



# 独立通行费审查

## 公众意见征询总结报告

2023 年独立通行费审查

2023 年 8 月

# 目录

承认原住民 .....	4
概述 .....	5
<b>背景 .....</b>	<b>5</b>
关于独立通行费审查 .....	6
<b>背景 .....</b>	<b>6</b>
<b>此次审查的目的 .....</b>	<b>6</b>
<b>方法和活动 .....</b>	<b>6</b>
独立通行费审查 – 公众意见征询期.....	7
<b>我们做了些什么 .....</b>	<b>7</b>
<b>我们从谁那里听取了意见 – 快照 .....</b>	<b>7</b>
<b>我们都问了哪些问题 .....</b>	<b>8</b>
我们听取到了哪些意见 – 公众.....	9
<b>关键主题一览 .....</b>	<b>9</b>
<b>其他主题一览 .....</b>	<b>9</b>
<b>关键主题详情 .....</b>	<b>10</b>
<b>其他主题摘要 .....</b>	<b>14</b>
我们听取到的意见 – 利益相关者.....	16
<b>地方市议会 .....</b>	<b>17</b>
<b>大学、智库和私人顾问 .....</b>	<b>19</b>
<b>收费公路运营商 .....</b>	<b>21</b>

<b>协会和会员组织 .....</b>	<b>22</b>
<b>商会 .....</b>	<b>23</b>
<b>港口、卡车运输团体和企业 .....</b>	<b>24</b>
<b>最高行业机构 .....</b>	<b>25</b>
<b>政府机构 .....</b>	<b>26</b>
<b>独立争议解决机构 .....</b>	<b>27</b>
<b>汽车共享公司 .....</b>	<b>28</b>
<b>后续步骤 .....</b>	<b>28</b>
<b>感谢 .....</b>	<b>28</b>

## 承认原住民

此次独立通行费审查承认我们工作和生活的这片土地的传统守护者。

我们向过去和现在的长老们致敬，弘扬原住民的多样性和他们的文化遗产及与新南威尔士州的土地和水域的联系。

我们今天所使用的许多交通路线——从铁路线到公路，再到水路——都遵循了我们国家的第一民族数万年来所遵循的传统歌行路线、商队古道和仪式路径。

此次独立通行费审查致力于尊重原住民与这片土地、水域和海洋的文化和精神联系及他们对我们的社会所做出的丰富贡献。

## 概述

2023年4月5日，州长柯明斯（Chris Minns）议员阁下、财长丹尼尔·穆希（Daniel Mookhey）立法会委员阁和道路部长约翰·格雷厄姆（John Graham）立法会委员阁下宣布了此次独立通行费审查（此次审查）。

此次审查由澳大利亚竞争与消费者委员会前主席 Allan Fels 教授（澳大利亚官佐勋章 AO 获得者）和价格监督局前主席和维多利亚消费者事务署署长 David Cousins 博士（澳大利亚员佐勋章（AM）获得者）领导。

此次审查于 2023 年 6 月 14 日至 7 月 28 日进行了与社区和利益相关者的意见征询。

本文件概述了这段时间开展的公众意见征询活动。重点介绍了社区和利益相关者提出的关键主题和问题，并解释了此次审查的后续步骤。

## 背景

新南威尔士州的通行费是一种高速公路定价形式，采用“用户付费”模式，即通过向因使用高速公路而受益的道路用户收费来收回提供高速公路通行能力和连通性的成本。

除了用于建设基础设施外，这种形式的高速公路定价在管理交通流量和使用高速公路和更广泛的道路网络，以最大限度地减少延误、拥堵和事故方面发挥着作用。

新州收费安排的演变主要是随着新的收费公路的投入使用而采用逐案定价的方法。虽然有一套“新州收费原则”来指导通行费设定流程，但目前的收费安排并未反映一种全系统的方法，而是纳入了多种不同的收费机制。

这 10 项具体收费原则是：

1. 新的通行费只有在用户获得直接利益的情况下才会收取
2. 在能够提供更广泛的道路网络效益或能够为持续费用提供资金时，通行费就可以继续收取
3. 所有新建高速公路均按距离收费
4. 在所有高速公路上实行双向收费
5. 收取的通行费要反映高速公路网络的交付成本
6. 通行费要考虑支出增加、收入和可比收费公路的情况
7. 通行费将在切实可行的范围内在不同的高速公路上统一适用，并考虑到现有的特许经营权和通行费
8. 卡车通行费至少是汽车通行费的三倍
9. 运用相关法规，使卡车使用新建的高速公路路段
10. 未收费的替代主干道仍可供客户使用。

## 关于独立通行费审查

### 背景

2022 年，上届新州政府确定了进行收费公路定价和减免改革审查。2022 年 3 月发布了上次审查的调查范围。新州财政部（财政部）在新州交通部（交通部）的支持下，被要求领导上次审查，确认关切领域，并提出需要改革的方面。但并没有发布关于这项工作的正式报告。

在 2023 年新州的竞选活动中，工党曾承诺，一旦当选，将对道路通行费和通行费减免进行一项独立审查。2023 年 4 月 5 日，州长柯明斯（Chris Minns）议员阁下、财长丹尼尔·穆希（Daniel Mookhey）立法会委员阁下和道路部长约翰·格雷厄姆（John Graham）立法会委员阁下宣布了此次独立通行费审查（此次审查）。

本届政府承诺将进行此次审查，并公开审查建议。政府表示，此次审查将公开接受意见书，并将征询交通部门和付费公众的意见。

### 此次审查的目的

此次审查旨在简化收费公路定价安排。具体而言，此次审查将审查：

- 新州通行费的结构和水平，包括效率、公平性、简便性和透明度、与供应商的现有协议以及对各种交通方式的影响
- 通行费应在多大程度上反映道路的资本和运营成本、不同用户对道路可持续性的影响以及全天道路的使用情况
- 减免目标群体的适当选择，应为整个社区提供公平，以及如何确保社区而不是收费公路所有者从通行费减免中受益
- 通行费是否易于理解，驾驶者付费是否简便，收费行政管理是否高效；以及
- 影响道路通行费的竞争和监管范围，以及供应商的服务绩效。

### 方法和活动

此次审查由澳大利亚竞争与消费者委员会前主席 Allan Fels 教授（澳大利亚官佐勋章 AO 获得者）和价格监督局前主席和维多利亚消费者事务署署长 David Cousins 博士（澳大利亚员佐勋章 AM 获得者）领导。

