附件2：

关于制定汕尾市区机动车停放服务差异化收费方案的起草说明

一、基本情况

（一）行业发展情况

截止2019年末，我市市区汽车保有量为14.4万辆，外来车辆约6.6万辆，且2019年我市的汽车保有量同比增长22.4%。据前期调研数据统计，目前我市市区有路外公共停车泊位2885个（由18个免费停车场和9个收费停车场提供），路内停车泊位5130个（均为免费停车泊位），总量共计约为8015个。停车泊位总量对比现汽车保有量和保有量年增速，可见我市市区机动车停放泊位总体供应严重不足。

（二）现行管理形式

在本市行政区域内，停车设施经营者利用依法设立的停车设施（含场地、泊位、机械式立体停车设施等，下同），提供机动车停放服务经营活动，可收取机动车停放服务费。机动车停放服务收费实行政府定价和市场调节价两种管理形式：

1、实行政府定价管理的范围

（1）依法施划的道路人工或自动停车（咪表）设施；

（2）城市公共交通枢纽站及换乘站配套停车设施；

（3）机场、车站、码头、利用公共资源建设的旅游景点、口岸配套停车设施；

（4）党政机关、事业单位、非营利性医疗机构、公办学校以及政府投资建设的博物馆、图书馆、青少年宫、文化宫、体育馆等社会公共（公益）性单位配套停车设施；

（5）各级人民政府财政性资金、城市建设投资（交通投资）公司建设的室内专业停车设施。

2、实行市场调节价管理的范围

除实行政府定价管理的各类停车设施范围外，其他依法设立的停车设施的机动车停放服务收费实行市场调节价管理，收费标准由停车设施经营者依法自主制定。

（三）现行收费标准

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **类别** | **车型** | **计算单位** | **收费标准（元）** | | **24小时最高限价进入2次（含2次）（元）** | |
| **公立医疗机构配套停车设施** | 小车 | 次·辆 | 5 | | 10 | |
| 大车 | 次·辆 | 8 | | 15 | |
| 说明：  1.执行任务的军警车辆、实施救助的医院救护车辆及正在作业的市政工程车辆，免收机动车停放服务费。  2.每次进入停车场停车不超过30分钟的，免收机动车停放服务费。  3.24小时计费段：指车辆首次进入停车场起，24小时为一计费时段，超过24小时后重新计费；同一车辆在同一停车场停放，其24小时内进入2次（含2次）以上的,只能按24小时最高限价收一次费。  4.小车为载重2吨以下（含2吨）或载客20座以下（含20座）的各种机动车；大车为载重2吨以上至10吨或载客20座以上的各种机动车。 | | | | | |
| **车站、码头、口岸、公交枢纽站和旅游景点配套停车设施** | **车型** | **计算单位** | **收费标准（元）** | | **24小时最高限价（元）** | |
| 小车 | 小时·辆 | 2 | | 20 | |
| 大车 | 小时·辆 | 3 | | 30 | |
| 说明：  1.每次进入停车场停车不超过30分钟的，免收机动车停放服务费。  2.执行任务的军警车辆、实施救助的医院救护车辆及正在作业的市政工程车辆，免收机动车停放服务费。  3.24小时计费段：指车辆首次进入停车场起，24小时为一计费时段，超过24小时后重新计费；每次停放达到24小时的，按24小时最高限价收费。  4.小车为载重2吨以下（含2吨）或载客20座以下（含20座）的各种机动车；大车为载重2吨以上至10吨或载客20座以上的各种机动车。 | | | | | |
| **图书馆、博物馆、青少年宫、文化宫、体育馆等社会公共（公益）性配套停车设施** | **车型** | **计算单位** | | **收费标准（元）** | | **24小时最高限价（元）** | |
| 小车 | 次·辆 | 5 | | 10 | |
| 大车 | 次·辆 | 8 | | 15 | |
| 说明：  1.执行任务的军警车辆、实施救助的医院救护车辆及正在作业的市政工程车辆，免收机动车停放服务费。  2.每次进入停车场停车不超过30分钟的，免收机动车停放服务费。  3.24小时计费段：指车辆首次进入停车场起，24小时为一计费时段，超过24小时后重新计费；每次停放达到24小时的，按24小时最高限价收费。  4.小车为载重2吨以下（含2吨）或载客20座以下（含20座）的各种机动车；大车为载重2吨以上至10吨或载客20座以上的各种机动车。 | | | | | |

二、制定差异化收费方案理由

差异化收费是指针对不同区域、类型、时段的停车实行不同的计费方式，实行累增递进式的收费政策。制定差异化收费方案的理由具体如下：

（一）制定差异化收费方案的必要性

1、现行收费标准已不能适应社会发展的需要。现行收费标准主要按次、按时收费，没有区分不同区域、不同类型、不同时段等实行计费，计费方式较为单一，按次计费的停车设施计费时间太长，不利于促进车辆的流动。而且，对比当前我市市区机动车保有量及增速，停车泊位存在较大缺口，泊位供应严重不足，导致众多车主随意长时间占用泊位，“长期占道”与“停车难”问题日益突出，严重影响了人民群众的获得感、幸福感与安全感。因此，为营造良好便利的交通环境，需对现行单一的计费方式及路内停车免费的收费标准作出调整和完善。

