

附件

贵州省道路客运价格管理办法（试行）

第一章 总则

第一条 为完善我省道路客运价格形成机制，健全定价规则，规范价格行为，保护旅客（乘客）和客运经营者合法权益，维护道路客运市场价格秩序，促进行业高质量发展，更好满足人民群众差异化、多样化出行需求，根据《交通运输部国家发展改革委关于深化道路运输价格改革的意见》（交运规〔2019〕17号）、《道路旅客运输及客运站管理规定》、《城市公共汽车和电车客运管理规定》和《巡游出租汽车经营服务管理规定》等有关规定，结合我省实际，制定本办法。

第二条 本办法适用于在我省行政区域内制定和调整（以下称“制定”）道路客运价格的行为。

第三条 本办法所称道路客运价格包括道路班车、农村客运价格，城市公共汽车、轨道交通等公共交通客运价格，以及出租汽车客运价格。

第四条 道路客运价格定价权限具体按《贵州省定价目录》规定执行。

县级以上人民政府价格主管部门是道路客运价格的主管部门。县级以上人民政府交通运输部门或者政府指定的其他道路客运行业主管部门（以下称“客运行业主管部门”）按职责分工，协助价格主管部门做好道路客运价格管理工作。

第五条 道路客运价格根据行业属性、竞争性市场体系建立情况，分别执行政府定价、政府指导价和市场调节价。

第六条 制定道路客运价格，应以客运经营者依法从事的客运服务社会平均成本为基本依据，统筹推动构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化道路客运体系，综合考虑当地经济社会发展水平、政府财政状况和公众承受能力等因素，兼顾经济效益、社会效益和环境效益，结合客运车辆的技术装备水平、客运经营者服务质量信誉等级，按照补偿成本、合理盈利、公平负担、优质优价的原则核定，并进行动态调整。

第二章 道路班车客运价格

第七条 由三家及以上独立道路客运法人企业共同经营线路、与高铁动车组线路平行线路等竞争充分的班车客运价格，原则上实行市场调节价；同一方向上运输方式单一且同业竞争不充分的班车客运价格，实行政府指导价（最高上限价格）管理。定制客运、包车客运、非定线旅游客运价格实

行市场调节价。定线旅游客运价格按照道路班车客运价格进行管理。

市（州）价格主管部门会同同级客运行业主管部门制定本行政区域内实行市场调节价的道路客运班线，并向社会公布。

道路客运班线的起点、终点两地应建立沟通协商机制，起讫点相同的道路班车客运价格管理方式和票价水平应基本一致。

第八条 实行政府指导价的道路客运班线，票价（含增值税，下同）= 车型运价率（含增值税，下同）× 计价里程 + 客均车辆通行费 + 旅客站务费 + 燃料附加费 + 其他法定收费。营运线路中途设置停靠地的，应制定分段票价。分段票价 = 起讫点全程票价 ÷ 起讫点计价里程 × 停靠站（点）间计价里程。

其中，车型运价率 = 基本车型运价率（含增值税，下同）× 车型折算系数，基本车型为大型高一级车、坐席。

车型运价率是指对不同类型、等级的客运车辆制定的每位旅客每公里的运输价格，单位为元/人·公里。不同类型、等级的车型运价率应保持合理比价关系，在基本车型运价率基础上实行不同幅度的加成、减成， \sum 各车型折算系数×该车型客运周转量在总周转量中权重=1。

车型折算系数由市（州）价格主管部门会同同级客运行

业主管部门，结合当地客运车辆车型结构、客运经营者运营状况和旅客承受能力等合理确定。客运车辆类型及等级划分，依据《营运客车类型划分及等级评定（JT/T325）》核定，其中，客车类型及等级按设施配置和舒适程度分为高级车、中级车、普通级车，按乘坐方式分为座位客车和卧铺客车。

客均车辆通行费=客运车辆按照备案的途径线路营运时经过收费公路每趟次交纳的车辆通行费÷（客运车辆出厂时核定的载客数×核定载客率）。其中，核定载客率由有定价权限的价格主管部门结合当地实际确定，但最低应不小于60%。

旅客站务费指客运站为旅客提供的基本客运服务向旅客每趟次计收的费用。旅客站务费不得在票价外向旅客另行收取。

第九条 基本车型运价率的计算。

基本车型运价率 = 核定道路班车客运收入÷核定客运总周转量。

（一）核定道路班车客运收入=客运服务定价成本+净利润+企业所得税+增值税+城市维护建设税+教育费附加-与收益相关的政府补助-其他业务收支净额。

其中，净利润 = 客运服务定价成本×成本利润率。成本利润率按最高不超过同期5年期以上贷款市场报价利率（LPR）加3个百分点核定。

企业所得税=净利润÷(1-企业所得税率)×企业所得税率。

增值税=(客运服务定价成本+净利润+企业所得税)×增值税税率-客运服务定价成本进项税抵扣额,或增值税=(客运服务定价成本+净利润+企业所得税)×增值税税负率。其中,增值税税负率=成本监审期间年均实际缴纳增值税÷年均客运收入。