Fels 教授和 Cousins 博士分别担任跨机构审查指导委员会的独立主席和副主席，该委员会还有来自财政部、交通部和新州内阁办公室的代表。

此次审查的[调查范围](#)已于 2023 年 5 月提交议会。审查负责人于 2023 年 6 月发布了一份[讨论文件](#)。

作为此次审查的一部分，审查负责人考虑了财政部和交通部迄今为止在审查新州收费安排方面已经完成的大量工作，摘要可在[财政部网站](#)上查看。

此次审查的公众意见征询期为 2023 年 6 月 14 日至 7 月 28 日。公众以及其他团体、组织和行业利益相关者被邀请以书面形式或在悉尼举行的三次公众意见征询听证会上提交意见。

在意见征询过程中，此次审查还与相关利益方举行了有针对性的非公开会议，听取他们的问题和反馈意见。

审查负责人将会考虑向此次审查提交的所有意见书。

2024 年年中，审查负责人将向新州政府提交最终报告并提出建议。

## 独立通行费审查 – 公众意见征询期

### 我们做了些什么

我们于 2023 年 6 月 14 日至 7 月 28 日进行了与社区和利益相关者的意见征询。公众、企业、学术界、地方市议会、政府机构、最高行业机构、地方商会、会员组织、利益集团和行业利益相关者应邀以书面形式或通过悉尼举行的三次公众意见征询听证会提交了意见书。

此次审查与 700 多个团体和个人进行了接触，以推广审查并邀请提交意见。交通部还于 7 月 3 日至 20 日在脸书、领英和推特等社交媒体上开展了关于此次审查的宣传活动。这项宣传活动得到了财政部的支持。

在有关此次审查的通讯中，我们引导公众阅读审查负责人于 2023 年 6 月发布的[讨论文件](#)。为鼓励尽可能广泛的参与，该讨论文件以英文、阿拉伯文、旁遮普文、简体中文和越南语提供。

在此次审查的过程中，还与相关利益相关者举行了多次会议，听取他们的问题和反馈意见。许多利益相关者随后向此次审查提交了正式意见书。

此次审查的意见征询期为利益相关者和公众提供了一个直接就通行费的影响发表意见的机会，并分享他们对改革的意见。意见征询有助于更深入地了解通行费对不同利益相关者的影响，也有助于确保审查结果是在获得充分信息的基础上得出的，且能够呼应社区的需求。

### 我们从谁那里听取了意见 – 快照

- 此次审查收到了 1120 名公众人士提交的正式意见书。
- 此次审查收到了 51 个利益相关者的正式意见书，其中 12 个利益相关者是在悉尼举行的公众意见征询听证会上提交的意见书。

- 此次审查与利益相关者举行了 21 次会议。本报告没有概述这些会议的内容，但其中许多团组随后向此次审查提交了正式意见书。
- 此次审查就以下事项举行了 3 次公众意见征询听证会：

7 月 11 日星期二 – 悉尼，到场的利益相关者有：

- Transurban
- Lidunian 伙伴咨询公司
- 澳大利亚基础设施伙伴智库
- Bayside 市议会
- 全国道路运输协会

悉尼会议当天还进行了现场直播，观看次数超过 300 次。

7 月 12 日星期三 – Parramatta，到场的利益相关者有：

- Parramatta 市议会
- NRMA（全国道路和驾驶者协会）
- 澳大利亚物流理事会

7 月 13 日星期四 – Penrith，到场的利益相关者有：

- 运输工人工会
- Blacktown 市议会
- 西悉尼区域市议会组织
- 一名社区成员和一名卡车运输小企业主也出席了 Penrith 会议。

### **我们都问了哪些问题**

在审查负责人于 2023 年 6 月发布的[讨论文件](#)中，提供了一些指导性问题，以帮助在此次审查的公众意见征询期间提示人们提供反馈意见。

该讨论文件中提出的指导性问题涵盖的主题包括：通行费的确定、竞争和监管、通行费评估标准（效率、简便性、透明度和公平性等子类别）、重型车辆和公共交通。



应当指出的是，公众意见征询的意见提交过程（包括一个可自由输入文字和上传文件的在线平台，以及参加悉尼公开听证会的机会）并不要求回答具体问题。

## 我们听取到了哪些意见 – 公众

### 关键主题一览

公众意见书中提出的前十大问题（按提及次数最多到最少的顺序排列）是：

1. 通行费价格以及行政管理收费的水平和设定
2. 为汽车共享用户提供通行费减免
3. 收费公路私有化和收费公路的日常运营
4. 新州政府政策——规划、公共交通、减免计划
5. 设置定价上限
6. 为拥堵或其他延误提供通行费豁免和折扣
7. 房车、休闲车、露营车通行费的豁免或折扣
8. 按距离定价
9. 摩托车通行费的豁免或折扣
10. 尖峰和非尖峰时段定价

### 其他主题一览

公众意见书中提到的其他主题包括：

1. 现金返还、返款和通行费减免计划
2. 分区收费，包括 CBD 区域或其他边界区
3. 重型车辆收费和收费公路的变化
4. 救济金领取者和低收入者的特别减免
5. 通行费定价的一致性和简便性，更好地沟通通行费价格
6. 为电动汽车提供减免
7. 收费收入使用的透明度

## 关键主题详情

### 1. 通行费价格以及行政管理收费的水平和设定

公众意见书中最常见的问题是通行费的总体水平和设定，还包括讨论行政管理费用和收费，包括罚款和定期通行费价格上涨。

压倒性的情绪是新州的通行费太贵了，特别是考虑到生活成本压力，高税收——包括燃料消费税和与拥有车辆相关的其他费用，包括保险、保养和注册；收费的经常性增加；整体收费制度造成的不公平社会结果；以及通行费的高昂性质如何推动用户行为（例如，由于价格过高，驾驶者被迫完全避免使用收费公路）。

#### 意见书中的相关评论

- “高速公路应该是长途复杂行程的一种便捷方式，而目前的通行费阻碍了这一点。”
- “目前的通行费对普通的经常性通勤者绝对不公平。”
- “费用高得让人望而却步，迫使车辆转到周围的道路上，整个就是一场噩梦。”
- “我们为汽车注册、驾驶执照和汽油所支付的税款应该用于建设和维护我们的道路网络，但要么这没有发生，要么政府和居民被敲了竹杠。”
- “公共道路根本就不应该收费。为使用汽车和支付道路费用，我们已被收了那么多的费。”
- “通行费价格对悉尼最贫穷的人口不公平。”
- “政府真的需要了解我们有多么的艰难。我们的存款真的花光了。”
- “政府鼓励人们搬到悉尼西区，以便有更好的机会获得首次置业补贴，但却大幅增加了通行费。”
- “高昂的费用阻碍了社会经济的流动性，限制了个人在本地之外寻求就业、教育、医疗保健和其他基本服务的能力。”
- “悉尼的家庭因见亲人而受到惩罚，尤其是去见悉尼西区的家人。”
- “我是一个低收入者，我在孩子上学时间工作是为了让我的孩子有地方住。上个财年，我付了\$2400多澳元的通行费，我花了工作一个月赚的钱，换来的却是堵在缓慢移动的交通中。”

