

# 单卡用户通行优惠明年取消 ETC普及按下加速键

ETC普及政策再“加码”。明年起未安装车载装置的ETC用户将不再享受高速公路通行费优惠政策。经过今年以来密集出台各项政策,我国ETC用户已破亿。然而在取得阶段性成果的现状下,货车ETC的全面推行始终要克服技术、政策规范等多重难关,按照车型分类进行收费成为不可逆转的趋势,与此同时,与全国顶层设计相悖的地方性通行费减免政策也将面临全面清理,为高速公路货车降本增效提供多方保障。

## 5%优惠明年取消

据交通运输部8月7日消息,从2020年1月1日起,ETC单卡用户(未安装车载装置的ETC用户)不再享受原则上不小于5%的车辆通行费基本优惠政策。

交通运输部公路局局长吴德金8月7日表示,对ETC车辆给予不小于5%的车辆通行费基本优惠政策,目的是鼓励车辆安装使用ETC,提高通行效率,促进节能减排,同时降低高速公路运营成本。ETC单卡用户,是在计重收费的条件下,为货车实现非现金支付提供的一种服务方式,只能用于人工收费。

吴德金说,对于ETC单卡用户,考虑到目前各地正在改造货车通行费计费系统,尚不具备全面实施货车不停车快捷收费的条件,交通运输部已部署各地,在今年年底前继续予以不小于5%的通行费基本优惠政策,并继续支持其非现金支付功能;但从2020年1月1日起,将不得再享受ETC优惠政策。

对于这部分用户,交通运输部将组织相关机构为其免费安装ETC车载装置,保障其继续享受各类ETC优惠政策,其中包括不小于5%的车辆通行费基本优惠政策。

实际上,今年7月中旬,交通运输部印发《关于贯彻〈收费公路车辆通行费车型分类〉行业标准有关工作的通知》(以下简称《通知》),要求做好货车计费方式调整工作,按照新的车型分类标准,为货车免费安装ETC车载装置。

## 车型分类调整

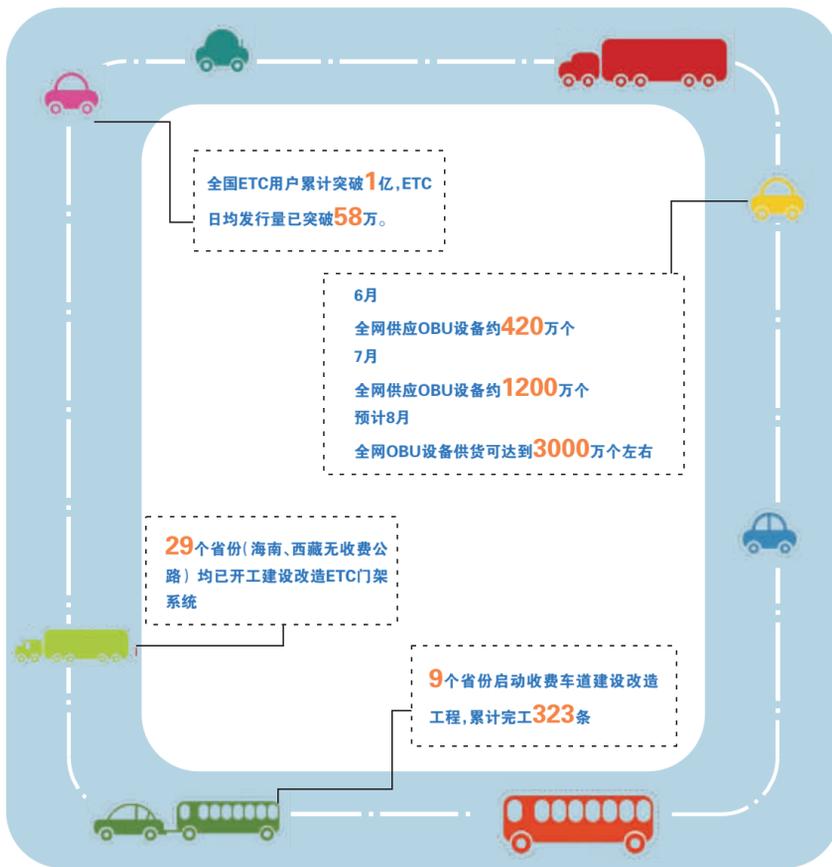
相较于乘用车,货车ETC普及更为迫切。8月6日,交通运输部、国家发改委与财政部联合发布《关于切实做好货车通行费计费方式调整有关工作的通知》(以下简称《通知》),要求做好货车计费方式调整工作,按照新的车型分类标准,为货车免费安装ETC车载装置。