城市维护建设税及教育费附加=增值税×(城市维护建设税税率+教育费附加计征比率)。

(二)核定客运总周转量=∑成本监审期间各类车型年均核定客运量×各类车型运营班线各趟次平均运距。各运营班线实际载客率(年实际客运量除以规划设计的年旅客运输能力)低于核定载客率的,按核定载客率对应的客运量确定核定客运量。客运量和平均运距按照成本监审期间最后一年的客流统计资料确定。

第十条 计价里程的核定。

(一)计价里程为客运经营者向客运行业主管部门备案的途径线路的实际营运里程,按照交通运输部发布的《中国公路营运里程图集》确定。《中国公路营运里程图集》中未标明的,由客运行业主管部门按照实测里程核定。

(二)计价里程以公里为单位,起码里程为1公里,超过1公里尾数不足1公里的,四舍五入。

(三) 计价里程按旅客自乘车站至到达站的区间里程计算。因自然灾害、修路等原因造成车辆改道或绕道行驶的，应当按照分级管理权限向客运行业主管部门、价格主管部门报备，计价里程按改道或绕道后的实际里程计算。

第十一条 道路班车客运票价每人每票起码票价为 1 元。票价超过 1 元不足 10 元的，尾数为 0.01-0.24 元的舍去，尾数为 0.25-0.74 元的取舍为 0.5 元，尾数为 0.75-0.99 元的进整为 1 元。票价超过 10 元，尾数不足 1 元的，四舍五入。

第三章 农村客运价格

第十二条 各地应突出农村客运公益属性，结合当地农村客运运营财政补贴机制和油价补贴政策，在科学规划布局线网、严格行业监管、合理投放运力的基础上，建立群众可承受、财政可负担、运营可持续的农村客运票价票制体系。

农村客运票价应保持基本稳定。需要调整票价的，调幅不得高于原票价执行年度当地农村居民人均可支配收入扣除价格因素后的同比实际增长幅度。

第十三条 取得道路客运经营许可、按照固定线路运行或者实行区域经营的农村客运班线，票价原则上实行政府指导价（最高上限价格）管理。

预约响应式的农村客运服务实行市场调节价，但原则上不高于当地里程相近的农村客运班线票价的 2 倍，即单趟次收费总额 $< \text{农村客运班线票价} \times 2 \times (\text{预约车辆核定载客人数} - 1)$ ，且应显著低于当地出租车运价。

第十四条 农村客运班线运价率、票价核定规则和票制参照本办法第八、九、十、十一条的有关规定执行。农村客运班线运价率的合理利润按成本利润率最高不超过同期 5 年期以上贷款市场报价利率（LPR）加 1 个百分点核定。农村客运班线原则上只核定普通级客车运价率。农村客运班线票价不含燃料附加费，农村客运经营者不得搭车加收。

第十五条 农村客运班线设置中途停靠站（含候车亭、招呼站等）的，应制定各停靠站间的分段票价。

第十六条 不同农村客运经营者运营的同一农村客运班线，车辆类型及等级、运营方式相同的，其票价水平应当一致。

第十七条 已完成农村客运公交化改造的地区，可结合地方公共财政补贴情况，实行特定的票价优惠或与城市公共交通相同的票价、票制政策。

第四章 城市公共交通客运价格

第十八条 常规城市公共汽车、轨道交通、快速公交（B

RT)等普惠式城市公共交通票价实行政府定价。商务快线、定制公交等特色公共交通票价实行市场调节价。

第十九条 城市公共交通具有公益属性。制定城市公共交通票价，应当统筹考虑公众承受能力、运营成本、财政状况、促进提高公共交通出行分担率和城市道路资源集约利用等因素，根据服务质量、运输距离以及各种公共交通换乘方式等，建立多层次、差别化的价格体系，增强公共交通竞争力和吸引力。各类城市公共交通之间、城市公共交通与其他交通出行方式之间、同一种公共交通的不同车型档次之间，应保持合理比价关系，形成功能明确、优势互补的客运交通体系。

