



INDEPENDENT TOLL REVIEW

结论和建议

新州通行费独立评估最终报告

2024 年 7 月

本文件介绍了通行费独立评估最终报告中的结论和建议

新州政府设立通行费独立评估（Independent Toll Review）项目，以确定全面改革收费公路网的改革方案。

通行费独立评估项目已于 2024 年 7 月发布了最终报告，报告提出了关于收费改革的最终结论和建议。

最终报告：结论

制定通行费的流程

结论 1: 制定通行费的流程存在缺陷。

公私合作模式（Public Private Partnerships）

结论 2: 涉及通行费公私合作运营（PPP）的相关重要细节未向公众披露，导致有助于公众理解的信息量减少。

结论 3: 收费公路使用者承担了过高比例的收费公路成本。

通行费的结构

结论 4: 缺乏整体的通行费系统。

结论 5: 由于缺乏统一的定价系统，造成了复杂、低效、不公平和不公正的现状。

结论 6: 通行费标准过于僵化，且锁定期长达数十年，导致没有复审的选择。

结论 7: 多数收费公路未采用分时收费标准来改善交通管理。

结论 8: 通行费对西悉尼地区人口的经济影响最大。

结论 9: 现有证据表明，Transurban 近年来的盈利能力并不高。长期来看，随着交通流量和通行费率提高，以及建设成本的下降，其目前持有的各条新州收费公路的盈利性可能会出现增长。

通行费的层级

结论 10: 通行费水平或高于必要和理想的水平。

竞争状况

结论 11: Transurban 公司在悉尼目前的收费公路运营中占据主导地位。



结论 12: Transurban 公司在新州收费公路特许经营合约的收购市场上持续占据主导地位。

结论 13: Transurban 公司在通行费零售商市场的重要地位可能会对通行费特许权的竞争产生不利影响。

通行费的透明度

结论 14: 目前的通行费定价信息未能充分帮助、告知和教育驾车者，导致对使用者赋能和决策效率的下降。

通行费减免政策

结论 15: 相较通行费减免，应优先考虑通行费改革。目前的通行费减免政策目标不明确，利用率不高，部分原因在于行政流程过于复杂。鉴于目前通行费上涨的形势，以及政府用于减免通行费的资源有限，通行费减免政策在财政上是不可持续的。

结论 16: 特许经营商是现行通行费减免政策的意外受益者。通行费减免政策产生了需求，导致了收费公路车流量和乘客量的增加，从而提升了经营者的收入，直接使其获益。

最终报告：建议

通行费的原则

建议 1: 新州政府应采纳提议的新通行费原则。

改革的机遇：转向联网收费

建议 2: 新州政府应采用联网收费。政策实施需要详细规划、投资基础设施并密切监测影响。

建议 3: 新州政府应采用递减距离定价法作为联网收费的基础。这将使通行费系统更简单、一致和连贯，同时更符合本次评估所采用的标准，即效率、公平、简单和透明。

建议 4: 新州政府应考虑如何降低悉尼驾车者的通行费水平，同时拓展资金来源，尤其是通行费系统内部的资金来源，以此帮助降低通行费。

建议 5: 本次评估建议政府进一步探讨是否可以采用收入净现值法（NPVR）来确定特许经营期限，并消除特许经营商的交通流量风险。

建议 6: 新州政府应考虑通行费减免政策在向联网收费过渡过程中所起的支持作用。如果通行费减免政策出现重大变化，则可能需要分阶段实施。

建议 7: 如果新州政府选择延长或逐步取消通行费减免政策，则应考虑以下原则：

- a) 应通过经济情况调查，在切实可行的范围内，将通行费减免政策对准那些最需要的人群。
- b) 需求评估将考虑驾车者是否有其他可行的出行选择，如公共交通。
- c) 通行费减免政策应避免对价格信号的扭曲（例如，在收费公路网范围内的出行不应免费，除非有充分的政策理由）。
- d) 通行费减免政策应适用于整个收费公路网。

e) 通行费减免政策的设计应支持数据收集，以便根据政策目标对方案实施后的绩效进行评估。可以考虑公布与政策目标相对应的方案绩效，作为更广泛的通行费透明度措施的一部分（如价格监测）。