### 2. 为汽车共享用户提供通行费减免

许多意见书提到了汽车共享车辆，以及新州现行收费制度下目前没有为此类车辆提供收费减免。在公众意见征询期间，收到了来自 GoGet 会员的大量意见书，支持为汽车共享用户减免通行费。还提到了 P2P 汽车共享服务，例如 Uber Carshare（与 Uber 不同）。

一个共同的主题是应该激励社区使用汽车共享服务。这些意见书指出了多项好处，例如比个人拥有汽车更具环境可持续性，有助于减少道路整体拥堵状况，并有助于缓解高密度地区的停车困难等。这些意见书指出，现行的车辆收费制度中没有提供共享汽车的通行费减免，阻碍了人们使用此类服务。将通行费减免扩展至私家车主，而不向汽车共享服务用户提供同样的减免是不公平的。虽然一些意见书指出，汽车共享用户应该获得通行费减免，但其他人则认为他们应该完全免除支付通行费。

#### 意见书中的相关评论

- “令人沮丧的是，尽管汽车共享用户致力于环保交通做法，但他们并没有获得通行费减免。”
- “如果私家车主可以享受通行费减免，为什么不对汽车共享通勤者减免通行费？我们使用相同的道路，并为这些道路缴纳相同的税款。”
- “GoGet 汽车共享用户的通行费减免符合政府更广泛的目标，即促进可持续交通选项，实现环境目标，改善新州居民的生活质量。”
- “需要奖励良好行为——为共享汽车用户提供通行费减免。”
- “我们试图做正确的事情，减少道路上不必要的车辆，但却因无法像过去使用自己的汽车那样申请退还所支付的通行费而受到惩罚，这没道理啊。”

### 3. 收费公路私有化和收费公路的日常运营

公众意见书中第三个最常提出的问题是收费公路的私有化。许多人反对收费公路由私营公司拥有和运营，指出收费公路是社区基础设施的一个重要组成部分，应由新州政府拥有和运营——特别是因为公路是由公众纳税建造的。一些意见书呼吁竞争监管机构的参与，以促进不同收费公路运营商之间的更多竞争，并帮助降低价格。相当多的意见书还评论了多条私人运营的收费公路的糟糕状况——特别是 M2 和 M5，指责收费公路运营商对公众缺乏问责和责任。

#### 意见书中的相关评论

- “道路是一种公共资源，私营企业拥有主要干道并用作收入来源是不公平的，也是政府未能对道路网络负有并承担责任的一个标志。”
- “应该有反对收费公路所有权垄断的规定，以产生定价竞争。”
- “以营利为目的的基础设施伤害了普通消费者，他们在使用其他交通方式方面几乎别无选择，或者其他选择在其他方面成本高昂，例如更长的行程时间。”
- “运营商应该妥善维护道路，达到可接受的状态。”
- “开发商似乎在过时建造（例如车道数量），以便他们可以通过拓宽来“迫使”政府延长合同。这会导致道路中断和糟糕的公民体验。”

#### 4. 新州政府政策 – 规划、公共交通、减免计划

许多意见书批评新州政府更广泛的政策——不一定与收费公路直接相关——但仍然会使收费公路的整体情况恶化。一些意见书呼吁政府提供更好的公共交通和主动交通选项——包括更好的跨城市交通连接，如地铁线、轻轨、公共汽车、人行道和自行车道——以帮助减少社区对收费公路的依赖。其他意见书对现行收费制度下的通行费减免总体上表示不满，认为纳税人在为减免买单，而好处却落入了私人收费公路运营商的口袋。还有一些意见书则指出，新州本届和往届政府在城市规划和收费公路规划方面缺乏远见。

##### 意见书中的相关评论

- “应该对真正有用、高效和实用的公共交通进行更多投资，以帮助缓解道路网络的压力。”
- “更好的跨城市交通连接（例如南北运行的火车或地铁线路）将有助于鼓励人们远离道路而去乘坐公共交通工具，这会使得重型车辆更容易在道路上行驶。”
- “...新州在批准收费特许权方面完全缺乏远见，这给道路用户造成了极大的经济负担，使得政府不得不通过通行费减免计划进行干预。“通行费减免”计划实际上是纳税人出钱对 Transurban 进行补贴，并使他们继续从荒谬的特许权中获利，允许他们在二十多年来能够以高于平均通货膨胀率的速度增加通行费。”

#### 5. 设置定价上限

第五个最常见的问题是关于设置通行费定价上限。有些人呼吁设置每日上限，而另一些人则呼吁设置每周、每月、每季度或每年上限。其他人则表示普遍支持现届政府计划在 2024 年初在现有的通行费减免返款计划的基础上引入每周\$60 澳元的通行费上限。

##### 意见书中的相关评论

- “收费公路真的需要引入与火车、巴士和渡轮的 Opal 系统相同的系统，并设置每日和每周上限，以帮助人们在这场生活成本危机中更好地应对。”
- “需要取消通行费或设置上限。每项通行费、每条公路，每个季度都涨价是不可持续的。作为一名具有活跃生活方式并参加各种社区活动的救济金领取者，通行费占了我的救济金的很大一部分，只不过是使收费公路的利润变得更高了。”
- “[设置上限的]缺点是仍会有收入流向特许运营商，而（高出上限的）收入将会通过政府拨款由不使用收费公路的那部分人承担。尽管可以说，这是为了“更大的利益”，但对那些不经常或从不使用收费公路的远郊和偏远地区的人们是不利的。”

#### 6. 为拥堵或其他延误提供通行费豁免和折扣

一些意见书呼吁在驾驶者无法以收费公路公布的限速行驶的情况下免除/退还或减少通行费——无论是由于拥堵、维护、事故还是驾驶者无法控制的其他问题。

#### 意见书中的相关评论

- “...作为收费公路用户，我花钱是为了比其他方式更快地到达某个地方。因此，我认为收费公路运营商需要在我们无法以正常速度行驶时为收取的通行费提供折扣。”
- “...由于收费公路管理不善造成的事故和浪费在交通拥堵中的时间应由收费公路运营商赔偿，向收费道路用户和因为运营商无法提供道路的基本服务而受到影响的人提供退款，因为这些道路本身就是为了减少拥堵和交通流量而建造的。”

