

北上广津回应“停车费至少一半没入财政”

质疑:有的称“不掌握情况” 有的称“钱收不上来”



新华社“新华视点”栏目日前播发了《至少一半收上来的钱没进政府口袋——北上广津四地停车费追踪》报道。面对记者此前报道的北京、上海、广州、天津停车费收支不透明、至少有一半停车费没有最终进入政府财政的问题,各地相关部门在回应时,不仅依然未公开相关数据,有的还推诿扯皮,或者称收不上钱来。

记者调查发现,一方面,对于停车场,全国普遍实行多头复杂的管理模式,有的停车场甚至总共需 12 个部门管理。而另一方面,在一些地方,政府对占道停车的监督管理混乱,导致“黑停车场”遍地开花。

权责不清推诿扯皮 有政府部门称“收不上钱”

关于停车费收支信息公开问题,北上广津等地相关部门仍旧遮遮掩掩。同时,记者发现,由于路边停车管理层级与部门较多,多地出现因权责不清而导致的推诿扯皮现象。

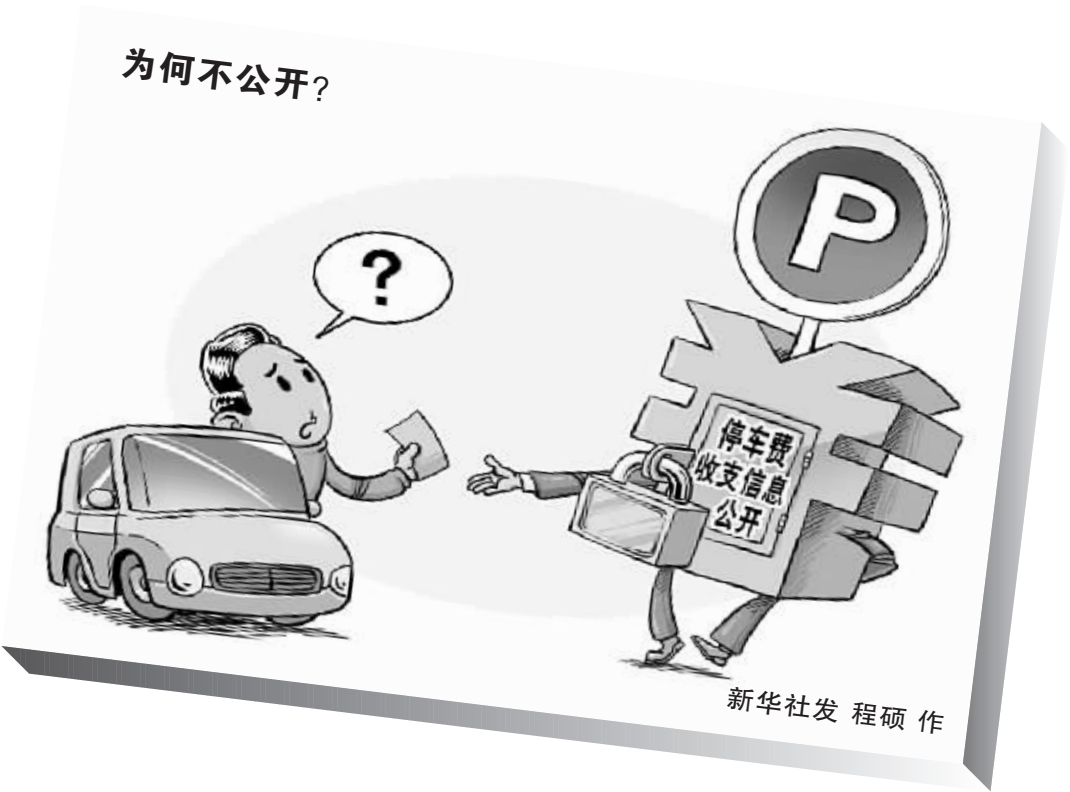
广州。广州市交通委宣传部门负责人针对此前广州市政协委员曹志伟测算的“广州仅有约 3% 的停车费最终收归当地财政”,仅答复记者称“曹志伟的算法并不准确”。不过,仍未给出具体数据和解释。

北京。虽然记者拿到的《关于调整本市非居住区停车占道收费标准的通知》明文规定,“市属道路停车占道费由市交通委运输管理局向占道停车经营单位收取,区县属道路停车占道费由区县有关部门向占道停车经营单位收取。”但相关部门却表示,目前北京停车管理特别是新的特许经营改革由各区政府实施,市级政府部门对此情况并不掌握。而记者调查则发现,区县政府对停车费收支和特许经营改革近况、招标信息也鲜有公开。

天津。被曝光 3 年来未上缴一分钱的利润联华停车公司,目前每天仍在对 2.4 万个停车位进行收费。记者了解到,主管停车的天津交管部门以及作为联华公司大股东的国资委,谁也没有对联华“利益私人化”采取有效监管措施。

