

# ورقة مناقشة

مراجعة مستقلة لرسوم عبور الطرق السريعة 2023

حزيران/يونيو 2023

3	تمهيد	1
4	مقدمة	2
4	2.1 ما هو موضوع ورقة المناقشة؟	
4	2.2 نطاق اختصاص المراجعة	
5	2.3 مراجعة عامة، مفتوحة	
6	3 الطرق السريعة واستخدام رسوم العبور في نيو ساوث ويلز	3
6	3.1 شبكة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز	
12	4 خلفية مراجعة رسوم العبور	4
12	4.1 المنافسة والتنظيم	
14	4.2 معايير تقييم رسوم العبور	
14	4.3 تسعير الشبكة	
14	4.4 التسعير على أساس وقت اليوم	
14	4.5 تسعير ديناميكي أو على أساس الوقت الفعلي	
15	4.6 تسعيرة خاص بنطاق جغرافي لوسط المدينة التجاري وبطوق عبور مناطق محددة	
15	4.7 المركبات الثقيلة	
16	4.8 قيود الطرق غير الخاضعة لرسوم عبور	
16	4.9 مبادئ التسعير	
17	5 دعوة لتقديم مداخلات خطية	5
17	5.1 أسئلة تتعلق بمراجعة رسوم العبور	
17	5.1.1 أسئلة عامة تتعلق بمراجعة رسوم العبور	
18	5.1.2 أسئلة محددة تتعلق بنطاق اختصاص مراجعة رسوم العبور	
21	6 جلسات الاستماع العامة	6
21	6.1 أوقات جلسات الاستماع وأماكنها	
21	7 المرفق أ: نطاق الاختصاص	7
21	7.1 خلفية عن رسوم العبور	
22	7.2 مراجعة رسوم العبور	
22	7.2.1 الطريق إلى مراجعة رسوم العبور	
22	7.2.2 نطاق اختصاص مراجعة رسوم العبور	
22	7.2.3 أنشطة محدّدة	
24	8 المرفق ب: مسرد المصطلحات	8

حضرات أصحاب المصلحة،

لقد أصبحت رسوم العبور أكثر انتشارًا في السنوات الأخيرة بعد تنفيذ مشاريع طرق سريعة رئيسية جديدة في سيدني. وفي وقت وصل معه التضخم إلى مستوى مرتفع نسبيًا، فإن هذا الأمر يسبب مخاوف لمستخدمي المركبات بشأن قدرتهم على تحمّل التكاليف وعدالة رسوم العبور.

تساعد رسوم العبور في تمويل طرق سريعة جديدة تم بناؤها من جانب أصحاب امتيازات في القطاع الخاص بموجب اتفاقيات مع الحكومة. هذه الترتيبات لم تكن شفافة بشكل كامل للجمهور، الأمر الذي يزيد من المخاوف بشأن مدى ملاءمة ترتيبات رسوم العبور.

إن استرداد التكلفة ليس الدور الوحيد الذي تلعبه رسوم العبور، إذ إن لها دور مهم أيضًا في ضمان التدفق الأمثل لحركة المرور على هذه الطرق السريعة. ويؤثر مستوى وهيكل رسوم العبور على كفاءتها في تلبية ذلك وكذلك على إنصافها.

وبما أن شبكة الطرق السريعة قد نمت بمرور الوقت بموجب عدد كبير من اتفاقيات الامتياز، هناك الكثير من الترتيبات المختلفة لرسوم العبور التي تشمل الشبكة بأكملها. ويُقال أن هذا التعقيد يسبب ارتباكًا وتعقيدًا لا داعي لهما. هناك حاجة لمعرفة ما إذا كان بالإمكان تبسيط نظام رسوم العبور.

يحتاج مستخدمو المركبات إلى معلومات جيدة عندما يتخذون قرارات بشأن استخدام الطرق السريعة التي تُستوفى عليها رسوم مرور. ويجب أن تكون هذه المعلومات واضحة وشاملة، كما يجب أن تسلط الضوء على البدائل المتاحة لمستخدمي المركبات.

لقد قامت حكومة السيد Minns في نيو ساوث ويلز التي تم انتخابها مؤخرًا بتعييننا لقيادة مراجعة رئيسية لترتيبات رسوم العبور على الطرق السريعة في سيدني. نُعتبر القضايا المتعلقة بكفاءة هذه الرسوم وإنصافها وبساطتها وشفافيتها في صميم هذه المراجعة. وإذا أمكن إجراء تحسينات معقولة، فإننا لن نتردد في التوصية بها.

إننا مستقلون، ولكننا نعمل مع الوكالات الحكومية في هذا المشروع. وقد تم إنجاز الكثير من العمل فعلاً من خلال مراجعة داخلية بتكليف من الحكومة السابقة، وسنقوم بالتأسيس على هذا العمل حسبما يكون مناسبًا.

وقد شددت الحكومة الجديدة على أهمية الطابع العام للمراجعة المستقلة الجديدة لرسوم العبور. لذلك فإننا سنقوم بإجراء مشاورات على نطاق واسع. توفر ورقة المناقشة هذه مزيداً من التفاصيل حول مراجعتنا لمساعدة مستخدمي المركبات وقطاع الشحن وجهات تشغيل أنظمة هذه الرسوم وغيرها على التواصل معنا.

إحدى الخطوات المبكرة في هذه العملية هي جلسات الاستماع العامة التي سنعقدتها في تموز/يوليو. كما أننا نتطلع إلى تلقي مداخلات خطية من الأشخاص المهمين والمنظمات المهمة.

**الدكتور David Cousins AM**  
نائب رئيس لجنة المراجعة

**البروفيسور Allan Fels AO**  
رئيس لجنة المراجعة

## 2.1 ما هو موضوع ورقة المناقشة؟

لقد تمّ إعداد ورقة المناقشة هذه لتقديم معلوماتٍ أساسية ومساعدةً لأفراد الجمهور والمنظمات التي ترغب في المشاركة في المراجعة المستقلة لرسوم العبور التي يقودها البروفيسور Allan Fels AO والدكتور David Cousins AM.