### 7. 房车、休闲车、露营车的通行费豁免或折扣

在现行收费制度下，对高度超过 2.8 米的房车按“B 类车辆”收费，与重型商用车的收费方式相同。与此问题相关的意见书指出，房车应以另一种方式收费——要么与 A 类车辆相同，要么应该有资格获得其他折扣/减免，因为这些车辆通常不用于商业目的（通常由救济金领取者所拥有），不像商用卡车那样重，因而对道路造成的磨损较小。

#### 意见书中的相关评论

- “我的房车是用来休闲的，不是用来做生意的。而卡车司机可以申请通行费扣税，因为这是他们经营所需要支付的费用。”
- “很大一部分房车由退休人员拥有.....他们交了一辈子的税，现在靠有限的经济收入生活。休闲车的收费应与乘用车相同。”
- “我认为最公平的方式是按类别收费。我目前驾驶的是持有 1 级驾照可以驾驶的房车，却被收取与重量达 80 吨的 B 型双拖车载重卡车相同的费用。这些卡车运营者可以通过税收系统将通行费作为费用进行抵扣，而且他们还可以向客户收回这个费用。”

### 8. 按距离定价

在收费中更多地使用按距离收费是一个主要主题，特别是 M2 经常被提及。意见书指出，对只使用一小段高速公路的驾驶者和行驶更远距离的驾驶者收取相同的费用是不公平的。

#### 意见书中的相关评论

- “M2 的通行费需要按距离收费。在 Pennant Hills 路或 Beecroft 路进入高速公路的人需要为整个 M2 支付通行费，即使甚至没有使用到 M2 的一半距离。出于这个原因，我完全避免使用 M2。”
- “最小距离通行费是不合理的，例如从 King Georges 路到 Bexley 路.....这条短短的 2 至 3 公里路段以前是免费的，但现在因为连通了 M8，在 M5 公路的通行费以外，还加收\$3.30 澳元的通行费，这使得进出悉尼市中心的行程更加昂贵。”

### 9. 摩托车通行费的豁免或折扣

在现行收费制度下，摩托车按“A类车辆”收费，与普通汽车收费方式相同。意见书指出，摩托车应有资格获得减免或折扣，因为车型较小，造成的拥堵较少，对道路造成的损耗较小，燃油效率更高，排放量也更少。在这个群体中，有些人指出，新州应该像维多利亚州一样对待摩托车，在维多利亚州，摩托车是免收通行费的。

#### 意见书中的相关评论

- “摩托车骑手绝对没有必要支付与轿车或大型 SUV 车辆相同的通行费。摩托车所占空间更小，不会像车辆那样损坏道路，产生的污染更少。”
- “如果减少[摩托车]的通行费，则将鼓励更多的驾驶者在日常通勤中改用摩托车，从而缓解拥堵。尖峰时段悉尼道路上的大多数汽车车内只有一个人，燃料和道路空间的使用效率非常低。”

### 10. 尖峰和非尖峰时段定价

新州收费公路应引入尖峰和非尖峰时段定价安排。尖峰时段的通行费价格略高，非尖峰时段的通行费价格略低。这将有助于鼓励驾驶者尽可能避免在尖峰时段使用收费公路（要么选择不同的时段行驶，要么选择其他方式，如公共交通工具）。这将有助于减少交通拥堵和事故。一些意见书称，在非尖峰时段，通行费应该完全免费。其他人则建议，应该为“次尖峰时段”设置第三类定价。

#### 意见书中的相关评论

- “应该劝阻驾驶者在尖峰时段使用车辆，并应该为通行费支付溢价。这也会有助于减少尖峰时段的交通量，并促进公共交通的使用和拼车。”
- “收费公路在非尖峰时段、周末和公共假期应该收费更低。”

### 其他主题摘要

下表是公众意见书中提到的其他主题和想法的摘要。

主题	意见书中提到的想法
1. 现金返还、返款和通行费减免计划	<ul style="list-style-type: none"> <li>呼吁在 M5 上保留现金返还计划</li> <li>希望在其他收费公路（例如 M7）上提供更多现金返还计划</li> <li>现金返还计划应是自动的</li> <li>驾驶者应该可以选择将返现记入下一次车辆牌照续期</li> <li>减免计划是有偏见和歧视性的，因为只有拥有新州在线服务帐户的人才能享受该计划</li> </ul>
2. 分区收费，包括 CBD 分区或其他边界区	<ul style="list-style-type: none"> <li>有些人支持分区收费，整个高速公路网络中不同区域（分区）的价格不同</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 有些人支持 CBD 定价分区——除非必要，否则征收更高的通行费/征税，以阻止进入 CBD，从而减少交通拥堵</li> <li>• 划定 CBD 区将允许在 CBD 区有更多的行人并增加公共交通</li> <li>• 如果引入 CBD 拥堵分区/征税，则跨城隧道应是免费的</li> </ul>
<p>3. 重型车辆通行费和收费公路的变化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 某些收费公路上采用的重型车辆系数对重型车辆产生了极大的抑制作用，这会迫使重型车辆转到非收费公路上（俗称“鼠窜”），妨碍普通汽车在道路上的行驶，造成噪音、污染、道路磨损、住宅区干扰、驾驶危险/行人危险等</li> <li>• 重型车辆需要更多的激励措施来使用收费公路，特别是对小型企业来说</li> <li>• 重型车辆对收费公路造成更多磨损，因此应比其他驾驶者支付更高的费用</li> <li>• 呼吁减免零排放重型车辆的通行费</li> <li>• 对重型车辆设置通行费上限可能有助于激励他们使用收费公路</li> <li>• 呼吁在收费公路上提供夜间折扣（例如晚上 10 点至凌晨 5 点），以鼓励重型车辆在这一时段使用收费公路，以便在白天给其他驾驶者腾出收费公路的空间</li> <li>• 有人呼吁对所有重型车辆免收通行费</li> <li>• 对于不遵守道路规则，如危险尾随等的重型车辆用户，应在一段时间内禁止其使用收费公路</li> <li>• 应只允许重型车辆在左侧车道行驶，以缓解收费公路的拥堵</li> </ul>
<p>4. 救济金领取者和低收入者的特别减免</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 支持为救济金领取者提供通行费减免或豁免，类似于公共交通</li> <li>• 收费公路通常比非收费公路路况更好——应该鼓励养老金领取者使用这些更安全的道路</li> <li>• 呼吁持有医疗保健卡的人可获得通行费减免</li> <li>• 支持更广泛地通过经济状况调查提供通行费减免。低收入者、学徒、学生负担不起目前的通行费</li> </ul>
<p>5. 通行费定价的一致性和简便性，更好地沟通通行费价格</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 收费公路价格不一致，不同道路的收费不同，使规划和预测行程费用更加困难</li> <li>• 呼吁在整个收费公路网络中实现更一致的定价</li> <li>• 支持收费公路实行固定费率</li> <li>• 呼吁在进入收费公路前设置更好的静态标牌，以更好地告知驾驶者价格，并让驾驶者有足够的时间选择替代路线</li> <li>• 呼吁在进入收费公路之前提供更好的动态标牌：维护/事故/预期延误，并让驾驶者有足够的时间选择替代路线</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 呼吁在驾驶者在谷歌地图或任何卫星导航设备上开始导航时向他们提供通行费信息</li> </ul>
6. 电动汽车减免	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 呼吁对电动汽车等影响较小的车辆进行通行费减免或豁免</li> <li>• 对电动汽车的通行费减免将激励更快增加电动汽车的使用率，从而带来更好的环境效果</li> </ul>
7. 收费收入使用的透明度	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 一些意见书指出，政府和收费公路运营商在收费公路收入的使用和分配方面缺乏信息和透明度</li> <li>• 许多意见书对收费公路在建筑成本付清很久之后还收取通行费表示不满</li> <li>• 一些意见书呼吁将特定收费公路的收入回馈到最常使用这些收费公路的社区</li> </ul>