建议 8: 在向联网收费过渡过程中，可能需要继续实施通行费减免政策，如目前的 TR3 政策（60 澳元收费上限），该政策为驾车者提供了一定程度的费用减免和确定性。但新州政府应考虑提高上限，例如提高至 70 澳元，以减轻政府财政压力。长期来看，还应根据我们提出的通行费减免原则对驾车者经济情况进行调查。

建议 9: 在 M5 西南段 2026 年被纳入 WestConnex 特许权时，如政府仍希望改革退款政策，则应将持续的退款额固定在当时的名义费率上。应在五年后对该政策应进行评审，并根据建议 7 中的原则进行改革。

未来的机遇：利用定价左右需求

建议 10: 把包括高峰/非高峰通行费和动态定价等在内的灵活定价技术纳入联网收费系统。

建议 11: 新州政府应考虑将货运运营商作为高峰和非高峰通行费的初步重点。

更新车辆分类和费率

建议 12: 新州政府应进一步探索如何完善新州的通行费等级，统一定义 A 级车辆，并对拖曳式休闲车辆和摩托车进行更公平的分类。

建议 13: 新州政府应继续对超 A 级车尺寸的车辆使用通行费价格系数。

建议 14: 新州政府应研究对中级重型车辆进行重新分类，以鼓励这些车辆使用收费公路。

建议 15: 车辆系数应在整个收费公路网中统一使用。

建议 16: 新州政府应简化对公共巴士服务免收通行费的操作流程，确保整个公路网的一致性。

扩大通行费覆盖范围

建议 17: 联网收费系统应包含统一的双向收费。关于实施的具体问题仍应继续进行研究。

建议 18: 新州政府应研究悉尼收费公路网的覆盖范围，以实现更高的一致性、效率和公平性。

对定价改革的初步评估

建议 19: 新州政府应留意本此评估所采用的建模，并应在引入任何联网收费前继续对其进行完善。

新州高速公路局实体

建议 20: 新州政府应成立一个政府所有的特殊目的实体（“新州高速公路局”），专门负责为驾车者改善通行质量，提高透明度，以加强对新州收费公路的管理和问责。

该新州高速公路局实体将推动并实施以下通行费改革：

- a) 新州高速公路局实体将与收费公路运营商协商，确定驾车者应支付的联网通行费率。新州高速公路实体将有权确定联网通行费率，并在此过程中充分考虑收费公路运营商的现有利益。如有必要，将在与收费公路运营商协商后定期作出调整。
- b) 该新州高速公路局实体将致力于实现更好的行业竞争。



- c) 该新州高速公路局实体将吸收新州交通局（TfNSW）目前的收费职能（电子通行费 E-toll 业务和出具通行费通知）。
- d) 该新州高速公路局实体将持续重视创新，改善新州驾车者的收费公路体验。

建议 21: 新州政府应考虑私营收费公路的合同管理方案，包括是否将其从新州交通局划归到新州高速公路局实体管理。

建议 22: 新州政府应考虑有关公共收费公路的行政安排方案，包括是否将其从新州交通局划归到新州高速公路局实体管理。

特许经营商谈判

建议 23: 新州政府应争取与特许经营商达成原则性协议，在 2024 年底前实施联网收费。如果无法在此期限内达成令政府满意的协议，则应启动建议 27 中提出的一揽子立法方案。

对制定通行费的独立监督

建议 24: 新州政府应引入立法框架，由独立定价和监管仲裁庭（IPART）对通行费进行监督。该框架应允许 IPART 监督价格，开展调查，并根据部长的推荐提出通行费建议。

