

热点时评：“还路于民”需要制度趟路 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/649/2021\\_2022\\_\\_E7\\_83\\_AD\\_E7\\_82\\_B9\\_E6\\_97\\_B6\\_E8\\_c26\\_649708.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/649/2021_2022__E7_83_AD_E7_82_B9_E6_97_B6_E8_c26_649708.htm) 公路不是投资品，而是公共产品，理当由政府提供而将所有权和经营权还诸全民。收费年限长达50年、超10亿元收入流向不明……随着媒体的曝光，广东花都境内收费站引来质疑。对此，花都区回应：所有收费公路及收费站均是在《收费公路管理条例》实施前全部建好并取得收费许可，所有收费公路及收费站均是按照合作企业的经营期限（50年）来设置收费期限，不存在违规收费情况。不过，对于收入的去向与使用问题，当地没有作出回应。公路收费成了“无底洞”却没有违规，映射出的是公路网建设初期的历史痕迹。在资金匮乏的情况下，国家探索实行了“贷款修路，收费还贷”政策。市场化运作的公路投资管理体制，对于吸收社会资金参与公路建设、发展地方经济起到了积极的推动作用，但也客观造成了公路乱收费的预期外结果。在一些地方，假“收费还贷”之名，高价收费、频繁收费、超期收费的现象严重，甚至非贷款公路也借此乱立名目收费，将公路收费视作财政外收入的来源主体，甚至私化为不当寻租来源。治理公路乱收费已经多年，然而要彻底根治仍有长路要走。原因在于，公路乱收费不仅是价格问题，仅靠降低收费标准或部分取消收费等价格干预措施，尽管可以实现结果上的拨乱反正，但仍然无法触及结构性问题，其效果只能是阶段性的和局部的。实际上，公路乱收费的背后，还有地方财政是否透明的问题。具体到花都这一案例，收费到底纳入了哪一个部门管理和使用？有多大比例用

于还贷？是否有投资回报率约定？对这些问题作出明晰回答，既是厘清社会质疑的需要，也是政府信息公开的要求，不能以“没有违规”一语带过。实际上，遵守契约应以双方均无违约为前提。投资方未进行工商年检，因服务水平低下和乱收费导致高速公路变为慢速公路，都应视为违约在先，在这种情况下，作为另一缔约方，地方政府部门有权重新考量当初的收益权约定，如在对方已经违约的情况下仍以当初约定为由收费，不仅难以消弭社会质疑，反而有自利之嫌。从根本上说，公路本身不是投资品，而是公共产品，理当由政府提供而将所有权和经营权还诸全民。对于“贷款修路”的历史遗留问题，无论从倡导契约精神还是保护投资环境出发，尊重并保证早期投资者的应有收益权都是应有之义，但这并不意味着乱收费可借此获得豁免空间。在今天地方经济已经获得较快发展之后，地方政府赎回社会投资者的收益权交还全民，是一条可行之路。在这方面，广东一些地方已有经验可资借鉴。需要指出的是，还路于民，不应是舆论压力下的被迫之举，而应该是制度推进的自觉行为。说到底，最终根治公路收费乱象，需要在制度设计方面趟出新路。相关推荐：[#0000ff>2011公务员辅导套餐班8折优惠热招中](#)  
[#0000ff>2011年4月公务员联考申论热点汇总 100Test 下载频道](#) 开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)