## 我们听取到的意见 – 利益相关者

除了从公众那里收到的反馈意见外，此次审查还听取了主要利益相关者的意见，包括地方市议会；大学、智库和私人顾问；收费公路运营商、协会和会员组织；商会；港口、卡车运输团体和企业；最高行业机构；政府机构、独立争议解决机构和汽车共享公司。

此次审查共收到了 51 份来自利益相关者的意见书，其中 12 个利益相关者是在悉尼举行的公众意见征询听证会上提交的意见书。两个利益相关者希望对其意见书保密。

此次审查还与利益相关者举行了 21 次其他有针对性的利益相关者会议。本报告没有概述这些会议的内容，但其中许多团组随后都向此次审查提交了正式意见书。



## 地方市议会

此次审查收到了 10 个地方市议会和一个市议会组织提交的意见书，包括：

- Bayside 市议会
- Blacktown 市议会
- 中央海岸市议会
- Canterbury Bankstown 市议会
- Parramatta 市议会
- 悉尼市议会
- Liverpool 市议会
- Penrith 市议会
- Shoalhaven 市议会
- The Hills Shire 市议会
- 西悉尼区域市议会组织

这些意见书强烈建议通过实施通行费上限、按距离定价以及尖峰时段和非尖峰时段收费等措施，改进现行收费制度。

位于悉尼西区和西南区的市议会概述了与通常不太依赖收费公路的 CBD 和东部城区相比，他们的选民在收费公路方面所遇到的独特经济和地理劣势。这些市议会认为，这些西区和西南社区的通行费经济负担阻碍了他们公平地获得基础设施、就业和服务。

地方市议会提出的另一个问题是避免使用收费公路的问题，特别是重型车辆。这些市议会注意到了重型车辆避开收费公路对当地社区的负面影响，包括噪音污染、空气质量下降、安全威胁和交通拥堵。这些市议会建议更好地激励重型车辆使用收费公路和/或防止重型车辆避免使用收费公路的情况。

许多市议会认为，新州政府与地方市议会之间缺乏有关收费的战略接触。提交的意见书表示，需要通过真诚和公开的对话，更好地征求公众的意见。他们主张此次审查要保持更高的透明度。

### 意见书中的相关评论

#### Bayside 市议会

- “我们既需要对使用高速公路的真正激励措施，也需要阻止使用本地道路连接，特别是重型车辆。”

#### Blacktown 市议会

- “西悉尼居民认为，他们因收费公路的费用而承受着不公平的负担，而其他人则受益于生活在公共交通更好的地区的便利。”

#### 中央海岸市议会

- “对收费公路网络进行成功的审查最终要提供实用、可交付和有针对性的措施，以确保对收费公路用户的公平定价；简化定价结构；并改善用户获取有关收费公路网络的信息，以向社区提高透明度。”

#### Canterbury Bankstown 市议会

- “市议会呼吁此次审查的主席和副主席提出强有力的可行性建议，以纠正当前收费制度中固有的结构性不公平、不平等和不透明性。”

#### Parramatta 市议会

- “避开使用收费公路对市中心的商家、工作人员、访客以及居住在市中心以内和周围的居民造成了重大的经济和社会影响。”

#### 悉尼市议会

- “对解决生活成本问题的支持不应将政府锁定在实际上是对收费公路运营商的长期转移支付中。”
- “为驾车者争取更高的性价比不能以牺牲具有吸引力的、经济上充满活力的场所为代价，也不能以建立一个更加公平和可持续的交通系统来支持悉尼的未来发展为代价。”

#### Liverpool 市议会

- “与悉尼大都会区的其他地区相比，Liverpool 地方政府区域的公共交通基础设施和服务效率低下，连通不畅。”

#### Penrith 市议会

- “市议会认为，我们的社区希望看到有证据表明花在通行费上的钱从长远来看会带来更好的社区效益。”

#### The Hills Shire 市议会

- “对于我们的居民来说，穿越悉尼地区的主要行车方式通常与收费道路网络相交叉——特别是往返悉尼 CBD 的行程。到目前为止，其他地区都获得了补贴，但 Hills 地区的居民却没有。”

#### 西悉尼区域议会组织

- “目前，与社区的战略对话是一个支离破碎、不连贯且以单个项目为中心的过程，未能吸引本应成为这一进程受益者的人参与。”

## 大学、智库和私人顾问

- 悉尼委员会
- Grattan 研究所
- 澳大利亚基础设施伙伴智库
- Lidunian 伙伴咨询公司
- 墨尔本大学
- 悉尼大学
- 昆士兰大学
- 卧龙岗大学