وكان قد أُعلن عن المراجعة المستقلة لرسوم العبور من جانب معالي رئيس الحكومة السيد Chris Minns، عضو البرلمان، ووزير الخزانة السيد Daniel Mookhey MLC، ووزير الطرق السيد John Graham MLC في 5 نيسان/أبريل 2023<sup>1</sup>. وكانت المراجعة جزءًا من التزام انتخابي رئيسي لحكومة السيد Minns لإجراء تحقيق بهدف تنفيذ إصلاحٍ طويل الأجل لشبكة رسوم العبور.

وعلى المدى القصير إلى المتوسط، أعلنت الحكومة الجديدة أنه سيكون هناك زيادة في مرتجعات الإعانة الخاصة برسوم العبور لمستخدمي المركبات من خلال استحداث حدٍ أسبوعي قدره 60 دولارًا على رسوم العبور المدفوعة و تخفيضها للشاحنات التي تستخدم M5 East و M8.

وتمّ تقديم نطاق اختصاص المراجعة المستقلة لرسوم العبور في الأسبوع الأول لجلسة البرلمان الجديد في 11 أيار/مايو 2023 (والتي يمكن العثور عليها على موقع [Treasury website](https://www.treasury.nsw.gov.au/toll-review)، <https://www.treasury.nsw.gov.au/toll-review>)، وفي المرفق أ). وتمّ أيضًا التأكيد على أن المراجعة المستقلة لرسوم العبور سيقودها البروفيسور Allan Fels AO والدكتور David Cousins AM اللذان يمتعا بخبرة واسعة في مجال تنظيم وسياسة الأسعار والمنافسة.

## 2.2 نطاق اختصاص المراجعة

لقد طُلب من المراجعة المستقلة لرسوم العبور فحص ما يلي:

- هيكلية ومستوى رسوم العبور في نيو ساوث ويلز في المستقبل بالنظر إلى كفاءتها وإنصافها وبساطتها وشفافيتها، وإلى الاتفاقيات الحالية مع مقدمي الخدمة والتأثير على كافة أشكال النقل
  - المدى الذي يجب أن تعكس فيه هذه الرسوم التكاليف الرأسمالية والتشغيلية للطرق، وتأثير المستخدمين المختلفين على استدامة الطرق واستخدام الطرق على مدار اليوم
  - الاستهداف المناسب لتخفيف أعباء الرسوم لتوفير الإنصاف للمجتمع بأسره وكيفية ضمان استفادة المجتمع من تخفيف أعباء رسوم العبور وليس استفادة مالكي الطرق التي يتم استيفاء رسوم مرور عنها
  - ما إذا كانت رسوم العبور مفهومة، وبسيطة بدرجة تساعد مستخدمي المركبات على دفعها، وذات كفاءة إدارية لتحصيلها
  - المدى الذي يمكن للمنافسة والتنظيم التأثير على رسوم العبور وكفاءة أداء الخدمة من قبل مقدم الخدمة.
- ستأخذ المراجعة المستقلة لرسوم العبور في الاعتبار تدابير تخفيف أعباء الرسوم قصيرة المدى التي ستنفذها الحكومة، والتي ستنطبق لمدة عامين، وتقييم تدابير تخفيف رسوم العبور للمدى الأطول التي يجب تطبيقها.
- كما ستأخذ المراجعة في الاعتبار المواقف المتعلقة بالسياسة للحكومة الجديدة.
- ستقوم المراجعة المستقلة لرسوم العبور بإصدار تقريرها النهائي العام المقبل لكي تقوم الحكومة بدراسة توصياتها.

<sup>1</sup> بيان صحفي صدر عن رئيس الحكومة ووزير الخزانة ووزير الطرقات، البروفيسور Fels بيداً العمل في مراجعة رسوم العبور، 5 نيسان/أبريل 2023

## 2.3 مراجعة عامة، مفتوحة

التزمت الحكومة بجعل المراجعة وتوصياتها عامة. وأشارت إلى أن المراجعة ستكون مفتوحة للمداخلات وأنها ستتشاور مع قطاع النقل والجمهور الذي يدفع رسوم العبور.

وطبقاً لذلك، ستسعى المراجعة إلى الحصول على مداخلات من الأشخاص المهتمين والمنظمات المهتمة وعقد جلسات استماع عامة في تموز/يوليو. يوجد مزيد من التفاصيل بشأن المداخلات والأجزاء العامة من جلسات الاستماع لمراجعتها في القسمين 5 و6.

وقد قدمت المراجعة أيضاً أدناه قائمة بأسئلة للإشارة إلى نوع القضايا التي ستدرسها المراجعة ولمساعدة المشاركين في صياغة ردودهم.

## 3 الطرق السريعة واستخدام رسوم العبور في نيو ساوث ويلز

يتم تمويل كل البنى التحتية العامة الجديدة التي يتم بناؤها في نيو ساوث ويلز إما من خلال مساهمات رأسمالية حكومية أو من القطاع الخاص. هناك تاريخ طويل لاستخدام رسوم العبور للمساعدة في تمويل أعمال بنى النقل التحتية الكبيرة. تعني هذه الرسوم أن مستخدمي البنية التحتية يساهمون بشكل مباشر في تكاليف البنية التحتية بدلاً من اضطرار الحكومات إلى تغطية هذه التكلفة مباشرةً من الضرائب العامة والإيرادات والاستدانات الأخرى التي تأتي من أفراد المجتمع الأوسع، سواء أكانوا يستخدمون البنية التحتية أم لا.

تم استخدام رسوم العبور على طرق وجسور سيدني في مطلع القرن التاسع عشر. وتم العمل بموجب هذه الرسوم أيضاً على جسر ميناء سيدني المملوك للقطاع العام منذ بدايته في عام 1932. ومع ذلك، فقد توسع استخدام رسوم العبور في الأونة الأخيرة بشكل كبير، مما سهّل نمو شبكة الطرق السريعة الرئيسية في سيدني.