第二十条 各地可根据当地实际情况，制定多元化票制和票种。票制可分为单一票制、分段里程票制、计程票制；票种分为单程票、往返票、储值票、特定对象票（学生卡、老年卡等），轨道交通还可实行计次票、计期票、区段票等不同形式。

第二十一条 普惠式城市公共交通票价实行成本票价，按照“准许成本加合理收益”的方法制定，即通过核定准许成本、监管准许收益确定准许收入，再根据准许收入和客运量或周转量核定票价。票价在每一监管周期开始前核定，监管周期原则上为5年，经测算需要调整票价但价格调整幅度较大的，可以分步调整到位。

第二十二条 准许收入的计算。

准许收入由准许成本、准许收益（仅限于补偿债务资金成本）以及税金之和，扣减与收益相关的政府补助、其他业务收支净额确定，即准许收入=准许成本+准许收益+税金-与收益相关的政府补助-其他业务收支净额。

准许收入（含增值税）=准许收入+增值税。

（一）准许成本包括折旧及摊销费、运行维护费，通过成本监审核定。

（二）准许收益=有效资产×准许收益率。有效资产是指城市公共交通经营者投资形成的客运车辆、调度中心、停车场、保养场、首末站和停靠站等场站，以及其他与公共交通服务相关的可计提收益的资产，包括固定资产净值、无形资产净值和营运资本。营运资本指城市公共交通经营者为提供公共交通服务，除固定资产、无形资产投资以外的正常运营所需要的周转资金，按照不高于核定运行维护费的 20%确定。

准许收益率 = 权益资本收益率 × (1 - 资产负债率) + 债务资本收益率 × 资产负债率。

其中：权益资本收益率为 0；债务资本收益率，按照不高于监管周期初始年前一年 5 年期以上贷款市场报价利率（LPR）确定。资产负债率参照监管周期初始年前 5 年城市公共交通经营者实际资产负债率平均值核定。

（三）税金包括城市维护建设税、教育费附加。

城市维护建设税及教育费附加=增值税×(城市维护建设税税率+教育费附加计征比率)。

增值税=(准许成本+准许收益)×增值税税率-准许成本进项税抵扣额,或增值税=(准许成本+准许收益)×成本监审期间年均增值税税负率。其中,增值税税负率=成本监审期间年均实际缴纳增值税÷年均客运收入。

第二十三条 不同票制的普惠式城市公共交通票价实行不同的计价方式。

(一) 实行单一票制的,先核定综合票价,再根据综合票价、车型折算系数核定车型票价。

综合票价=准许收入(含增值税)÷核定年客运量。

车型票价=综合票价×该类车型折算系数。

其中, \sum 各车型折算系数×该车型客运量在核定年客运量中权重=1。

(二) 实行分段里程票制和计程票制的,先核定基础运价率,再根据营运里程、递远递减率和车型折算系数核定车型票价,单位里程票价实行随里程递远递减。运营总里程较长的,应对票价上限进行必要控制。

基础运价率=准许收入(含增值税)÷核定年客运周转量。

其中,核定年客运周转量=核定年客运量×平均运距。平均运距指乘客每次乘车的平均距离。

1.实行分段里程票制的,第N区段车型票价=基础运价

率×车型折算系数×〔第 1 区段计价里程+第 2 区段计价里程×（1-第 2 区段递远递减率）...+第 N-1 区段计价里程×（1-第 N-1 区段递远递减率）+第 N 区段计价里程×（1-第 N 区段递远递减率）〕。

2.实行计程票制的，计程车型票价=基础运价率×车型折算系数×〔起码里程+（乘坐里程-起码里程）×（1-里程晋级递远递减率）〕。

其中， \sum 各车型折算系数×该车型客运周转量在核定年客运周转量中权重=1。

市（州）、县（市、区、特区）价格主管部门会同同级客运行业主管部门，根据定价权限，结合当地公共交通的客运车辆车型结构、线路里程、客流量，统筹考虑城市公共交通经营者运营状况、乘客承受能力等，科学设置核定载客率、车型折算系数、起码里程、区段数和分区段计价里程、区段递远递减率和里程晋级递远递减率。客运车辆车型分类，依据《公共汽车类型划分及等级评定（JT/T 888）》核定。载客率（年实际客运量除以规划设计的年乘客运输能力）低于核定载客率的，按核定载客率对应的客运量确定核定年客运量或周转量。核定载客率由有定价权限的价格主管部门结合当地实际确定，但最低应不小于 60%，新开通线路前三年最低应不小于 50%。客运量按照成本监审期间最后一年的客流统计资料确定。递远递减率与运输里程成正比，按照运营里