此次审查收到了来自三个智库、一家私人咨询公司和四所大学提交的意见书。

这些意见书认为，新州的收费公路网络需要变得更加公平和高效。他们指出，通行费太贵，令人困惑，难以理解，正在增加生活成本压力并造成不公平的社会后果。

一些意见书指出，目前的定价制度，包括燃料消费税和各种其他费用，缺乏透明度，且未能反映道路使用的真实成本。

一些意见书主张以整个公路网络为基础设置通行费，将尖峰、次尖峰和非尖峰时段收费和按距离收费与公平标准相结合。

一份意见书主张全面降低通行费价格，而其他一些意见书则指出，这些措施的后果可能会加剧收费公路的拥堵。意见书建议对整个道路和交通系统采取更整体性的看法，而收费公路只是整个图景的一部分。他们建议收费公路改革应在国家层面进行，而新州应发挥主导作用。

在这些意见书中，有一些人支持独立定价和监管仲裁庭（IPART）更多地参与通行费改革。

有些人建议新州政府可以考虑在悉尼大都市区引入低排放区，以阻止高污染车辆在人口稠密的地区行驶。

### 意见书中的相关评论

#### 悉尼委员会

- “悉尼人花了太多的时间和金钱在交通拥堵上。”
- “在我们看来，在悉尼对道路用户引入按公里收费将对减少交通流量产生最大的影响。”
- “如果我们使开车更便宜，就会有更多的人开车，这意味着会有更多的人更长时间地被困在交通拥堵中。”

- “为了确保我们不会孤立地审查通行费的成本问题，而在不经意间使开车成为比公共交通更便宜的选项，我们应该更广泛地审查悉尼的出行成本。”

#### Grattan 研究所

- “...新州正在实施第三个通行费减免计划，纳税人出资的补偿可能会支付给通行费公司。很明显，通行费无法为公路提供全部资金。”
- “新计划应设置因地点而异的尖峰时段收费，并在道路不太繁忙时免费或收取较低的费用。新计划应该建立一个机制，不时根据道路状况变化情况更新通行费费率。”
- “...视拥堵管理情况收费意味着，通行费在一天中的不同时间及在不同地点应该是不同的，当条件发生变化时，通行费也应随之改变。”
- “目标应该是改变驾驶者的行为，让他们可灵活做出何时、何地或如何出行的决定。”

#### 澳大利亚基础设施伙伴智库

- “现有的高速公路网络经常受到拥堵的影响，重要的道路连接仍然不完备，未来几十年对道路网络的压力将大大增加。”
- “道路网络收费为提高悉尼高速公路网络的利用率提供了一种实用的短期选择，而不会给州预算带来巨大的成本压力。事实上，如果设计和实施得当，为道路网络制定一个有效的收费制度可能会提供新的收入来源为基础设施提供资金。”

#### Lidunian 伙伴咨询公司

- “我认为，要解决收费公路合同问题，一个合乎逻辑的解决方案是采用加以监管的实用模式。”
- “...从更广泛的社区角度来看，这种监管监督很重要，因为这实际上被视为是在提供关于公平、公正和一致性的问题。”
- “我认为这里机会最大的主要领域是这些项目，一旦投入运营，我们如何最好地确保我们的投资者、我们的养老基金能够为他们实际承担的风险获得公平的回报。”

#### 墨尔本大学

- “通行费可用于实现与可持续发展相关的目标，例如缓解拥堵、减少排放、增强安全和社会公平。”
- “当汽车和卡车用户的费用得到优化时，将大大降低汽车和卡车的通行费水平和社会和环境成本，并获得合理的投资回报。”

#### 昆士兰大学

- “由于道路网络的价值并不取决于某一条道路，而是取决于整个交通系统，因此收费公路的有效管理对国家的福利至关重要，即使个别道路是私有的。”

## 悉尼大学

- “...通行费审查的定位应能够过渡到一个全网络解决方案，成为确保道路使用效率的长期承诺的一部分，并辅之以一些公平（正义和公平）规则，确保没有人会在经济上更糟糕。”

## 卧龙岗大学

- “在定价上需要胡萝卜加大棒，让人们在在悉尼驾车之前三思而后行。”
- “大悉尼地区在许多方面都面临着交通挑战。要恢复悉尼在世界十大宜居城市中的排名（2019 年前一直位列前十），将需要道路定价改革以及对铁路系统的持续投资。”

## 收费公路运营商

- 西北道路公司（NorthWestern Roads）
- Transurban

此次审查收到了收费公路运营商提交的两份意见书。

西北道路公司提交的意见书建议对新州高速公路的运营进行两项潜在的改进。首先，加强在关键决策点的信息提供，以促进知情选择，例如，分享有关交通状况、交通时间和通行费的实时信息。其次，加强简化收费通知支付的行政管理流程，以减少费用和客户的负担。目前，没有电子收费器 eTag 的单次行程会打印出纸本发票并按照车辆注册地址邮寄给驾驶者。相反，西北道路公司希望新州政府能够协助转向电子邮件系统。他们指出，这将降低客户的费用，提高准确性并使付款更容易。

Transurban 的意见书支持在整个收费公路网络中采用一种更一致的定价方法，这种方法除了按当日时间定价之外，可以结合使用按距离收费（分区）和进入费来管理需求。Transurban 指出，考虑到较短的行程可能对拥堵产生的影响，从而影响整个道路网络的效率，在整个悉尼收费公路网络实行固定进入费可能会帮助收取短途行程的边际成本。Transurban 指出，按当日时间定价在管理需求和拥堵方面可能是有效的，而对卡车实行非尖峰时段定价会鼓励卡车在道路不太繁忙的时段行驶，为其他通勤者提供更安全、更好的客户体验。Transurban 看到了改善收费通知流程和道路标牌的机会，以便能为驾驶者提供更多信息，帮助他们做出路线选择。

## 意见书中的相关评论

### 西北道路公司

- “在经济不确定、生活成本压力及新州财政充满挑战的时期，让我们的基础设施物有所值并支持经济增长比以往任何时候都更加重要。”
- “Westlink M7 和 NorthConnex 为从西悉尼到中央海岸的持续发展做出了重大贡献，使居民和企业受益。”

## Transurban

- “Transurban 认识到，通过逐步增加收费公路和“缺失环节”，公路网络的演变形成了多种收费制度。这些收费制度主要是由开发每条高速公路的资金需求确定的。”
- “Transurban 看到了与新州政府合作的机会，以解决悉尼收费公路网络的定价差异问题，为客户创建一个更简便、更透明的系统，实现更高效的道路网络。”