上海。主管停车位招标的政府部门却表示,很多停车费没进财政是因为“钱收不上来”。2005 年发布的《上海市道路停车场管理者确定和监管规定》中明文规定,“市运输管理处或者受委托的区交通行政主管部门、区(县)运输管理所(署)可以通过招标方式或者直接委托方式”,确定单位协助其承担道路停车场的具体管理工作。

但上海市交通委却对记者表示,目前,上海道路停车费拒付情况普遍,导致财政收入流失。在静安区,平均每个道路停车位每天的收益在 30 元上下,而按照路段收费标准,这只是一辆车停 2 个小时的钱。此外,车主与协管约定少付的情况也时有发生。



管理混乱、每月数十万元的暴利让“黑停车场”泛滥 北京一个停车场需 12 个部门管理

除了停车费收支成谜,政府对占道停车监督管理也较为混乱。不仅正规的公共停车资源没能为民所用,北上广津等地还滋生出“黑停车场”、违规挤占道路资源等乱象。

在北京,“黑停车场”以假乱真,北京市东城区法院年内曾审理假停车发票案,查获大量假停车发票;在天津,虽然联华停车从不上缴利润已经够“黑”,但有不法人员竟然“黑吃黑”,假借联华名义开“黑停车场”,2014 年 4 月天津公安机关曾在城六区依法取缔“假联华”非法占路停车场 95 个;在广州和上海,停车管理人员借正规停车位多收停车费的现象也层出不穷。

曹志伟说,停车场是“一本万利”的生意,畸高的占道停车费价格和不透明的审批制度,变相鼓励占道停车遍地开花。

与停车乱象形成鲜明对比,相关管理却十分复杂、多头。例如,根据北京 2014 年出台的停车管理办法,一个停车场总共需 12 个部门管理。而这种复杂的管理模式在全国普遍存在。

首先,在各地投诉举报环节中,交通、城管、交管、价格多头举报、监管、执法十分常见。国家行政学院教授竹立家对记者表示,各地停车管理投诉的举报,反映出多头都

管理但却多头都管不了的困局,显示出一些行政管理政策顶层设计和统筹协调仍不完善。

其次,在管理执法环节,虽然各地各部门对停车管理收费资质、停车场规划设立资质、停车场价格收费标准都做出了制度规定,但是这些政策在具体执行中却受到执法力量不足、执法手段单一、执法严格程度不高的限制,陷入“管不了”的困境。

依据《北京市机动车停车管理办法》《无照经营查处取缔办法》等法规,违法停车场、无照经营等行为要被罚款上万元。但是一线执法人员透露,几乎没有黑停车场和非法收费人员受到这种严格处罚。有基层城管执法队员对记者表示,非法收费人员不仅是“游击队”很难管理,而且对其非法所得也很难界定。

对此,消费者权益维权律师邱宝昌说,要想让行政处罚证据确凿无误不容易,“黑停车场”一天收费几千元,一个月甚至收入几十万元,这需要监管部门采集大量证据进行执法。与此同时,“黑停车场”一般都有其“后台”,占了地方收费如果没人管,就会有利益纠葛在里面,需要和反腐败配套管理。

收费乱象缘于政府对道路停车间接化、委托化管理模式

目前,大多数城市都将停车费或企业取得停车位经营权的费用,列入行政事业性收费。一方面,地方政府的自由裁量权很大,有的地方发个文件就能收费或者涨价;另一方面,地方政府的执行能力有限,有的地方对停车企业资质要求沦为—纸空文。

北京。2014 年 4 月北京东城区发展改革委曾下发一纸通知称,“根据相关规定,为保障活动期间道路通行,经商有关部门,决定保利剧场演出期间保利大厦有限公司停车场实行计次收费。”除此之外,未有其他根据与理由。

上海。管理部门确定道路停车场管理者流程上不够公开透明。上海市某中心城区一家道路停车管理公司成立日期为 2006 年 4 月,而上海停车业协会资料显示,该公司也从 2006 年当年就开始运作。这意味着,该公司显然难以符合“有三年以上停车场(库)管理经验”这一标准。

广州。今年 8 月份开始实施的涨价方案,价格上涨幅

度为 60%,但市民发现不仅涨价幅度如何确定成谜,旨在治堵的涨价方案更是未达预设目标。

近期,已经全国很多地方的车主都向当地政府申请了停车费信息公开,但目前仍未得到回应。邱宝昌表示,此前中央公开行政事业性收费目录,但地方行政事业性收费却有很多糊涂账。地方政府必须增加公共资源的利用效率和运营透明度,才有合理规范设置行政事业性收费的基础。

中国道路运输协会秘书长王丽梅表示,造成大量停车费没能进入政府口袋的原因,是目前政府对道路停车间接化、委托化的管理模式,而这种模式又造成停车乱象百出。因此,只有在前端加强政策制定科学化与规划管理精细化,在后端加强各部门的协调监管和信息公开,才能真正做到取之于民用于民,让这项行政事业性收费避免走向“只收费不服务”的歧途。

(本版均据新华社电 记者 杨毅凡)