وقد وقّعت الحكومات اتفاقيات مع شركات خاصة لتحمل التكاليف المرتبطة ببناء وتشغيل خدمات الطرق السريعة. تسترد هذه الشركات تكاليفها وتحصل على عائد على رأس المال عن طريق فرض رسوم العبور خلال فترة الامتياز.

تحدد اتفاقيات رسوم العبور المستوى الأساسي لهذه الرسوم وآلية تصعيدها لتطبيقها خلال فترة الامتياز.

بالنسبة للعقود الموقعة بعد عام 2009، يتم نشر أنظمة هذه الرسوم في العقود المنقحة والتي يتم إصدارها على الموقع الإلكتروني لهيئة النقل في نيو ساوث ويلز.<sup>2</sup>

تختلف التزامات السريّة بين كل عقد وآخر من عقود طرق رسوم العبور، وذلك على الرغم من أن الإفراج عن المعلومات الحساسة تجارياً سيطلب بشكل عام موافقة كل شركة صاحبة امتياز (انظر الجدول 1 أدناه).

تدرك المراجعة أن العقود التي تم التفاوض عليها بحسن نية من قبل الأطراف في الماضي تحتاج إلى الالتزام بها. وعليه، قد يعتمد تنفيذ التوصيات المنبثقة عن المراجعة على إعادة التفاوض بشأن هذه العقود. تُعتبر تكاليف أي تغييرات على ترتيبات رسوم العبور للمجتمع بأكمله عاملاً مهماً أيضاً. يجب أن تكون التغييرات ممكنة إذا كانت الإصلاحات المقترحة تصبّ في المصلحة العامة. وقد يمكن تحقيق نتائج مربحة للطرفين. وعلاوة على ذلك، من المهم أن تدرك الشركات الخاصة أن استمرار عملياتها يتطلب في النهاية دعم المجتمع الأوسع. يشير البعض إلى هذا على أنه الترخيص الاجتماعي الذي يتعين على الشركات الحصول عليه للقيام بعملها.

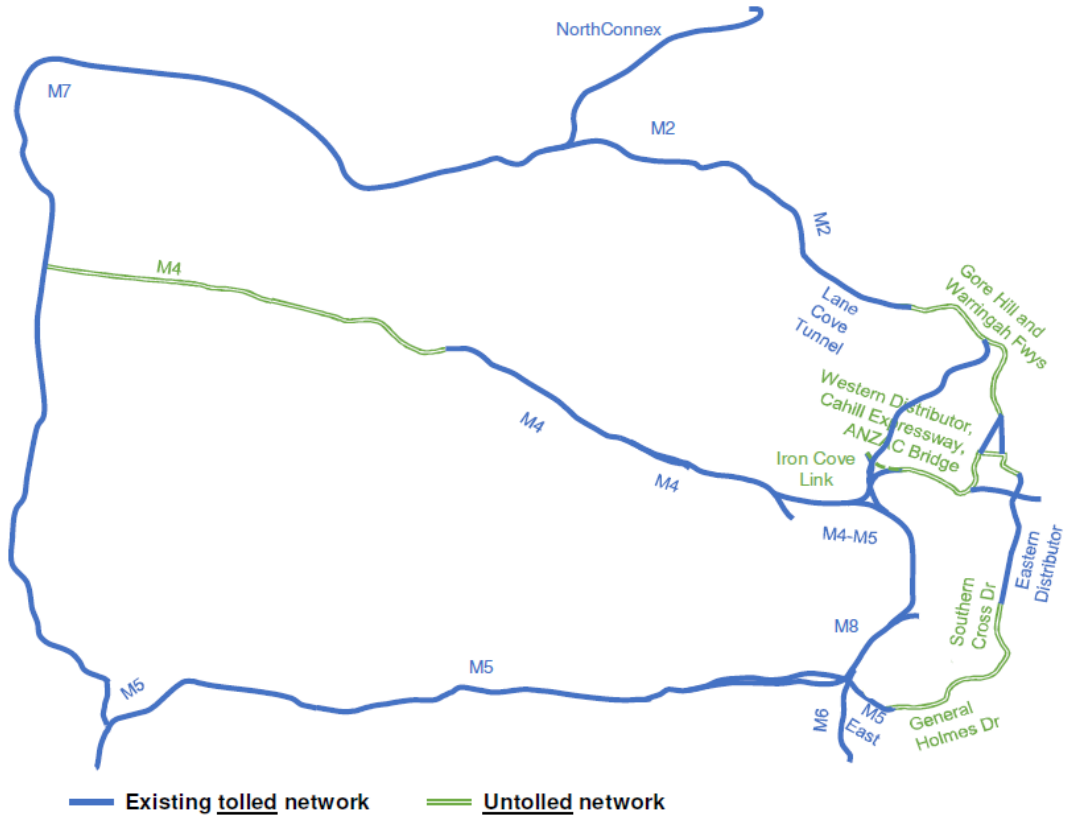
### 3.1 شبكة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز

تتكوّن 'شبكة الطرق السريعة' في سيدني من حوالي 179 كيلومتراً من الطرق السريعة مؤلفة من طرق بموجب رسوم مرور وبدون رسوم مرور. يوضح الشكل 1 شبكة الطرق السريعة الحالية بموجب رسوم مرور (باللون الأزرق) والطرق السريعة بدون رسوم مرور (باللون الأخضر).