## 协会和会员组织

### 休闲

- 新州宝马旅行俱乐部
- 澳大利亚露营车和房车俱乐部
- 全国房车俱乐部协会
- 新州摩托车理事会

### 其他

- NRMA 保险公司
- 公共交通行动组织
- 新州商业协会 (Business NSW)
- 新州巴士协会
- Epping 公民信托
- 新州运输工人工会

此次审查收到了四个休闲协会和六个其他协会/会员组织（包括一个工会）提交的意见书。

这些意见书认为，定价条件缺乏透明度。意见书指出，结合使用按距离收费和按当日时间定价，并采用一个可反映何时何地出现拥堵情况的综合用户付费模型，可能会有助于提高通行费的公平性。

这些意见书支持改进所有收费公路标牌——包括定价和预期的延误或危险——以便驾驶者能够就是否使用或避开收费公路做出更明智的决定。

这些意见书指出，新州的公共汽车和长途汽车的收费与卡车相同，即为汽车收费的三倍。这些意见书认为，通行费价格应该更好地承认卡车与公共汽车执行的任务之间的差异，并考虑完全取消提供常规乘客和学校服务以及铁路替换服务的公共汽车的通行费。

意见书主张采用新的车辆级别，更好地考虑到车辆类型、尺寸和重量。意见书指出，目前的收费制度对摩托车手特别不公平，因为收费与普通汽车相同。

关于卡车等重型车辆，意见书建议对目前的定价系数进行广泛审查。这些意见书认为，在运输业运营的合同承运人 and 小企业运营者尤其受到当前系数的不公平影响。

意见书指出，与西北或悉尼东区的居民相比，目前的收费制度对西悉尼居民造成的影响是不成比例的。意见书认为，以前通过包括返款和折扣在内的临时举措来解决价格不一致问题的尝试，未能提供足够的减免。

### 意见书中的相关评论

#### NRMA 保险公司

- “理解通行费是如何计算的 NRMA 会员不到 10%。”
- “主要是由于地理位置原因，西悉尼...西南、西北和蓝山地区的 NRMA 会员，感觉在收费公路中处于最不利的地位。”
- “鉴于目前的定价结构，西悉尼的会员比其他任何地区都更有可能主动避免使用收费公路。”

#### 新州运输工人工会 (TWU)

- “小企业所面临的“负担”...可能归因于适用于重型车辆的通行费成本过高、重型车辆运营商需要使用收费公路频率较高以及.....没有设置每日通行费上限。”
- “运输行业的合同承运人 and 小企业主表示，他们经常会有“想要放弃”的想法.....因为可持续运营变得越来越困难。”
- “...对如何确定[重型车辆]系数保持透明是必要的。目前，在设定收费公路费率时所考虑的方法、定量或定性数据是不透明的。”
- “新州运输工人工会支持对重型车辆系数加以“修订”。然而，这种支持并不是认为有必要增加费用，而是要降低某些类型的重型车辆的系数。”

#### 商会

- Bexley 商会
- Canterbury Bankstown 商会

此次审查收到了两个商会的意见书。这些意见书指出了现行收费制度的缺陷。意见书概述了高效道路系统在经济上的重要性，并主张采取行动提高道路使用者生产力。

意见书概述了收费公路对本地道路和主要城镇中心的影响，包括交通瓶颈和拥堵。特别是，他们认为，最近 M8 的开通使 Bexley 地区的路况恶化，因为道路使用者试图寻求免费的替代路线。

关于通行费定价，这些意见书主张对重型车辆采取当日时间收费措施，以鼓励重型车辆在非尖峰时段行驶。这将优化道路性能，减少对本地社区的干扰，节省成本，且可能将这种节省的成本传导给社区，例如，降低货物的运送费用。

### **港口、卡车运输团体和企业**

- 澳大利亚物流理事会
- Freshmark
- 全国道路运输协会
- 新州港口运营公司 (NSW Ports)
- 新州道路运输协会

此次审查收到了来自港口、卡车运输团体和企业的五份意见书。

这些意见书指出，总体而言，新州的通行费太贵了。意见书特别关注重型车辆收费制度的公平性和准确性，并普遍主张在定价和如何使用通行费收入方面提高透明度。

这些意见书建议，应将尖峰和非尖峰时段定价安排引入新州收费公路，并指出需要仔细考虑此类安排，以确保不会对货运和卡车运输业产生负面影响。

意见书指出，根据现有新州通行费制度，商业运营商无法获得与私家车相同的通行费减免或优惠费率。

一份意见书建议设立一个独立的监管机构，以评估和批准新的通行费安排和特许权。另一份意见书则建议，新的通行费收费制度应为低排放车辆提供费用豁免或折扣。

新州港口运营公司指出，在供应链和澳大利亚国际贸易的更广大的背景下，拥有强大的新州高速公路网络非常重要。其意见书主要侧重于与重型车辆有关的收费制度所需的改革。意见书支持降低现有的非高峰时段重型车辆系数。

### **意见书中的相关评论**

澳大利亚物流理事会



- “悉尼通行费收费对货运物流的影响是该行业日益关注的一个问题；悉尼的通行费系统很分散，成本高且不一致，收费公路之间缺乏系统连接。再加上拥堵导致成本增加，无法转嫁给商业客户和消费者，缺乏可靠性，效率降低，没有提高生产力的机会。”
- “尽管通过通行费提供资金的新建道路往往有望提高生产力，但通常无法兑现这些承诺，使该行业背负着额外的成本和有限的（如果有的话）收益。”
- “由于既定的合同定价和竞争激烈的市场，通行费的财务负担对运输运营商来说具有挑战性，无法转嫁给客户。”

#### 全国道路运输协会

- “根据目前对使用者定价所采用的方式，即重型车辆的通行费及设定卡车通行费系数……对高速公路网络作为公共设施在创建一个宜居、高效且全球化的悉尼方面发挥作用的能力产生了严重的负面影响。”
- “为低排放和零排放车辆引入新的、较低的通行费将减少这些车辆的总拥有成本，从而加速提高使用率。这将改善城市空气质量（有毒排放）并实现净零碳排放，从而加速实现公共成果。”
- “在考虑讨论文件中提出的潜在的悉尼 CBD 拥堵收费区之前，新州政府应首先停止用重型车辆通行费补贴轻型车辆的做法，并将重型车辆通行费系数降到轻型车辆通行费的两倍上限。”

#### 新州港口运营公司 (NSW Ports)

- “卡车通行费系数需要为使用生产率更高的车辆提供适当的激励。一个高效的重型车辆通行费制度对于确保陆路运输成本保持在较低水平以及货物可以在整个城市范围内高效运输至关重要。”
- “新州现行法规不允许通过隧道运输危险品（包括油罐车或集装箱危险品），因此，这些车辆会使用收费高速公路网络之外的地面道路来避开高速公路网络上的隧道。为重型车辆保持可靠且高容量的危险货物地面路线至关重要，以保障燃料产品在悉尼和新州各地的持续高效配送。”