2、差异化收费可以缓解“长期占道”的城市道路问题。占道停车收费是调节路内外泊位供给结构，优化资源配置，提高资源使用效率的重要手段之一。道路属于国家所有，是一种公共资源，随着社会经济的发展、汽车持有量的增加，越来越多的车主任意占用公共道路。最初的占道停车是临时性的、免费的，导致众多车主将汽车长时间随意停放在公共道路上，使得公共道路资源被滥用。通过差异化收费的方式，推行累进式加价的阶梯收费，停车者基于支出费用的考虑，不再随意长时间停放车辆。道路是公共资源，通过收费的方式对停车者和不停车者的权利做到一视同仁，也是公共资源合理利用的一种体现。

3、差异化收费可以缓解“停车难”的城市停车问题。缴纳一定的费用才可以临时停放车辆，对于出行的停车者而言是便捷可行的。基于停车供需和停车资源占用的具体状况，对不同区域、不同类型、不同时段实行不同收费，合理增加了可以停放车辆的停车位，可以缓解城市停车难的问题，也减轻了交通拥堵的现象，促进城市社会经济发展。

4、差异化收费是政府运用价格杠杆对市场进行宏观调控的手段。根据价格改革的要求，我市绝大部分停车设施收费由市场决定，更好地发挥市场调节作用，提高停车资源的配置效率。但政府列管的停车设施供需缺口大、矛盾突出，未能有效反映停车供求规律，容易造成停车公共资源被过度使用，而非政府列管的停车设施无人问津，大大降低了停车配置的使用率，不利于停车设施行业的发展。

（二）制定差异化收费方案的合理性

1、增加地方财政收入，取之于民，用之于民。停车收费可以为当地带来税收，增加地方财政收入。增加的收入又可以为建设更好的公共设施提供资金支持。

2、提升城市管理水平，与一刀切的收费规则不同，支持采用灵活的差异化收费模式，分区、分时段限时免费/收费。充分发挥价格杠杆作用，提高路内车位的利用率和周转率。在提升城市管理水平和文明程度的同时，确保收费价格在车主的可接受范围内。

（三）制定差异化收费方案的可行性

以改善我市交通运行状况，提升我市交通出行品质为总体目标，借鉴周边城市的经验和做法，进一步优化停车设施差别化收费政策，通过提高政府指导价管理停车设施标准、实行差别化区域、缩小计费单位时长、区分繁忙及非繁忙时段等措施，积极探索发挥市场对停车资源配置的调控作用。运用价格杠杆，以经济手段引导机动车合理停放及使用，鼓励公交出行，减少中心城区机动车出行量，降低路面交通饱和度，提高道路通行速度，促进交通出行结构优化，缓解繁华地区及老城区交通拥堵状况。

三、制定差异化收费方案依据

（一）政策依据

1、《汕尾市人民政府办公室关于印发加强和改进全市城市停车管理工作实施意见的通知》（汕府办﹝2021﹞7号）；

2、《广东省人民政府办公厅关于印发<广东省定价目录（2018年版）>的通知》（粤府办〔2018〕11号）；

3、《广东省发展改革委 广东省住房和城乡建设厅 广东省交通运输厅关于进一步完善机动车停放服务收费政策的实施意见》（粤发改规﹝2017﹞5号）；

4、《汕尾市发展改革局 汕尾市住房城乡建设局 汕尾市交通运输局 汕尾市城市管理和综合执法局关于进一步完善机动车停放服务收费政策的通知》（汕发改价格﹝2018﹞92号）。

（二）制定原则

根据停车供需和停车资源占用状况，按照“路内高于路外、拥堵时段高于空闲时段”原则，结合不同区域、位置、车型、时段停车服务差别，合理施行高区分度的停车服务收费标准。供需缺口大、矛盾突出区域，可实行较高收费；城市外围公共交通换乘枢纽停车设施服务，可实行较低收费；公立医院、交通场站等场所及周边配套停车设施，鼓励推行累进式加价的阶梯收费。

四、差异化收费方案拟调整内容

1、拟调整管理形式。将原实行政府定价管理的各类停车设施机动车停放服务收费调整为政府指导价管理，停车设施经营者可在政府指导价范围内根据停车供需状况自行确定具体收费标准，无须报价格主管部门审批。

2、拟调整计费方式。将原按次、按时的计费方式调整为分区域、分车型、分时段的差异化计费方式，并采取累进式加价的阶梯收费。

五、影响分析

（一）对市民出行的影响。一是优化完善停车服务收费是大势所趋，进一步促使停车供求关系回归理性，保障政府价格列管的停车场地泊位使用率和流动率，差别化收费有效引导车辆停放使用，对刚需出行的市民缓解“停车难”状况，促使更多弹性需求的市民优先选择公共交通出行。二是对市民出行的成本影响不大，虽然本次方案缩短计费单位时长以及24小时内最高限价标准对比现行收费有所提高，但政府价格列管的停车设施数量占全市停车设施总数比例有限，除此之外非政府列管的居民住宅小区、商业等配套停车设施不受方案影响，市民的出行成本没有明显增加。

（二）对停车设施的影响。调整收费标准有利于政府价格列管的停车设施权属人加大资本建设维护的投入，扩大停车设施的建设规模，进一步推进智能化运营管理模式实施和提升车辆进出通行及结算速率。

（三）对收费形式的影响。对比现行计费方式，方案实行级差收费，根据供需缺口等因素分别实行不同最高限价收费标准，利用价格杠杆合理调节停车资源配置。同时，缩短计费单位时长能有效保障车辆停放时间的合理性和公平性。