<sup>2</sup> يتم تعريف اتفاقيات الامتياز على أنها عقود من الفئة 3 بموجب قانون اطلاق الجمهور على المعلومات الحكومية (الوصول العام) لعام 2009 (GIPA) ويجب نشرها. <https://www.transport.nsw.gov.au/operations/roads-and-waterways/business-and-industry/partners-and-suppliers/tenders-and-contracts-2>

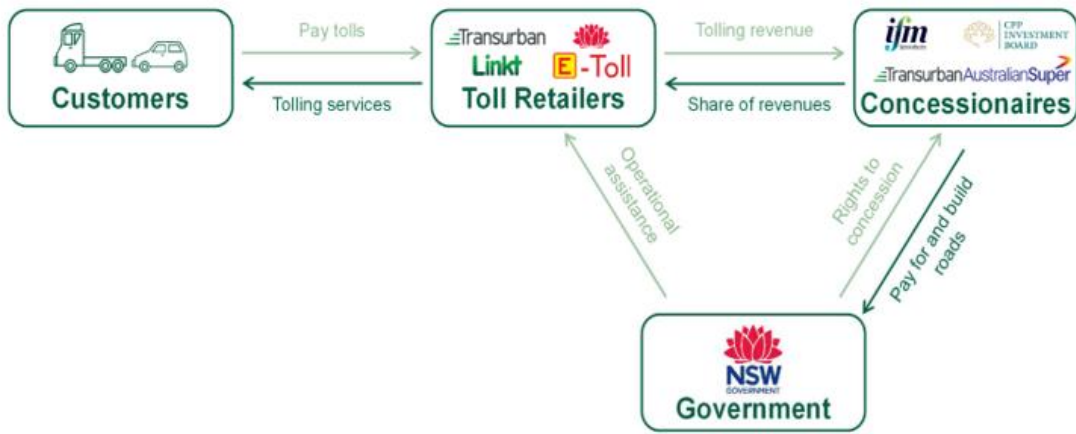
<sup>3</sup> يتم أيضاً نشر ملخص لمشاريع الطرق التي تُستخدَم بموجب رسوم مرور على الموقع الإلكتروني لدائرة الخزانة في نيو ساوث ويلز، وهو أحد المتطلبات بموجب التوجيهات العامة للشراكات بين القطاعين العام والخاص في نيو ساوث ويلز. <https://www.treasury.nsw.gov.au/projects-initiatives/public-private-partnerships/awarded-projects>

الشكل 1: شبكة الطرق السريعة في سيدني



إن شبكة الطرق السريعة هي نظام بيئي معقد. فعبر شبكة الطرق السريعة، هناك مجموعة من الأطراف - السائقون الذين يدفعون رسوم العبور، وتجار التجزئة الذين يحصلون هذه الرسوم نيابة عن الشركات صاحبة الامتياز (مالكي الأصول)، وحكومة نيو ساوث ويلز التي تبرم اتفاقيات مع الشركات صاحبة الامتياز المملوكة للقطاع الخاص بشأن ترتيبات رسوم العبور. تمتلك حكومة نيو ساوث ويلز أيضاً وتدير بعض الطرق التي تُستخدم بموجب رسوم مرور. يصف الشكل 2 هذه المسؤوليات.

الشكل 2: النظام البيئي لرسوم عبور الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز



تتكوّن شبكة الطرق السريعة من العديد من الطرق الفردية التي تُستخدَم بموجب رسوم مرور والتي تملكها مجموعة من المساهمين. يوضح الجدول 1 أدناه الطرق على أساس رسوم مرور وحيازات الشركات صاحبة الامتياز لها.

الجدول 1: قائمة بالطرق على أساس رسوم مرور في نيو ساوث ويلز (كما هي بتاريخ 1 حزيران/يونيو 2023)

الطريق على أساس رسوم مرور	الوصف	نهاية فترة الامتياز	الجهة صاحبة الامتياز
جسر ميناء سيدني	جسر بطول 1,1 كلم عبر ميناء سيدني من منطقة الوسط التجاري بسيدني إلى شمال سيدني	لا تنطبق	• ملك حكومة نيو ساوث ويلز: 100%
نفق ميناء سيدني	نفق بطول 2,7 كلم تحت ميناء سيدني من منطقة الوسط التجاري بسيدني إلى نورث سيدني	لا تنطبق	• ملك حكومة نيو ساوث ويلز: 100%
M4	توسيع الطريق السريع M4 – طريق سريع بطول 7,5 كلم من باراماتا (تشرش ستريت) إلى هومبوش (هومبوش باي درايف)	كانون الأول/ديسمبر 2060	• مجموعة شركاء 'سيدني للنقل' (STP) <sup>4</sup> : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Transurban: 50%</li> <li>○ AusSuper: 20.5%</li> <li>○ CPPIB<sup>5</sup>: 10.5%</li> <li>○ CDPQ<sup>6</sup>: 10%</li> <li>○ Tawreed<sup>7</sup>: 9%</li> </ul>
	M4 East - هومبوش (هومبوش باي درايف) إلى هيرفيلد (براماتا رود و West Link)	كانون الأول/ديسمبر 2060	
M5 South West <sup>9</sup>	طريق سريع بطول 22 كلم يربط M5 East – Westlink M7 و هيوم هايواي (يخضع لامتياز قائم حتى 11 كانون الأول/ديسمبر 2026)	كانون الأول/ديسمبر 2060	ستمتلك STP 100% من مشروع WCX الأساسي و Asset Trusts (تحتفظ Interlink Roads بامتيازات M5 South West حتى 11 كانون الأول/ديسمبر 2026)
M5 East	الطريق السريع M5 East الحالي بين كينغ جورج رود وجنرال هولمز درايف. هذا الطريق هو طريق قائم منذ مدة طويلة وله سجل مروري طويل	كانون الأول/ديسمبر 2060	
M8	نفق مزدوج بطول 9 كلم بين كينغزغروف و SPI	كانون الأول/ديسمبر 2060	

<sup>4</sup> STP هي مجموعة تتكون من Transurban و AusSuper و CPPIB و CDPQ و Tawreed (<https://www.transurban.com/content/dam/investor-centre/06/WestConnex-Acquisition-Equity-Raise.pdf>)

<sup>5</sup> مجلس استثمار خطة المعاشات التقاعدية الكندية

<sup>6</sup> Caisse de dépôt et placement du Québec

<sup>7</sup> Tawreed هي شركة متفرّعة مملوكة بالكامل لجهاز أبوظبي للاستثمار (ADIA).

<sup>8</sup> Interlink Roads Pty Ltd هي شركة متفرّعة مملوكة بالكامل لـ Transurban.

<sup>9</sup> تمتلك Transurban حالياً 100 في المائة من M5 South West (امتياز Interlink Roads). عندما ينتهي هذا الامتياز في 11 كانون الأول/ديسمبر 2026، سيشكل M5 South West جزءاً من امتياز WCX M5 حتى كانون الأول/ديسمبر 2060.