#### 新州道路运输协会

- “为卡车运输公司提供非尖峰时段折扣和“最后一公里”送货，以激励卡车运输公司和其他车辆在过了尖峰时段后再运营。因为在轻型车辆通勤时段卡车和送货车辆不在道路上行驶，这将很好地发挥作用并使道路更加安全。”
- “重型车辆运营商不应该支付更高的通行费而为道路网络升级买单，反过来却没有体验到所承诺的效率提高。”

#### 最高行业机构

- 澳大拉西亚道路安全学院
- 水泥混凝土和骨料协会
- 新州社会服务理事会
- 澳大利亚道路协会
- 悉尼步行协会

此次审查收到了来自最高行业机构的五份意见书。

这些意见书指出，新州的通行费太贵了，特别是考虑到生活成本压力。意见书还指出，整个通行费定价制度造成了不公平的社会后果。

一些意见书呼吁新州政府提供更好的公共交通和主动交通选择，并建议重新分配道路空间，以鼓励步行和骑自行车进行短途行程，并帮助减少民众对收费公路的依赖。一些意见书还支持按距离定价安排以及尖峰和非尖峰时段定价安排。

一份意见书建议新州政府应该为重型车辆考虑一系列其他收费方案，并应改变收费系统，以便投资于环境可持续设备和低排放车辆的运输公司能够获得更多的通行费减免或豁免。

### 意见书中的相关评论

#### 新州社会服务理事会

- “我们的主要建议是，在设定通行费和设计减免计划时，应考虑到贫困和经济弱势群体。”
- “低收入人群可能会高度依赖收费公路，而这并不总是他们的选择.....更多的低收入家庭被迫搬到远离就业中心、学校、服务和其他便利设施的地方，寻找负担得起的住房。这导致更多的低收入家庭因工作、教育和其他基本生活需求而使用收费公路出行，例如获得医疗服务 ...”
- “... 低收入家庭应获得比高收入家庭更多的通行费减免，而无论他们住在哪里，使用哪条收费公路。”

#### 澳大利亚道路协会

- “新州的收费公路带来了诸多好处，例如加快了新资产的交付速度，并引入了新技术，从而提供了更安全、更高效的道路。”
- “此次审查及时审视了管理眼前问题的短期减免措施，以及可以确保未来新州高速公路网络公平、高效和透明收费的长期考虑因素。”

### 政府机构

- 独立定价和监管仲裁庭 (IPART)
- 新州监察专员署

本次审查收到了两家政府机构提交的意见书。

这些意见书强调了收费系统的复杂性以及简化定价结构的必要性。

独立定价和监管仲裁庭表示支持此次审查，并表示愿意在未来对通行费进行额外的监管。

新州监察专员署详细说明了其所收到的有关通行费的客户投诉类型，并指出其没有管辖权处理有关私人收费公路运营商的投诉或与政策问题有关的投诉。在其管辖范围内的投诉通常属于行政管理性质，涉及：收到非投诉人所拥有的车辆的多次通行费通知；处理退款的延迟；从银行账户中错误扣款；不正确和无法解释的收费；车辆分类不正确；有故障的电子收费器 e-tag 及相关问题，例如行政管理费和视频匹配费；收债问题；投诉处理和客户服务问题，例如未能做出回复并解决问题；难以访问通行费账户；难以理解通行费对账单和详情；与通行费和内部复审结果相关的罚款。新州监察专员署还收到了有关通行费减免计划和现金返还计划的投诉，包括对获取资格、收款延迟、错误和客户服务等问题的担忧。

### 意见书中的相关评论

#### 独立定价和监管仲裁庭 (IPART)

- “...可能有理由进一步监管[收费公路]... 独立定价和监管仲裁庭将完全有能力对通行费进行额外的监管。”
- “我们将带来我们在监管交通基础设施和制定公共交通服务价格方面的丰富经验.....我们积极与利益相关者合作，并进行独立的研究和分析。在做出决策和建议时，我们专注于保护消费者免于遭受不合理的价格上涨，提高供应商的效率和服务质量，鼓励竞争，保护环境，并确保高效的服务提供商在财务上保持可行。”

#### 新州监察专员署

- “在 2021-22 年和 2022-23 两年中，新州监察专员署收到了 304 起与通行费有关的可采取行动的投诉。”
- “在过去的两个财政年度中，就通行费问题与新州监察专员署联系的人当中至少有 20% 被我们归类为“被指错方向”——即他们所担忧的事情处于我们的管辖范围之外。”
- “我们收到的某些与通行费有关的投诉可能会引起对设置收费公路、通行费涨价或寻找替代（非收费）路线的挑战的一般公平性担忧。除了提请有关政府机构关注他们的担忧之外，我们通常无法协助解决这些与政策问题有关的投诉。”

### 独立争议解决机构

- 通行费客户监察专员署

此次审查收到了一家外部争议解决机构——通行费客户监察专员署提交的一份意见书。

该意见书建议改进通行费的征收，例如合并通知。意见书指出，无法与用户联系上往往是由于用户未能更新联系方式或车辆注册信息造成的。这可能导致行政管理费用的增加以及可能产生的且仍未支付的其他通行费，而这些费用的每一项都会产生单独的行政管理费用。

## 汽车共享公司

- GoGet

此次审查收到了汽车共享公司 GoGet 的一份意见书。GoGet 指出，根据现有的新州收费制度，对共享车辆没有通行费减免，并主张政府引入减免。

意见书提到了汽车共享提供的社区利益，包括减少排放和道路整体拥堵。该意见书认为，没有为汽车共享车辆提供通行费减免正在阻碍驾驶者使用此类车辆。

更笼统地说，该意见书支持按距离定价模式，并在拥挤但公共交通完善的地区实行拥堵边界区收费。

## 后续步骤

此次审查负责人将继续密切审查公众和利益相关者提交的所有意见书。此次审查仍在继续接受书面意见书以供考虑，如果你希望提交意见书，请发送电子邮件至 [Tolling\\_PMO@transport.nsw.gov.au](mailto:Tolling_PMO@transport.nsw.gov.au)。

此次审查预计将于 2024 年年中完成，届时审查负责人将向新州政府提交最终报告。

## 感谢

感谢所有在公众意见征询期间参与此次独立通行费审查的人。

我们感谢新州社区成员和利益相关者的群策群力，并期待着继续与大家就道路收费的未来进行互动。



# 独立通行费审查