调整货车通行费计费方式和车型分类标准,是取消高速公路省界收费站的工作任务之一。

7月16日,交通运输部发布《关于贯彻〈收费公路车辆通行费车型分类〉行业标准(JT/T 489-2019)有关工作的通知》,指出要重新核定车型分类,对货车和专项作业车,可按照新分类标准安装、更换ETC车载装置或者调整车型分类,启用非现金支付功能,并继续按照现行收费标准和计费方式收费。

目前各地正在对收费系统和收费车道进行升级改造,并按照规定程序重新测算车辆通行费收费标准。新的《收费公路车辆通行费车型分类》将于2020年1月1日起在全国范围统一执行。

吴德金表示,目前我国高速公路普遍实行货车计重收费,主要是为了避免车辆“大吨小标”,并通过经济手段遏制超限超载,但由于计



重收费需要停车称重,一定程度上影响了收费站通行效率和货车ETC推广。

“随着我国治超工作的持续深入推进,高速公路严重违法超限超载得到有效遏制。在此情况下,将货车计费方式由计重收费调整为按轴(轴)型收费,有利于货车安装使用ETC,实现不停车快捷通行,促进物流业提速增效。”吴德金说。

## 全面清理地方性减免政策

与此同时,地方保护性减免政策也将被逐一清理。近日,交通运输部、国家发改委和财政部联合发布《关于全面清理规范地方性车辆通行费减免政策的通知》,今年年底全国取消高速公路省界收费站后,免收通行费的地方性车辆范围将有所改变,各地都不能出台地方性通行费减免政策。

交通运输部表示,在《收费公路管理条例》规定的减免范围之外,目前部分省份出台了一些地方性通行费减免政策。这些政策存在着违反《中华人民共和国反垄断法》关于不得设定歧视性收费项目、实行歧视性收费标准、规定歧视性价格,不得排除、限制竞争等相关规定,妨碍全国统一市场和公平竞争。

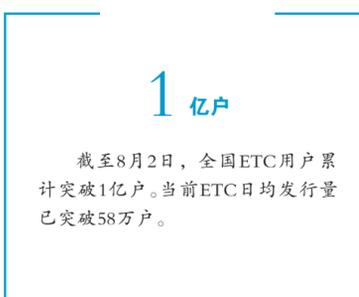
交通运输部公路局路网管理处处长顾志峰说:“需要停车接受人工查验,无法实现不停车快捷通行;影响跨省车辆正常交费。按照相关法律法规和规定,必须对这些政策进行清理规范。”

交通运输部表示,根据相关法律和法规规定,地方性车辆通行费减免政策清理规范的主体是省级人民政府。各地省级交通运输、发展改革和财政主管部门应当在省级人民政府统一领导下,制定具体实施方案,在今年12月31日前全面完成清理规范工作。

那么,今后各地是否还可以出台地方性通行费减免政策?交通运输部回应称,为维护全国统一规范的公路收费秩序,确保车辆不停车快捷通行,除落实《收费公路管理条例》、国务院有关规定以及实施高速公路差异化收费外,今后各省、自治区、直辖市不得以任何形式制定其他车辆通行费减免政策。

中国综合开发研究院物流与供应链研究所所长王国文介绍,作为降低成本的环节,政府陆续出台了不少物流降本增效的措施。如果通过电子商务能够把生产者和消费者之间的环节打通的话,中间所有的层层批发环节去掉的时候,它提高的供应链的效率、降低成本的效果就会更好。