الجهة صاحبة الامتياز	نهاية فترة الامتياز	الوصف	الطريق على أساس رسوم مرور
	December 2060	نفق أنبوبي مزدوج بطول 7,5 كلم من M8 إلى M4 East في واتل ستريت	M4-M8 Link
Transurban (100%)	• كانون الأول/ديسمبر 2035	نفق بطول 2,1 كلم يربط دارلينغ هاربر في سيدني براشكترز باي	نفق عبر المدينة
Transurban: 75.1% IFM: 14.4% UniSuper: 10.5%	• تموز/يوليو 2048	طريق بطول 6 كلم يربط وسط مدينة سيدني ونفق الميناء وجسر الميناء بالضاحية الجنوبية وكسا	الموزع الشرقي
Transurban: 100%	• حزيران/يونيو 2048	طريق بطول 21 كلم يربط الساحل الشمالي السفلي لسيدني والمناطق الشمالية الغربية، ويربط Westlink M7 ونفق لاين كوف	Hills M2
Transurban: 100%	• حزيران/يونيو 2048	نفق مزدوج بطول 3,6 كلم يخدم الممر الشمالي الغربي لسيدني، ويتصل بـ Hills M2 يشمل المنحدرات ذات المتحسسات الإلكترونية على ميليتاري رود	نفق لاين كوف
Transurban: 50% QIC: 25% CPPIB: 25%	• حزيران/يونيو 2048	نفق بمسارين بطول 9 كلم يربط طريق M1 Pacific Motorway السريع بطريق Hills M2 السريع	NorthConnex
Transurban: 50% QIC: 25% CPPIB: 25%	• أيلول/سبتمبر 2051	طريق بطول 40 كلم في سيدني يربط بين M5 South West و M4 و Hills M2	Westlink M7

يوضح الجدول 2 أدناه الطرق التي تُستخدم بموجب رسوم مرور، وأنظمة تحديد رسوم العبور، والأسعار الحالية كما هي في أيار/مايو 2023. وهو يسلط الضوء على التباين في رسوم العبور (المحددة أدناه) ومعدلات تصعيد هذه الرسوم الموجودة عبر الشبكة بأكملها.

الجدول 2: تكاليف رسوم العبور والأسعار وتصعيدها في الطرق التي تُستخدم بموجب رسوم في نيو ساوث ويلز (اعتبارًا من أيار/مايو 2023، المصدر: Linkt)

الطريق السريع	تكاليف الاتجاه / طريقة تحديد رسوم العبور	رسوم الفئة أ (ساري المفعول في حزيران/يونيو 2023)	رسوم الفئة ب (ساري المفعول في حزيران/يونيو 2023) (مضاعف للشاحنات)	معدل التصعيد
جسر ميناء سيدني	جنوبًا/على أساس وقت اليوم	متغير، 4 دولارات في فترة الذروة	متغير، 4 دولارات في فترة الذروة (1x)	تحدها الولاية (لا يوجد تصعيد حاليًا)
جسر ميناء سيدني	جنوبًا/على أساس وقت اليوم	متغير، 4 دولارات في فترة الذروة	متغير، 4 دولارات في فترة الذروة (1x)	موازية لنسبة جسر ميناء سيدني
M4 (WestConnex)	لكل من الاتجاهين/ على أساس رسم الدخول زائدًا المسافة	رسم دخول 1,57 دولار 0,58 دولار/كلم الحد الأقصى 11,11 دولار	رسم دخول 4,71 دولار 1,74 دولار/كلم (3x) الحد الأقصى 33,32 دولار	أخذًا بالنسبة الأعلى بين مؤشر أسعار المستهلك (CPI) أو 4% حتى 2040، وبعد ذلك تنطبق نسبة CPI
M5 South West (WestConnex)	لكل من الاتجاهين/ ثابتة	رسم دخول 1,57 دولار 0,58 دولار/كلم الحد الأقصى 11,11 دولار	رسم دخول 4,71 دولار 1,74 دولار/كلم (3x) الحد الأقصى 33,32 دولار	نسبة CPI كل ربع سنة (لا تغيير بعد التسليم في 2026)
M5 East (WestConnex)	لكل من الاتجاهين/ على أساس رسم الدخول زائدًا المسافة	رسم دخول 1,57 دولار 0,58 دولار/كلم الحد الأقصى 11,11 دولار	رسم دخول 4,71 دولار 1,74 دولار/كلم (3x) الحد الأقصى 33,32 دولار	أخذًا بالنسبة الأعلى بين مؤشر أسعار المستهلك (CPI) أو 4% حتى 2040، وبعد ذلك تنطبق نسبة CPI
M8 (WestConnex)	لكل من الاتجاهين/ رسم الدخول زائدًا المسافة	رسم دخول 1,57 دولار 0,58 دولار/كلم الحد الأقصى 11,11 دولار	رسم دخول 4,71 دولار 1,74 دولار/كلم (3x) الحد الأقصى 33,32 دولار	أخذًا بالنسبة الأعلى بين مؤشر أسعار المستهلك (CPI) أو 4% حتى 2040، وبعد ذلك تنطبق نسبة CPI
M4-M8 Link (WestConnex)	لكل من الاتجاهين/ على أساس رسم الدخول زائدًا المسافة	رسم دخول 1,57 دولار 0,58 دولار/كلم الحد الأقصى 11,11 دولار	رسم دخول 4,71 دولار 1,74 دولار/كلم (3x) الحد الأقصى 33,32 دولار	أخذًا بالنسبة الأعلى بين مؤشر أسعار المستهلك (CPI) أو 4% حتى 2040، وبعد ذلك تنطبق نسبة CPI

