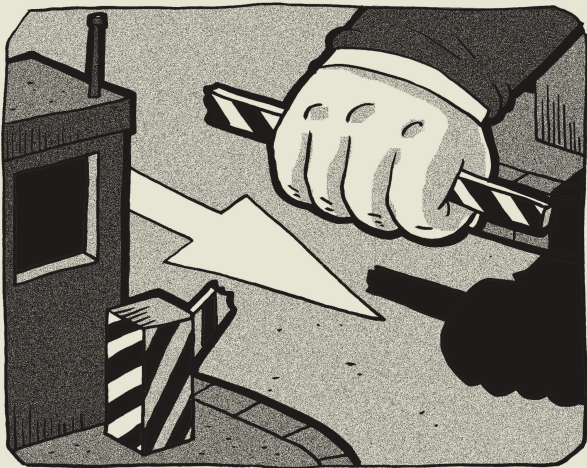


# 公路免费通行之得失

特约撰稿 / 葛剑雄



漫画 / 谢馥飞

三年前，我在全国政协提案，要求在全国假日取消高速公路收费。我的理由有三：假日的设立是为了给国民提供休闲、旅游的机会，取消高速公路收费有利于更多民众出游，享受传统节日；高速公路平时收费太高，收费年限太长，完全有能力承受假日免费，也是政府让利于民的方式；免费可增加高速公路通行能力，避免因收费口拥堵影响畅通。据我所知，其他人也曾在人大或政协提过类似提案。后来政府主管部门在给我的答复中予以拒绝，理由是“于法无据”。不过，并没有哪个部门向我解释过，为什么当时“于法无据”的提案，现在却于法有据了，并且能扩大到所有的收费公路。

有人批评我的建议，并称之为最愚蠢的，我以为是找错了对象。我永远会对自己的建议负责，愿意接受哪怕是尖锐、最苛刻的批评。但一旦某项建议为政府所采纳，应该受批评的就是政府，而不是提出建议的人。

老实说，尽管我乐意看到政府接受我的建议，但政府的雷厉风行还是出乎我的意料——不仅高速公路免费，而且扩大到全部收费公路；不经试点，直接推行于全国。我对时机的选择也颇意外，正是中秋加国庆八天的长假，比近年的国庆和春节长假都长。如果从五一、端午加周末调休等三天的假日开始实施，取得经验后再迎接一个八天长假，应该更容易将好事办好。

即使从这次超长假开始，只要事先做好充分的调研，备妥预案，多数困难是可以克服的，有的问题是可以避

免的。例如，免费期间是否需要发卡，如果预先作过试验或精确测绘，从一开始就可取消。信息发布如能及时有效，道路的利用可以更加均衡。有的车在9月30日零点前就等在入口，就是因为车主都以为免费时间是从进入时间算起的，而不是以驶离时间为准。那怕在入口用最原始的方法引导车辆提前进入，也可以削减一定的拥堵量。有的问题平时也存在，只是集中暴露了。如不少新驾驶员完全没有在高速公路行驶的经验，或者不遵守基本的交通规则，或者因大量碰撞事故影响通行，正好提醒主管部门，如何在驾照考试中严格要求，增加高速公路的培训内容，严格执行交通法规。

世博会时，有的场馆排队等候长达10小时，但因事先作过预告，排队的人并无怨言。如果今后的免费期能提供更多更及时更有效的信息，让车主自愿选择接受拥堵、绕道或放弃上路，矛盾就能得到缓解。

总之，不能因噎废食，更不能将长假期间及旅游景点出现的问题都归咎于公路免费通行。

至于免费是否违法，是否侵犯公路业主的利益，责任也在政府。如果某条或某段公路的确属私人资产或在私人承包经营期间，政府当然无权要求其免费。但政府完全可以购买服务，或通过减免税费给予补偿。但多数本来就属公共财产的公路，并不存在这样的问题，也无违法可言。大多数公路的收费期早就超过了法定年限，其收益也远高于成本。

任何一项免费都很难惠及每一位公民，公路免费通行也是如此。但要说这是“不开车人补贴开车人”未免偏颇。开车人从购车开始，到平时付通行费、养路费或各类地方性的税费，以及在购买汽油时交的附加费还少吗？现在的免费实际只是少收了一些，或返回了一些。何况并非所有车主都享受了免费。政府的某项政策可能只惠及一部分人，但另一项政策可能惠及其他一部分人，只有这样才能最终覆盖绝大多数人。

有人提出，既然如此，何不全面收回高速公路的经营权，长期实行免费通行。这正是我所希望，并且已向政府提出过的要求。例如多年前我就在上海市政协提案，要求取消沪嘉高速的收费。当初也曾被驳回，近年终于实现。假日高速公路免费只是第一步，我们的最终目标完全一致。但要是连这第一步都不做，或做不好，这目标能一步到位吗？（作者为复旦大学教授、全国政协委员）