程分段制定，随运营里程增加呈阶梯状逐级递增。

第二十四条 同一城市、同一制式和功能的普惠式城市公共交通，原则上实行同网同价。实行单一票制的，同价指同一票价；实行分段里程票制或计程票制的，同价指同一基础运价率。

第二十五条 新开通的公共交通线路运价率、票价原则上按照同一制式和功能的现有公共交通线路运价率、票价执行。下一监管周期开展价格校核时，新开通线路纳入有效资产统一管理。

第二十六条 城市公共交通向乡镇及全域延伸的，延伸区域享受城市公共交通扶持、优惠政策，实行同城同价。

第五章 出租汽车客运价格

第二十七条 出租汽车是城市综合交通运输体系的组成部分，是城市公共交通的补充，为社会公众提供个性化运输服务。出租汽车包括巡游出租汽车（以下简称巡游车）和网络预约出租汽车（以下简称网约车）。

巡游车运价实行政府定价或政府指导价。网约车运价实行市场调节价，当地人民政府认为有必要的，可实行政府指导价。

第二十八条 巡游车运价政府指导价分为基准价及上下

浮动幅度、最高上限价格两种形式，具体形式由有定价权限的价格主管部门会同同级客运行业主管部门提出意见后，报当地人民政府确定。

第二十九条 巡游车运价水平和结构，根据当地实际情况，综合考虑巡游车行业定位、运营成本、居民和驾驶员收入水平、交通状况、服务质量等因素制定，并适时调整。同一城市拥有不同巡游车车型档次的，应在分别核算不同车型运营成本的基础上，分车型核定运价。

巡游车运价的合理利润按成本利润率最高不超过同期5年期以上贷款市场报价利（LPR）率加4个百分点核定。

第三十条 巡游车运价的计算。

（一）巡游车运价由基础运价（含起租价、起租里程）、运价加价（含超起租里程运价率，也可包含空驶费、低速等候费等）构成。运价是否包含空驶费、低速等候费，由有定价权限的价格主管部门会同同级客运行业主管部门提出意见后，报当地人民政府确定。

1.空驶费，是指以乘客乘车地点为起点，凡单程载客超过规定里程（即空驶费起算里程）以上，超出部分按公里数向乘客加收的费用。空驶里程运价加价率按照超起租里程运价率一定比例核定。乘客回程仍乘坐同一辆车，不得收取空驶费。空驶费起算里程和空驶里程运价加价率，由各地综合当地城市建成区面积扩大情况、巡游车现有运力规模和日均

空驶率等因素合理制定。

2.低速等候费，是指因巡游车载客缓行（原则上车速低于12公里/小时）或根据乘客要求停车等候时，向乘客加收的费用，由各地结合当地交通拥堵状况、出租车平均运营车速等因素合理确定。因驾驶员原因停驶的，停驶期间暂停计收低速等候费。

（二）制定巡游车运价，先核定综合运价率，再以综合运价率为基础分类核定起租价和分类运价率。夜间起租价、夜间超起租里程运价率可分别在日间起租价、日间超起租里程运价率基础上实行不同幅度加价。

综合运价率=核定出租车客运收入÷核定年载客里程= { [日间起租价+日间超起租里程运价率×(日间次均载客里程-起租里程) + 日间超起租里程运价率×空驶里程运价加价率×(日间次均载客里程-空驶费起算里程)] ×日间日均载客次数 + [夜间起租价+夜间超起租里程运价率×(夜间次均载客里程-起租里程) + 夜间超起租里程运价率×空驶里程运价加价率×(夜间次均载客里程-空驶费起算里程)] ×夜间日均载客次数 } ÷ (日均载客次数×日次均载客里程)。

其中，核定年载客里程=日均载客次数×日次均载客里程×年实际运营天数。实际载客率（年载客里程除以年行驶里程）低于核定载客率的，核定年载客里程=年行驶里程×核定载客率。核定载客率由有定价权限的价格主管部门结合当地

实际确定，但最低不应小于 60%。

第三十一条 核定出租车客运收入=客运服务定价成本+净利润+企业所得税+增值税+城市维护建设税+教育费附加-与收益相关的政府补助-其他业务收支净额。相关税金计算公式参照本办法第九条执行。

第三十二条 巡游车电召服务收费标准实行市场调节价，由巡游车经营者与服务平台协商确定。

第六章 客运服务定价成本

第三十三条 客运服务定价成本，是指客运经营者在正常运营条件下提供客运服务的社会平均合理费用支出，包括固定资产折旧费、无形资产摊销（含管理费用中的折旧摊销费）和运行维护费，按照《政府制定价格成本监审办法》等有关规定，通过成本监审核定。