معدّل التصعيد	رسم الفئة ب (ساري المفعول في حزيران/يونيو 2023) (مضاعف للشاحنات)	رسم الفئة أ (ساري المفعول في حزيران/يونيو 2023)	تكاليف الاتجاه / طريقة تحديد رسوم العبور	الطريق السريع
نسبة CPI كل ربع سنة	13,24 – 6,24 دولار (2x)	3,12 - 6,62 دولار	لكلٍ من الاتجاهين/ثابتة	نفق عبر المدينة
أخذًا بالنسبة الأعلى بين $CPI \times \%37,5 + \%63,5$ (AWE) و1% كل ربع سنة	18,17 دولار (2x)	9,09 دولار	شمالاً/ثابتة	الموزّع الشرقي*
أخذًا بالنسبة الأعلى بين مؤشر أسعار المستهلك (CPI) و1% كل ربع سنة	27,68 – 8,18 دولار (3X)	2,73 - 9,23 دولار	لكلٍ من الاتجاهين/ثابتة	Hills M2
نسبة CPI كل ربع سنة	13,24 – 6,24 دولار (3,4X)	1,92 – 3,84 دولار	لكلٍ من الاتجاهين/ثابتة	نفق لاین كوف
أخذًا بالنسبة الأعلى بين مؤشر أسعار المستهلك (CPI) و1% كل ربع سنة	27,68 دولار (3X)	9,23 دولار	لكلٍ من الاتجاهين/ثابتة	NorthConnex
نسبة CPI كل ربع سنة	1,89 دولار/كلم، بحد أقصى 28,14 دولار (3X)	0,63 دولار/كلم، بحد أقصى 9,38 دولار	لكلٍ من الاتجاهين/ على أساس المسافة	Westlink M7

\*بالنسبة إلى الموزّع الشرقي و M5 South West، يجب أن تكون مركبات الفئة أ أيضًا إما مركبة ذات 3 محاور يقل ارتفاعها عن مترين (2)، أو مركبة ذات محورين يقل ارتفاعها عن 2,8 متر.

#### أنواع معدلات رسوم العبور:

- **المعدل الثابت أو رسم العبور الثابت:** طريقة تقليدية لتحديد رسوم العبور تقضي بوجود رسم ثابت لاستخدام الطريق السريع، بغض النظر عن المسافة المقطوعة أو مدة الرحلة. عادةً ما يتم تطبيق رسوم المعدلات الثابتة عندما يكون هناك نقطة دخول وخروج واحدة.
- **رسوم العبور على أساس المسافة:** يتم احتساب رسوم العبور على أساس المسافة المقطوعة على الطريق السريع. توجد قناطر حساب رسوم العبور في نقاط الدخول والخروج على الطريق السريع وهي تسجل تفاصيل الملصقة الإلكترونية للمركبة أو تفاصيل لوحة رقم المركبة لحساب رسم العبور المنطبق.
- **رسوم العبور المتغيرة على أساس وقت اليوم:** يتم احتساب رسوم العبور على أساس وقت الرحلة. تدفع المركبات المسافرة خارج فترات الذروة رسم عبور أقل من المركبات المسافرة خلال فترات الذروة.

نظرًا لتوسع الطرق السريعة في سيدني بمرور الوقت، أصبح استخدام رسوم العبور أكثر انتشارًا وتشكل تكلفة كبيرة للكثير من مستخدمي المركبات. كذلك فإنه مع معدلات التضخم المرتفعة نسبيًا على مدار العامين الماضيين، فإن عبء تكلفة المعيشة نتيجة رسوم العبور هذه أثر كثيرًا على العديد من مستخدمي المركبات، خاصةً عندما لا يكون لديهم بدائل عملية تُذكر لاستخدام الطرق السريعة، بما في ذلك وسائل النقل العام.

في آذار/مارس 2021، بدأت أحزاب المعارضة تحقياً برلمانياً للنظر في عدد من جوانب رسوم العبور التي تثير القلق في المجتمع.<sup>10</sup> وجاء ذلك في أعقاب تحقيق تم إجراؤه قبل ذلك الحين في عام 2017.<sup>11</sup>

أثناء هذا التحقيق، أعلنت الحكومة أنها بدأت أيضًا في مراجعة تتولاها دائرة الخزانة وهيئة النقل في نيو ساوث ويلز لتسعير رسوم العبور. وبدأ التحضير لهذا العمل في كانون الأول/ديسمبر 2021 وتوقف في حوالي تشرين الثاني/نوفمبر 2022 ولم يتم إصدار تقرير عنه.

تقوم حكومة السيد Minns بإصدار تقرير موجز عن العمل السابق الذي تم الاضطلاع به في عام 2022 من قبل دائرة الخزانة في نيو ساوث ويلز وهيئة النقل في نيو ساوث ويلز. يقر العمل السابق بالتحقيق في مجموعة من الخيارات لإصلاح شبكة الطرق التي تُستخدم على أساس رسوم العبور في نيو ساوث ويلز وأن هناك حاجة إلى مزيد من العمل لإجراء تقييم بشكل مناسب لهذه الخيارات وأي خيارات أخرى قد تبرز.

تجري المراجعة المستقلة الجديدة لرسوم العبور، التي يقودها البروفيسور Fels والدكتور Cousins، بمساعدة من دائرة الخزانة في نيو ساوث ويلز، وهيئة النقل في نيو ساوث ويلز، ودائرة رئيس الحكومة ومجلس الوزراء. وسيتم استخدام تحليل الخيارات من العمل السابق جنبًا إلى جنب مع جميع الخيارات المحتملة الأخرى كجزء من المراجعة الجديدة. ومن هذا المنطلق، يُعتبر هذا التقرير الموجز عن العمل السابق بمثابة مساهمة في المراجعة المستقلة لرسوم العبور ولا يمثل توجيهات السياسة المعتمدة لحكومة نيو ساوث ويلز السابقة أو الحالية.

أما نطاق اختصاص المراجعة المستقلة الجديدة لرسوم العبور فهو مشابه للعمل السابق، ولكن هناك بعض الاختلافات في التركيز. وعلى وجه الخصوص، يتم التركيز بشكل أكبر في المراجعة المستقلة لرسوم العبور على كفاءة تحديد الأسعار لمعالجة الازدحام وزيادة كفاءة استخدام شبكة الطرق في سيدني، وملاءمتها مع وسائل النقل العام، بالإضافة إلى اتساق الأسعار عبر الشبكة الواسعة للطرق السريعة في سيدني. وعلاوة على ذلك، تُطلب من هذه المراجعة صراحةً النظر في نطاق تأثير المنافسة والتنظيم على رسوم العبور على الطرق.

