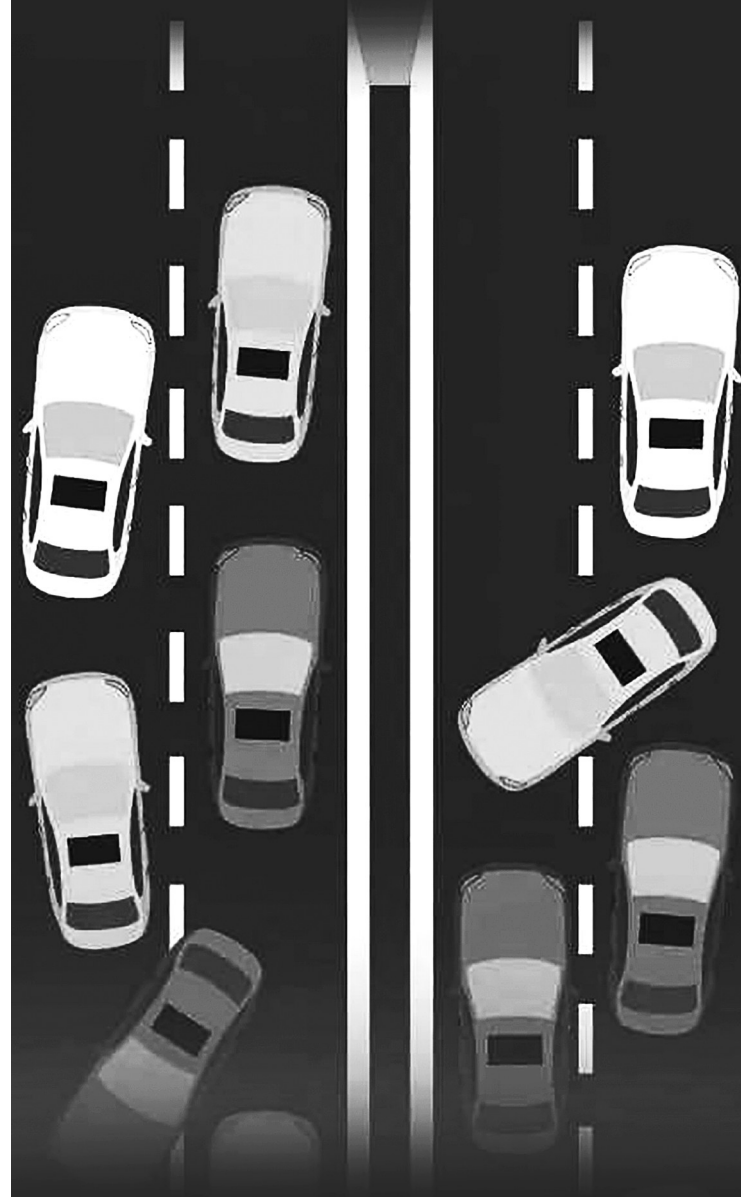
按照交通运输部统一部署，新的高速公路收费系统于2020年1月1日0时正式投入使用。通行成本将发生几个变化，其中包括：精确收费，不再“二舍八入，三、七作五”取整收费，精确到5元、10元，而是ETC精确到分，MTC精确到元；按照实际行驶路径计费，真正体现“多用路者多付费、少用路者少付费”。

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。

# 人民日报客户端三问高速公路收费用了ETC为何更堵更贵

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。



# 3 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，则能够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。

## 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。

## 网友评论

朱攀 Panos:理论上车主都用了ETC后，除了通车快以外，收费的人工成本大大降低了，高速费应该降费才符合双赢的思路。

辛巴:没办理ETC的车子大量拥堵在唯一的人工窗口，导致后面拥堵的车挡住了入口，办了ETC的也一样堵在了后面，这也是导致拥堵的一部分原因。

刘天宇:应该调整ETC感应装置的位置，以减少蹭卡现象的出现！

color&i:ETC专用通道可以考虑与人工通道隔开。

