

国外高速路 收费面面观

高速公路在国庆长假中变成了热门话题,如今,全世界有80多个国家拥有高速公路,总长度接近25万公里。那么国外的高速公路是如何收费的?

管理方式决定收费方式,那些公认的管理有效、收费合理的高速公路可以划分为两类:美国通过燃油税获得养护公路资金,高速公路基本不再收费,采用这种方式的还有德国和英国;以日本为代表的国家在高速公路设置出入口,根据里程收费,某些时段有适当优惠,这样的国家还有法国、意大利、西班牙等。

法国 收费高速路节假日不免费

法国的高速公路承担了全国主要的路网流量,并通过实行免费和收费两种模式来分流缓解车辆拥堵。收费的高速公路通过特许经营方式由企业运营维护,国家负责监督企业的合同履行情况。

在法国,有四分之三的高速公路为特许经营公路,即收取通行费的高速公路。而特许经营的公司多达15家,经营着8474公里的公路。同一条高速公路则因各个路段的经营公司不一样而过路费各不相同。收费标准要由公司和法国可持续发展部下属的交通部基础设施局进行协商,法国可持续发展部每年也要对高速公路网的收费进行检查,杜绝特许经营公司随意上涨,并且规定过路费一年只能涨一次。

“没有高速公路是免费的,世界各国高速公路的资金要么来自过路费要么来自征税。法国的公路收费体系是公正的,因为它只面对路网使用者而不是全体法国纳税人。”法国主要特许经营公司之一的APRR在解释公路收费时直白地说,如果法国取消过路费,每个家庭要缴纳450欧元(1欧元约合8.19元人民币)的税。

细细算来,法国高速路收费确实不便宜。比如巴黎到马赛小汽车收费55.8欧元,还有媒体抱怨巴黎到波尔多高速收费超过50欧元,再加上60多欧元的耗油费用,相较而言,法国高速路出行成本明显高于西班牙、德国和比利时。

印度 南非 修建企业拥有30年经营权

有效的高速公路管理并不是发达国家的专利,一些发展中国家的高速公路治理也是有声有色。

几年前,在印度承建高速公路的建筑商,还可以向政府申请补贴,但是随着竞争越来越激烈,许多建筑商没有补贴也甘心修路。其原因在于,获得项目的公司在修建道路后有30年的收费权,期满后,高速公路由国家接管。收费标准由印度国家公路管理局规定。虽然印度的全部高速公路都是收费的,但是过路费非常低廉,小型车仅为每公里0.65卢比(约合0.08元人民币)。当日往返的车辆和一个月内通行50次以上的车辆还有另外的优惠。

南非的高速公路网称雄非洲,国家高速公路连接南非所有的大中城市。这些高速公路的主要路段由南非的私营企业集资兴建,收费站也由这些公司管理。他们与政府签署30年的“特许经营

法国的高速公路和免费高速公路则为车主提供了更多选择,比如A13巴黎到芒特拉若利一段是免费的,但因为免费,所以高峰时期车辆明显拥堵。为缓解巴黎西向高速路A13的车流过多,法国又开设了收费的A14公路。

收费高速公路通常安装有先进、实用的收费管理系统,收费系统实行无人值守的入口发放一次性磁卡通行券,最后在出口读卡收费。出口收费方式则分四种:人工收现金、信用卡结算、不停车收费、自动投币收费。在法国,从未听说收费高速路在节假日免费的情况。

协议”,到期后,这些公路收归国家。每条高速公路上有多个收费站,收费金额也不相同。比如从比陀到开普敦的1460公里路段,就有3个收费站,过路费总数是32.5兰特(约合25元人民币)。

美国 只有十分之一的路段收费

1956年,美国国会通过了《联邦资助公路法案》。法案规定,联邦政府和州政府以9比1的比例出资建设高速公路。联邦政府的资金由“联邦公路信托基金”提供,其资金来源是机动车的燃油税、购置税和使用税。

美国政府认为这是最公平的管理方法,开车的里程多自然使用道路多,交的税款也多。而对道路磨损严重的车型,比如重型货车,就要多交购置税和使用税。

联邦公路信托基金专门用于高速公路的建设和维修,然而修建高速公路并不便宜,而且正变得越来越

贵。1940年洛杉矶修建帕莎那公路时,造价为每公里62万美元(约合392万元人民币)。到了1993年,新修建的105号世纪高速公路每公里造价达到8700万美元(约合5.5亿元人民币)。

建设成本的增加和节能车辆的出现,使“信托基金”捉襟见肘,《联邦资助公路法案》逐渐落后于时代的节拍。上世纪80年代,美国的高速公路开始收费。

如今在美国10万公里的高速公路上,有将近1万公里是收费路段。一些高速公路坑坑洼洼,年久失修,要通过收取过路费来修缮道路。不过政府无法从中直接收钱,而是通过竞标的方式选出一个运营管理公司,与州政府签订协议,对这些路段进行收费。收上来的钱专款专用,整修该段高速公路。一旦协议到期,道路状况也令人满意,这段道路就有望重新免费通行。即使是收费路段,过路费也很有限,从几美元到十几美元不等。而且收费与里程无关,一次付费,就可以在这条公路畅通无阻。

在美国自驾游的驴友,通常对美国的高速公路赞不绝口,高速公路上的收费站很少,道路非常畅通,每个收费站都设有两种通道,除了人工收费通道,还有一种专门为已经购买了通行证(E-Z Pass)的车提供的通道,这些车主事先购买了类似“月票”的通行证,只要把通行证贴在车的挡风玻璃上,就可以大摇大摆地从收费站开过去,通道设有自动识别通行证的摄像头。

日本 “全路收费”节假日有上限

公路的建设和维修动用这些税收,连修建地下停车库、光缆和单轨列车也从这笔资金中出钱。甚至有人通过这笔庞大的税收谋取私人和党派利益。2006年,这项“道路特定财源制度”被取消。

日本民主党政府上台后,一度试图推行“免费高速公路”,出乎意料的是,日本国内68%的人反对这个措施。航运公司和铁路公司喊得最凶,因为高速公路免费直接影响他们的生计。日本的民众也认为这个政策不公平,一旦高速公路免费,那么本来从过路费中支出的道路养护费用,势必公摊到每个纳税人的头上。这对不经常驾车出行的家庭来说,是一笔无法回收的额外支出。

从2011年4月开始,日本实施了新的高速公路收费办法。“休日上限”政策受到了人们的欢迎。这项政策规定,在周末和节假日里,无论车辆在高速上奔驰多远,收取的费用最高为1000日元(约合80元人民币)。

日本的高速公路建设充满想象力,比如阪神高速公路就穿过一栋高层写字楼,楼里的导引写着“5~7层:阪神高速公路”。而日本的中部和北部还有三条“音乐公路”,汽车与地面标志的摩擦可以产生有节奏的“乐曲”。

本版稿件据《青年参考》、《国际先驱导报》

日本国内的高速公路总里程在2008年就达到7400公里,全部都是收费公路。不同公路的收费标准不尽相同,但是适用于同一个公式:收费额=基本费用+车型收费标准×行驶距离。

日本最初管理公路的思路和美国相似,1953年,时任日本首相田中角荣推动《有关道路整备费财源等临时措置法》的确立,将汽车燃油税费作为修路的资金来源。这个精神在随后的正式法规中得以继承,但是燃油税的用途却变得混乱起来。不仅高速