核定客运服务定价成本，应当以经会计师事务所审计或者政府有关部门审核的年度财务报告以及手续齐备的原始凭证、账册和客运经营者提供的真实、准确、完整、有效的成本资料为基础；对于未正式营运的，应当以有权审批单位审查批准的可行性研究报告和相关批文、批件为基础，参考一定范围内已正式营运的同类客运经营者同类服务的实际成本，并综合考虑各方面情况和意见，通过开展成本调查核

定定价成本。

第三十四条 固定资产折旧费 and 无形资产摊销的计算。

（一）固定资产折旧费，是指与客运服务相关的机车车辆、线路、房屋建筑物、信号设备、通信设备、供水供电设备等固定资产，固定资产折旧采用年限平均法。

机车车辆折旧年限按照车型、年实际行驶里程等因素综合确定。残值率一般按 3-5%取值。客运汽车折旧年限一般为 6-10 年。生产性房屋、建筑物折旧年限为 30-40 年，非生产性房屋、建筑物折旧年限为 35-45 年。客运经营者的其他固定资产，折旧年限根据资产的性质、设计使用年限和行业规范，并考虑使用状况合理核定。实行特许经营的，特许经营期满后资产无偿移交的，折旧年限最高不超过特许经营期。

（二）无形资产摊销，是指与道路客运服务相关的软件、土地使用权等无形资产原值在有效期内的摊销。评估增值部分不计入无形资产原值。土地使用权费已计入地面建筑物价值且无法分离的，随建筑物提取折旧；其他情况均按土地使用权年限平均分摊。

第三十五条 运行维护费的计算。

运行维护费，是指客运经营者维持客运服务正常运行的费用，包括职工薪酬、燃料动力费、材料费、修理费、轮胎消耗费、车辆保险费和其他运营费用。

（一）职工薪酬，指客运经营者给予从事客运业务的职

工各种形式报酬以及相关支出，含劳务派遣、临时用工支出等，包含职工工资、奖金、津贴和补贴以及职工福利费、工会经费、职工教育经费、社会保险费（职工养老保险、医疗保险、失业保险、工伤保险、生育保险）、住房公积金等。职工工资总额按照职工平均工资与职工人数核定。其中，职工工资原则上据实核定，但不得超过统计部门公布的交通运输、仓储和邮政业职工平均工资水平；职工人数按照实际在岗职工人数核定，政府有关部门或者行业有明确规定的，不得超过其规定人数。从事行政管理、工程技术、后勤服务等人员按不超过核定职工人数的 20% 计算。职工福利费、工会经费、职工教育经费据实核定，但不得超过核定的工资总额和当地政府规定的提取比例的乘积。社会保险费、住房公积金等，审核计算基数按照实缴基数确定，但不得超过核定的工资总额和当地政府规定的基数，计算比例按照不超过国家或当地政府统一规定的比例确定。劳务派遣、临时用工性质的用工支出未包含在工资总额内的，在不超过国家有关规定范围内按照企业实际发生数核定。

（二）燃料动力费，指客运车辆正常运行过程中消耗的汽油、柴油、电力及充维服务、天然气等费用支出，不包括车辆保修作业、修车调试及其他非营运所耗燃料费用，根据当地道路、交通、地理特征等客观因素据实确定，但平均百公里燃料消耗量不得高于《营运客车燃料消耗量限值及测量

方法（JT/T 711）》规定的燃料消耗限值。

（三）材料费，指客运经营者提供客运服务所耗用的消耗性材料、事故备品等，包括客运经营者因自行组织设备大修、抢修、日常检修发生的材料消耗和委托外部社会单位检修需要自行购买的材料费用，按剔除不合理因素后的成本监审期间平均值核定。特殊情况下，因不可抗力造成一次性费用过高的可分期分摊。

（四）修理费，指为维持或恢复客运车辆完好技术状况或工作能力和寿命，确保正常运行需要支出的费用，原则上据实核定，但不得超过与客运服务相关的核定固定资产原值的2%。由保险公司赔付的车辆事故修理费不得计入修理费。特殊情况下，因不可抗力造成一次性费用过高的可分期分摊。

（五）轮胎消耗费，指客运车辆正常运营中修补、更换轮胎的费用，原则上据实核定。

（六）车辆保险费，指客运经营者为营运车辆及其驾驶人员支付的法定保险及其他商业保险费用，按照当地保险公司交强险、第三者责任险、车损险、司乘险等四种基本保险的平均保费水平确定。