### 4.1 المنافسة والتنظيم

لقد تُطلب من المراجعة المستقلة لرسوم العبور فحص مدى تأثير المنافسة والتنظيم على رسوم العبور وكفاءة تقديم الخدمات من قبل مقدمي الخدمة. يتناول هذا القسم بإيجاز كيف يمكن للمنافسة أن تؤثر على رسوم الطرق وما يمكن أن يكون عليه نطاق التنظيم.

المنافسة هي عملية يؤدي فيها التنافس بين الشركات إلى نتائج في السوق، وهيكلية أي قطاع هي المحرك الرئيسي للمنافسة. تضعف المنافسة بشكل عام عندما يكون هناك أقل من ثلاثة منافسين مباشرين، ناهيك عن اثنين. وقد لا تكون المنافسة فعالة في تحقيق نتائج جيدة في جميع الحالات، إلا أن الافتراض العام في أستراليا هو أنه حيثما يمكن تطبيق المنافسة، ينبغي إتاحة المجال لها للقيام بذلك. وقد تكون للقيود الحكومية على المنافسة ما يبررّها فقط إذا ثبت أنها تخدم المصلحة العامة.

تحدث المنافسة في مجال الطرق السريعة على أساس رسوم العبور بعدة وسائل، أشدها ضراوة هي المنافسة على الحق في تنفيذ الطرق السريعة وتقديم خدمات الطرق السريعة على أساس رسوم العبور. تقدم الشركات صاحبة الامتياز المحتملة عطاءات للحكومة للحصول على هذه الحقوق في البداية وعندما يحين موعد تجديد العقود. يمكن أن تؤثر الطريقة التي يتم بها تنظيم عمليات تقديم العطاءات هذه بشكل كبير على النتائج.

والسؤال عند اقتراح طرق جديدة على أساس رسوم العبور هو، هل تخضع هذه الطرق تلقائيًا لعملية مزاد تنافسية؟ يمكن أن يتمتع مقدمو الخدمة الحاليون بميزة كبيرة متصورة على الداخلين الجدد المحتملين في هذه العمليات من خلال امتلاكهم للكثير من المعلومات حول عمليات الأصول والقدرة على نمذجة حركة المرور، وما إلى ذلك. قد تكون هناك طرق لضمان وضع مقدمي العطاءات على قدم المساواة بشكل أكبر من خلال إتاحة البيانات ذات الصلة على سبيل المثال في متناول الجمهور.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> المجلس التشريعي لولاية نيو ساوث ويلز، لجنة المحفظة رقم 6 - النقل، أنظمة رسوم العبور على الطرق، 1 آب/أغسطس 2022.

<sup>11</sup> المجلس التشريعي لولاية نيو ساوث ويلز، لجنة المحفظة رقم 2 - الصحة وخدمات الزبائن، رسوم العبور على الطرق في نيو ساوث ويلز، 20 تشرين الأول/أكتوبر 2017.

<sup>12</sup> على سبيل المثال، لم تعارض ACCC اقتراح Sydney Transport Partners (اتحاد نقوده Transurban Limited) لاستحواذ حصة الأغلبية في مشروع WestConnex بعد قبول تعهدات يمكن للمحكمة فرضها تتطلب من Transurban نشر بيانات هامة لحركة المرور لمساعدة مقدمي العطاءات على المنافسة للحصول على امتيازات الطرق على أساس رسوم العبور في المستقبل. ACCC، لن تعارض ACCC عرض Transurban Consortium WestConnex بعد التعهد، 30 آب/أغسطس 2018. <https://www.accc.gov.au/media-release/accc-will-not-oppose-transurban-consortium-westconnex-bid-following-undertaking>

يمكن للشركات صاحبة امتيازات الطرق السريعة على أساس رسوم العبور أيضًا تلزيم الخدمات لمؤسسات أخرى وبالتالي الاستفادة من المنافسة لدفع الكفاءات لمصلحتهم الخاصة. وقد تغطي خدمات التلزيم لمصادر خارجية السلسلة الكاملة من خدمات الطرق السريعة، بما في ذلك الإنشاء والتصليلات وتشغيل الطرق السريعة وتحصيل رسوم العبور.

يواجه أصحاب امتياز رسوم العبور أيضًا ضغوطًا تنافسية من خلال أسواق رأس المال والتهديد المحتمل من عمليات الاستحواذ. ومن المرجح أن تؤدي هذه الضغوط إلى زيادة كفاءة الخدمة وإفادة المساهمين وليس مستخدمي المركبات بشكل مباشر.

وفي حين أن المنافسة المباشرة بين مقدمي خدمات الطرق السريعة ليست قوية بشكل عام بسبب خصائص الاحتكار الطبيعية لهذه الخدمات، إلا أنه يوجد بشكل عام نوع من المنافسة على هوامش الربح من خدمات نقل أخرى. وقد يكون هذا من طرق أخرى غير الطرق السريعة أو من خدمات السكك الحديدية الثابتة، بما في ذلك خدمات قطارات النقل العام والقطارات الخفيفة. وقد توفر هذه الخدمات سقفاً عاليًا لدرجة قوة السوق التي يمكن أن يمارسها أحد مشغلي الطرق على أساس رسوم العبور.

إذا لم تكن المنافسة فعالة في تحقيق نتائج جيدة لمستخدمي المركبات، فقد تكون هناك ضرورة لمزيد من التنظيم للقطاع من قبل الحكومة. فالقطاعات الأخرى (مثل المطارات) التي تتمتع فيها الشركات بقوة كبيرة في السوق تخضع في كثير من الأحيان لشكل من أشكال الرقابة على الأسعار من قبل الهيئات الحكومية مثل المحكمة المستقلة للتسعير والتنظيم (IPART) في نيو ساوث ويلز أو هيئة المنافسة والمستهلكين الأسترالية (ACCC) على الصعيد الوطني. أمّا كيف يمكن تطبيق ذلك، إن كان ذلك ممكنًا بالمطلق، جنبًا إلى جنب مع اتفاقيات الشركات صاحبة الامتياز الحالية أو المعدلة، فإنه سيكون من القضايا التي تحتاج المراجعة إلى دراستها.