建议 25: 相关部长应向 IPART 提出建议，要求 IPART 与新州交通局和新州高速公路局实体合作，对包括以下方面在内的价格进行监控：

- a) 联网收费对财政和交通的影响。
- b) 通行费减免计划的运营情况。
- c) 分时段交通费的需求及运营情况。
- d) 特许经营商的表现是否达到了其 BCFM 的期望。

建议 26: 相关部长应向 IPART 提出建议，要求其调查 IPART 在今后对通行费提出建议时可采用的方法。

制定通行费 – 立法方案

建议 27: 如果在 2024 年底前未能与特许经营商达成实施联网收费的原则性协议，则除了建立新州高速公路局实体和利用 IPART 的职能外，立法方案还应：

- a) 如有必要，使公路网收费价格的定价流程独立于合同框架之外。
- b) 如有必要，引入营收调整机制，使收费公路运营商之间能适当分享收费公路网的营收。
- c) 建立独立的通行费问题解决机制。
- d) 升级新州收费公路的立法框架。

竞争措施

建议 28: 新州政府应确保未来的采购流程更重视维持竞争性的行业结构。

建议 29: 新州政府应以加强行业竞争为目标，复审现有的特许协议。

建议 30: 新州政府在今后采购收费公路时，应更加关注其决策对控制权及行业竞争的长期影响，而不是短期收益。

建议 31: 确定特许权协议期限时应体现明确的公共透明度，与通行费制定过程中的其他方面保持一致。特许期应基于明确的公共利益考量，包括维持有竞争性的行业结构。

建议 32: 新州政府应更多采用竞争性招标流程，而不是主动提议新的收费公路特许权。

建议 33: 新州政府应对漫游费进行监管，以促进未来收费公路公私伙伴关系的竞争。

建议 34: 应向公众披露通行费的全部相关细节。本次评估建议政府与特许经营商合作，设法消除在此方面阻碍披露相关 BCFM 信息的障碍。

为驾车者提供透明度

建议 35: 提供有关过去和预计通行费支出的个性化分析，改善驾车者的零售体验。

建议 36: 新州政府应通过新州服务局（Service NSW），利用网络和道路标识向驾车者传递更多有关路线选择和行程规划的信息。

通行费方面的客户宣传工作

建议 37: 新州政府应在新州高速公路局实体内设立通行费客户宣传职能，以便于：

- a) 了解影响驾车者的系统性投诉，并在相关情况下将投诉转交其他相关机构处理
- b) 对系统、流程和立法的改进施加影响，以尽量减少未来的客户投诉，提高通行费的合规性
- c) 管理客户教育和提高认识活动
- d) 解决在向联网收费过渡过程中出现的新“痛点”问题
- e) 确保将客户投诉上报，并在适当的时限内作出回应，而且回应必须详细且公正
- f) 定期发布关于政府和行业实施通行费改革的报告

建议 38: 当新州高速公路局实体仍在通过客户宣传职能协助驾车者处理有争议债务时，新州政府应确保收费公路运营商暂停追讨相应的债务。

行业申诉专员

建议 39: 新州政府应与维州和昆州政府合作，探寻合作立法，要求收费公路运营商和零售商参与法定批准的独立争议解决计划。

通行费通知

建议 40: 新州政府应简化通行费通知流程，使其符合现代社会的需要。

债务追讨 - 刑事执法

建议 41: 新州政府应审查与未缴费违规相关的立法和政策，包括：



- a) 在实行联网收费前，修改违规标准，确保在使用综合计程收费的道路时（目前是WestConnex），一次行程中只记录一次未缴费违规。
- b) 作为引入联网收费的一部分，修改未缴费违规标准，一次行程中只记录一次未缴费违规。
- c) 确保以最理想、最公平的方式对司机或注册车主适用该违规标准。

债务追讨 – 民事

建议 42: 新州高速公路实体应通过客户宣传职能寻求更多机遇，改进民事追债的流程，包括：

- a) 由各收费公路运营商制定并公布最佳流程客户章程
- b) 评估民事追债方面的任何法律限制
- c) 制定策略，提高登记车主联系信息的准确性。