（七）其他运营费用。主要包括：

1.生产经营类费用，包括机动车检验检测费、公交乘车卡的制作和发行（因乘客自身原因遗失、损毁等需要补办，按照工本费向乘客收取费用的除外）等费用，原则上据实核

定，但应当符合社会公允水平。

2.管理费用，指客运经营者内设的行政管理部门为组织和管理客运经营而发生的各项费用，包括办公费、会议费、业务招待费、水电费、物业管理费、租赁费、差旅费，非客运车辆的修理费、保险费和通行费等，按剔除不合理因素后的成本监审期间平均值核定。

3.财务费用，指客运经营者为筹集客运服务所需资金而发生的各项费用，包括营运期间发生的利息净支出、汇兑净损失和相关手续费等。财务费用中的利息净支出原则上按实际借款额及合同约定的借款利率据实核定。年度利息净支出差异较大的，按照还款期计算的年平均利息核定。自有资本金比例未达到国家规定的，不足部分的财务费用不得计入定价成本。城市公共交通准许成本中的运行维护费不含财务费用，借贷资金成本通过债务资本准许收益补偿。

4.纳入定价成本的相关税金。包括车船使用税、房产税、土地使用税、印花税，按照国家现行税法规定以成本监审期间最后一年实际水平核定。

5.其他费用。包括低值易耗品摊销、财产保险费、管理信息系统维护费等其他支出，按照成本监审期间年平均值核定。低值易耗品按照规定的摊销年限，采用直线摊销法核定。

第三十六条 客运车辆数，指客运经营者全年用于客运业务的全部车辆数，以客运经营者固定资产台账中已投入营

运的车辆数为准，包括租入的车辆。新购和调入的客运车辆，自投入营运之日起开始计算；报废和调出他用的客运车辆，自批准之日起不再计入，并按同期使用月份加权平均计算当年平均车辆数，计算公式为：

客运车辆数=成本监审期间最末一年年初车辆数+新增车辆数×当年使用月份数÷12-减少车辆数×(12-当年使用月份数)÷12。

第三十七条 客运经营者获得的与客运服务有关的政府补助，用于购建固定资产的，不得计提折旧；与收益相关的政府补助，应当从核定客运收入中扣除。

与收益相关的政府补助包括但不限于政府给予客运经营者承担社会公益性服务或提供普遍服务的财政补贴、对油价调整影响客运成本支出增加的补贴、政府税费政策优惠和新能源车辆运营补助等。

第三十八条 客运经营者应区分客运业务和其他业务、客运业务中的不同营运线路、车型，单独核算并合理归集生产经营成本（费用）及收入等数据。

（一）同一客运经营者拥有不同车型的，应分别核算不同车型的运营成本。无法归集到具体车型的各项费用，按各类车型客运量或周转量在总客运量或总周转量中所占比例分摊。特色公共交通服务成本单独核算，不计入普惠式公共交通服务定价成本。同一城市巡游车经营者数量众多的，可

以按照运营模式、运营规模、车型等分类选择一定数量的有代表性的经营者作为成本监审对象，在审核单个经营者成本基础上，通过汇总平均，核定巡游车运输服务定价成本。

（二）客运经营者从事的客运业务与其他业务的共用成本，采用收入比、直接人员数量比、资产比或者其他合理方法分摊。固定资产折旧费、材料费、修理费等与资产相关度较高的，按固定资产原值比例分摊。

第三十九条 其他业务收支净额应当从核定客运收入中扣减。其他业务收支净额，是指客运经营者使用与客运业务相关的资产和人力，或依托客运业务以及因从事客运业务而获得政府优惠政策所从事的其他业务活动的收支净额。当地采取政府特许经营或政府与社会资本合作、发行地方政府专项债券等方式运营的客运项目对其他业务收入分配另有规定的，从其规定。

第七章 联动机制

第四十条 市（州）、县（市、区、特区）价格主管部门应会同客运行业主管部门，结合当地实际建立道路班车客运、巡游车等道路客运价格与燃料价格联动机制，实现运价调整的机制化、动态化。城市公共交通、农村客运按照国家有关规定获得相应成品油价格补贴的，不实行价格联动。

第四十一条 联动机制原则上采取加收燃料附加费方式实施，也可以采取调整运价率等方式实施。

联动机制应明确联动方式（包括实施价格联动的燃料种类和品名、启动程序、操作方法）、启动条件（燃料价格基准点、触发联动机制的燃料价格变动值启动点）、联动周期、联动系数（即燃料价格调整幅度与燃料附加费加收额度或运价率调整额度的对应区间）等内容，及时向社会公示，接受公众监督。联动周期一般不少于三个月。