“所以我认为这个降本增效是一个系统的工程,除了在运输的环节通过技术的手段来挖



掘潜力之外,可能还要放大到完整的供应链的范围去考虑降本增效的问题。”王国文指出,要让物流又快又省,还需要多措并举,打好降本增效的组合拳。

## 用户破亿

据统计,截至8月2日全国ETC用户累计突破1亿户。当前ETC日均发行量已突破58万户。交通运输部表示,ETC的快速推广为今年年底全国高速公路实现一网通行、一路畅通、一脚油门踩到底创造了条件,并为如期优质完成取消高速公路省界收费站任务奠定基础。

近期,安徽、四川等地纷纷发布ETC的最新累计用户量。ETC被称为“不停车电子收费系统”,通过路侧单元RSU与车载电子标签OBU之间传送专用短程通信,实现通过高速公路时不停车自动缴费,可大幅提升通过效率。

用户量破亿意味着什么?据业内人士分析,庞大的用户数量意味着一个潜力巨大的消费市场。为响应政策,银行近期都在推广ETC,其主要是看中了这个消费市场。

短期看,有车一族是相对优质的客户,银行推广ETC既可以拓展客户资源,又可以借助用户对ETC的使用,提高用户活跃度,增强用户黏性。

长远来看,安装了ETC,就会有资金流动,银行仅是收取提现费就将是笔不小的收入。随着ETC的应用场景越来越多,银行还可以对ETC用户开展多种金融服务。ETC用户的这一轮爆发式增长是从6月开始的,利好政策接连出台加速了ETC的推广。

华创证券研报显示,目前全国汽车保有量突破2.4亿辆,到今年底,ETC装载量若达到90%,则需要安装ETC车载终端的新增车辆总数超过1.4亿辆。ETC市场有望迎来超百亿的增量空间。

北京商报记者 陶凤 彭慧/文 宋媛媛/制图

## 北京公交地铁年内实现“一码通行”

北京商报讯(记者 陶凤 实习记者 刘瀚琳)目前,支持扫码的4万多台机具已安装完成,正在进行前期测试。此外,据公交集团公开数据显示,目前在北京公交集团24680辆在册车辆中,仅有1200辆非空调车。随着车辆更新的持续推进,预计到2019年底,公交集团所有所辖线路将实现冷暖空调全覆盖。

今年4月,北京市人民政府办公厅发布《2019年北京市交通综合治理行动计划》(以下简称“行动计划”)。行动计划提出,为优化供给,不断提升城市交通服务能力,北京市将实现地面公交和轨道交通“一码通行”以及电子一卡通免押金服务。

同时,加快推进交通信息数据开放共享,研究开发“跨平台、点对点”的公共交通服务信息系统,整合互联网租赁自行车、网约车出租汽车、地面公交、轨道交通等交通行业运营数据,实现政府部门和行业企业数据的融合共享,为市民提供更加便捷、高效的绿色出行信息服务。

为推进智慧交通建设,行动计划明确,将新一代信息技术、人工智能及车路协同等先进技术应用标准纳入道路建设设计标准,提高公路建设和运营智能化水平。目前,公交在两广路已安装了一批电子站牌,未来还将持续推广,到2021年,四环以内主要路段都将安装电子站牌。

前,支持扫码的4万多台机具已经安装完成,正在进行前期测试。

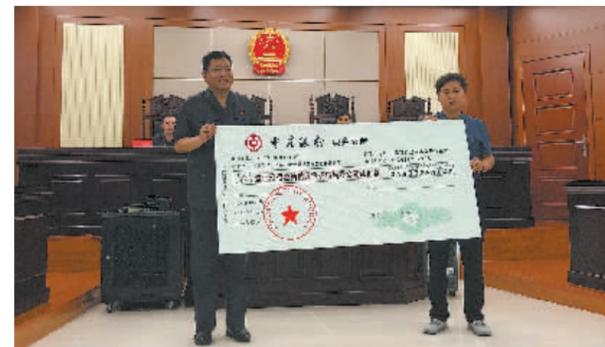
此外,据公交集团公开数据显示,目前在北京公交集团24680辆在册车辆中,仅有1200辆非空调车。随着车辆更新的持续推进,预计到2019年底,公交集团所有所辖线路将实现冷暖空调全覆盖。