当燃料价格变动值达到或超过启动点时，按程序启动联动机制，相应加收、减少燃料附加费，或相应提高、降低运价率。同一联动周期内燃料价格变动幅度达不到启动点的部分，结转至下一联动周期合并计算。当燃料价格恢复至或低于基准点时，应及时取消燃料附加费，或将运价率降至首次联动前水平。

第四十二条 联动机制启动后，道路班车客运经营者和实行指导价的巡游车客运经营者应当在政府指导价规定幅度内确定具体执行票价、运价率。凡燃料附加费或运价率调整前已预售的道路班车客票，实行“涨不补、降不退”原则，即不再按联动机制启动后的燃料附加费标准或运价率调整补（退）票价差额。

第四十三条 燃料附加费可按里程计收，也可按趟次定额计收。

第四十四条 燃料附加费是用于补偿燃料价格上涨影响客运成本增支的费用，客运站、客运经营者应全额结算给燃料实际支付人，不得截留。

第八章 客运服务和权益保障

第四十五条 各地应落实属地责任，通过政府购买服务、建立运营补贴机制等方式，保障农村客运开通并可持续稳定运营。在确保农村旅客乘车需求和出行安全的前提下，推广应用客货兼顾、经济适用的农村客运车型。

第四十六条 各地应按照当地巡游车发展规划，综合考虑市场供需状况、巡游车运营效率等因素，科学确定巡游车运力规模，合理配置车辆经营权，避免造成运力过剩。出租车经营者应当合理确定承包、管理费用，不得向驾驶员转嫁投资和经营风险，并根据经营成本、运价变化等因素，公平、合理地调整承包费标准或者定额任务等。

第四十七条 对特殊旅客的权益保障。

（一）道路班车客运经营者和汽车客运站经营者应对持《中华人民共和国残疾军人证》的伤残军人、持《中华人民共和国伤残人民警察证》的伤残人民警察、持国家综合性消防救援队伍残疾人员证件的残疾消防救援人员执行客票半价优待，具体按照所乘班次执行票价的 50% 计算。除 9 座及

以下客车外，符合条件的儿童享受免费乘车或者客票半价优待。具体条件为：每一成人旅客可携带1名6周岁（含6周岁）以下或者身高1.2米（含1.2米）以下、且不单独占用座位的儿童免费乘车，需单独占用座位或者超过1名时超过的人数执行客票半价优待，并提供座位；6-14周岁或者身高为1.2-1.5米的儿童乘车执行客票半价优待，并提供座位。证明儿童年龄的有效身份证件包括中华人民共和国居民身份证、中华人民共和国居民身份证、港澳台居民居住证、港澳居民来往内地通行证、台湾居民来往大陆通行证、护照、外国人永久居留身份证等。在客车满载情况下免费乘车儿童数量不得超过核定载客人数的10%（舍去小数位取整）。

（二）70岁以上（含70岁）老年人、现役军人、伤残军人、盲人、军队离退休干部凭相应证件免费乘坐城市公共汽车、轨道交通工具。城市人民政府对儿童、学生等群体实行城市公共交通票价优惠的，从其规定。

第四十八条 客运经营者承担的特殊旅客减免票，持月票和“一卡通”等优惠乘坐公交车、对不同公交线路间换乘票价实行优惠等社会福利，经营冷僻线路、执行抢险救灾等政府指令性任务，以及城市公共交通执行票价低于成本票价等所减少的运营收入，当地财政应按国家有关规定给予客运经营者适当补偿、补贴。

第九章 监督管理

第四十九条 制定实行政府定价、政府指导价的道路客运价格或道路客运价格与燃料价格联动机制，应当依法履行价格调查、成本监审或者成本调查、听取社会意见、合法性审查、集体审议、作出制定价格或联动机制的决定等程序。涉及城市公共交通票价和巡游车运价的，应依法开展价格听证。按照有关规定需要开展专家论证、风险评估的，从其规定。

第五十条 客运经营者、旅客（乘客）、客运行业主管部门等有关方面可以就制定客运价格水平、计价方式、票制、票种等提出建议。首次定价的，客运经营者应主动提出定价建议。

第五十一条 道路客运价格实行政府指导价的，客运经营者按照价格政策规定，在规定幅度内制定执行票价、运价，经向有定价权限的价格主管部门和客运行业主管部门备案后，应至少提前7日向社会公布。执行运价、票价确定后，原则上3个月内不得调整。

重大活动、节假日、春运期间、旅游旺季等特殊时段，严禁在正常的政府指导价规定范围或者政府定价水平以外实行特殊加价，不得乱涨价、乱收费。

第五十二条 制定实行市场调节价的道路客运价格，由

客运经营者遵循公平、合法，诚实信用原则依法自主制定，不得有价格欺诈、价格串通、牟取暴利等不正当价格行为。

第五十三条 客运经营者应实行明码标价，在营业场所、企业门户网站和营运车辆显著位置公布运价或票价，不得通过降低运输条件和服务质量等变相涨价。农村客运班线和实行政府指导价的道路客运班线，还应在客票（含电子客票）标注或者通过售票渠道公示上限票价。

第五十四条 巡游车驾驶员应按规定使用计程计价设备，执行规定的运价并主动出具有效票据；网约车平台公司应主动公开定价机制和动态调价机制，通过公司网站、移动互联网应用程序（APP）等方式公布运价结构、计价加价规则，保持加价标准合理且相对稳定，保障结算账单清晰、规范、透明，并接受社会监督。出租车经营者、驾驶员应按照乘客指定的目的地选择合理路线行驶，不得拒载、议价、途中甩客、故意绕道行驶。

第五十五条 道路客运价格实行政府定价或政府指导价的，客运经营者应按照价格主管部门的要求，于每年6月30日前报送上一年度财务报告、会计凭证、账簿、科目汇总表等相关文件资料和电子原始数据，以及客流量、出行量、客运周转量等与客运价格相关的基础数据。

第五十六条 各级价格主管部门应会同客运行业主管部门建立健全道路客运价格监测分析预警机制，密切跟踪分析

本地区客运价格总体水平和重要领域价格走势，着重加强春运、节假日等重点时段价格监测，完善价格异常波动应对预案，及时提出调控建议，保持价格水平处于合理区间。要推动建立道路客运价格信用监管机制，依法依规对相关失信责任主体实施失信联合惩戒。

第五十七条 价格主管部门要按照《政府制定价格行为规则》的有关规定建立制定道路客运价格卷宗并存档。卷宗实行“一价一卷宗”，内容包括：制定价格的方案、作出的定价决定及相关材料。

上级价格主管部门负责对下级价格主管部门制定道路客运价格行为的监督和指导。省级价格主管部门每年随机抽查各地道路客运价格管理情况。

第十章 附 则

第五十八条 本办法由贵州省发展和改革委员会、贵州省交通运输厅按职责负责解释。

第五十九条 本办法中相关术语解释：

道路班车客运，是指营运客车在城乡道路上按照固定的线路、时间、站点、班次运行的一种客运方式。

定制客运，是指已经取得道路客运班线经营许可的经营者依托电子商务平台发布道路客运班线起讫地等信息、开展

线上售票，按照旅客需求灵活确定发车时间、上下旅客地点并提供运输服务的班车客运运营方式。

包车客运，是指以运送团体旅客为目的，将客车包租给用户安排使用，提供驾驶劳务，按照约定的起始地、目的地和路线行驶，由包车用户统一支付费用的一种客运方式。

旅游客运，是指以运送旅游观光的旅客为目的，在旅游景区内运营或者其线路至少有一端在旅游景区（点）的一种客运方式。

农村客运，是指在县境内或者毗邻县间某一特定区域内，其线路起讫点至少有一端在乡村的旅客运输。

预约响应式农村客运，是指农村客运经营者经取得交通运输部门核发的道路旅客运输经营许可证和经营线路的经营许可，其停靠站点由经营者自行决定并报原许可机关备案的农村客运班线经营的新型运营模式。

城市公共交通，是指在城市人民政府确定的区域内，运用符合国家有关标准和规定的公共汽电车车辆和城市公共汽电车客运服务设施，按照核准的线路、站点、时间和票价运营，为社会公众提供基本出行服务的活动。

单一票制，是指不论乘车里程远近，票价均相同的计算票价的方法。

分段里程票制，是指按乘车里程分段计算票价的方法。

计程票制，是指按乘车里程计算票价的方法。

巡游出租汽车电召服务，是指根据乘客通过电信、互联网等方式提出的服务需求，按照约定时间和地点提供巡游出租汽车运营服务。

网约车平台公司，是指构建网约车服务平台，从事网约车经营服务的企业法人。

第六十条 本办法自 2022 年 3 月 1 日起施行。《贵州省交通运输厅贵州省物价局关于颁发<贵州省汽车运价规则实施细则>的通知》（黔交财〔2002〕39 号）、《贵州省物价局贵州省交通运输厅关于加强农村道路客运价格及客运管理有关问题的通知》（黔价费〔2010〕1 号）、《省发展改革委省交通运输厅关于改革和完善道路、出租车客运价格管理有关事项的通知》（黔发改价格〔2018〕1107 号）同时废止。