今年4月,北京市人民政府办公厅发布《2019年北京市交通综合治理行动计划》(以下简称“行动计划”)。行动计划提出,为优化供给,不断提升城市交通服务能力,北京市将实现地面公交和轨道交通“一码通行”以及电子一卡通免押金服务。

同时,加快推进交通信息数据开放共享,研究开发“跨平台、点对点”的公共交通服务信息系统,整合互联网租赁自行车、网约车出租汽车、地面公交、轨道交通等交通行业运营数据,实现政府部门和行业企业数据的融合共享,为市民提供更加便捷、高效的绿色出行信息服务。

为推进智慧交通建设,行动计划明确,将新一代信息技术、人工智能及车路协同等先进技术应用标准纳入道路建设设计标准,提高公路建设和运营智能化水平。目前,公交在两广路已安装了一批电子站牌,未来还将持续推广,到2021年,四环以内主要路段都将安装电子站牌。

## 北京破产法庭实施“外科手术” 百名职工获偿1900余万元



“没想到企业破产了,我们还能拿到钱。”领完20多万元的欠款后,在万瑞飞鸿(北京)医疗器械有限公司(以下简称“万瑞飞鸿公司”)工作六年多的杨女士告诉北京商报记者,“2016年过完年回来,公司就没有再给员工发工资,公司领导给的答复是没钱支付。”

8月7日,北京破产法庭宣判万瑞飞鸿公司经破产重整,向企业103名原职工清偿债权1900余万元。至此,这桩持续三年的职工债权清偿案初步告结,接下来将进入税务清偿和普通债权清偿阶段。

此前,为帮企业公开募集资金,破产重整网曾公示万瑞飞鸿公司企业整体情况。最终由交纳保证金1亿元以上债权数额的债权人成立评审小组,投票选出恒壹(北京)医疗科技有限公司负责接手万瑞飞鸿公司的破产重整。”万瑞飞鸿公司破产重组案代理律师黄湘对北京商报记者表示。

按照重整计划,职工债权、税款债权及普通债权中50万元以下部分均获得全额清偿,50万元以上部分普通债权的清偿率不低于23.6%。投资人将向万瑞飞鸿公司注入不低于1.8亿元资金,用于公司偿债和恢复运营。

万瑞飞鸿公司成立于2005年,作为北京市及中关村园区的“双料”高新技术企业,拥有14项国家专利技术,其中公司自主研发的核心产品NOYA“诺言”药物洗脱心脏支架,具有优秀的临床效果和良好的市场前景。

2016年起,因公司内部管理问题以及市场经营方针出现偏差,公司

资金链断裂,无法清偿到期债务,债权人向北京一中院申请万瑞飞鸿公司破产重整。

经过4个月的评估和审议,2018年12月24日,北京一中院裁定批准万瑞飞鸿公司的破产重整计划。

期间,北京一中院采取多项创新举措,充分发挥破产重整制度对化解民营企业债务负担,激发民营企业活力和创造力的积极作用。通过公开招聘方式为企业引入战略投资1.8亿元,吸收具有医药行业管理经验的人员进入管理人团队,为重整提供专业支撑。

其次,确立快速重整方案。根据万瑞飞鸿公司重整的时限性要求,在法律规定的框架内,通过制定管理人工作进度表、确定临时债权额并赋予临时表决权、集中处理债权债务确认纠纷等,快速推进重整程序。

与此同时,确立利益平衡保护机制。重整期间,近200家债权人申报债权,申报数额逾5亿元,处理不当极易引发群体性事件。合议庭和管理人与各方利益主体及时进行沟通协调,积极保障相关权利主体行使参与权和表决权,充分听取职工诉求,制定职工债权全额清偿方案,确保各方利益得到公平保护。最终,重整计划草案在第一次债权人会上即高票通过。

据悉,万瑞飞鸿公司2000万元恢复生产资金和第一笔偿债资金5000万元已相继到位。破产管理人已向企业新的运营团队移交管理权,并在北京破产法庭的指导下继续监督重整计划的执行。

北京商报记者 陶凤 彭慧 实习记者 刘瀚琳/文并摄