## 4.2 معايير تقييم رسوم العبور

يتطلب نطاق اختصاص المراجعة دراسة كفاءة رسوم العبور وإنصافها وبساطتها وشفافيتها.

إن مفهوم الكفاءة في عملية التسعير أمر معقد. إلا أنه بشكل عام، تأخذ المراجعة هذا الأمر للإشارة إلى المدى الذي تعكس فيه رسوم العبور التكاليف الهامشية ذات الصلة والتميّزة بالكفاءة لإنشاء الطرق السريعة وتشغيلها، بما في ذلك التكاليف الاجتماعية ذات الصلة كتلك المرتبطة بالازدحام والآثار البيئية الناجمة، على سبيل المثال، عن الانبعاثات من المركبات. من المحتمل أن تختلف هذه التكاليف اعتماداً على وقت وصعوبة إنشاء البنية التحتية، على سبيل المثال ما إذا كان الطريق يتطلب حفر أنفاق ومستوى الازدحام على الطريق، مما سيؤثر على سرعة السفر.

ينم النظر في عدد من خيارات التسعير من خلال المراجعة. وهي تشمل تسعير الشبكة (مع النطاقات الجغرافية للطرق)، والتسعير على أساس وقت اليوم، والتسعير الديناميكي أو على أساس الوقت الفعلي، والتسعير الخاص بحزام العبور، ورسوم المركبات الثقيلة.

## 4.3 تسعير الشبكة

كان التركيز الرئيسي لعمل المراجعة السابقة هو النظر في مخططات رسوم العبور المستقلة العديدة التي تنطبق على الطرق السريعة المختلفة كشبكة واحدة كاملة لأغراض تحديد رسوم العبور أو التسعير.<sup>13</sup>

تسعير الشبكة هو وسيلة لتحقيق قدر أكبر من الاتساق في كفاءة أنحاء الشبكة في نهج تحديد رسوم العبور، على سبيل المثال من خلال اعتماد رسوم دخول ثابتة بالدولار إلى الشبكة ورسوم مرور متغيرة لاستخدام الشبكة على أساس المسافة المقطوعة. بموجب هذا النهج، من الممكن أيضاً تحديد نطاقات مختلفة في أنحاء الشبكة وتحديد تكاليف متغيرة مختلفة على أساس المسافة تعكس الخصائص المختلفة، بما في ذلك تكلفة إنشاء الطرق السريعة، وقدرة المستخدمين على الدفع، وتوافر بدائل لاستخدام الطرق السريعة، بما في ذلك النقل العام، وهذا أمر مهم على وجه الخصوص.

ستدرس هذه المراجعة أيضاً الآثار المترتبة على هذه الفكرة المهمة. في نهاية المطاف، ستحتاج المراجعة إلى الخروج بمجموعة من الأسعار التي تقي بمعايير الكفاءة والإنصاف والبساطة والشفافية التي يمكن تنفيذها في سياق الاتفاقات الحالية مع الشركات صاحبة الامتياز والتي تكون مستدامة من منظور ميزانية الحكومة.

ضمن نموذج تسعير الشبكة، أو بشكل منفصل عنه، يمكن اعتماد مجموعة من خيارات التسعير الأخرى. ستتم مناقشة هذه الخيارات تالياً.

## 4.4 التسعير على أساس وقت اليوم

قد تختلف سرعات المرور خلال اليوم تبعاً لحجم حركة المرور. يمكن أن تعكس رسوم العبور هذا الأمر كما هو الحال الآن مع رسوم العبور المنطقية خلال ارتفاع الذروة وخلال انخفاض فترة خارج الذروة على جسر ميناء سيدني. وكان الهدف تشجيع المستخدمين على السفر عندما تكون رسوم العبور أقل مما يساعد على زيادة سرعات المرور للذين يدفعون رسوم مرور أعلى.

تم اعتبار التسعير هذا على أساس وقت اليوم هذا كجزء من عمل المراجعة السابقة وسيتم فحصه بشكل أكبر من خلال المراجعة الحالية. ومدى الاستجابة المحتملة من جانب مستخدمي المركبات لإشارات الأسعار هذه أمر يتطلب مزيداً من الدراسة. كما أن قضايا التوزيع المرتبطة بالتسعير على أساس وقت اليوم، أي من على هذا الأساس يدفع رسوم العبور الأعلى ومن يدفع رسوم العبور الأقل، تحتاج إلى مزيد من التحليل.

من المحتمل أيضاً أن يكون وجود المرونة لتمكين تغيير هيكل رسوم العبور بمرور الوقت أمراً مهماً. تُعتبر الحجة للتسعير على أساس وقت اليوم والمدى الذي يتيح استخدام لنهج الشبكة للتسعير بمرونة كافية لتطبيق التسعير على أساس وقت اليوم في أجزاء معينة من الشبكة أمراً يجب مراعاته.

## 4.5 التسعير الديناميكي أو على أساس الوقت الفعلي

في العديد من القطاعات، بما في ذلك قطاع النقل، يتم تعديل الأسعار على مدار اليوم استجابةً لعوامل العرض والطلب. يشار إلى هذا النوع من مرونة السعر، الذي يستجيب بصورة متواصلة للعرض والطلب، بالتسعير الديناميكي أو على أساس الوقت الفعلي. وهو شائع، على سبيل المثال، في شركات الطيران والسيارات الخاصة المستخدمة بالإجرة (ridesharing).

لقد سهّل التقدم السريع في التكنولوجيا هذه التطورات ويمكن تطبيق هذا النوع من المرونة في الأسعار على رسوم العبور على الطرق.

<sup>13</sup> أصدرت الحكومة مؤخرًا ملخصًا للمراجعة التي أجرتها دائرة الخزانة وهيئة النقل في نيو ساوث ويلز، بمساعدة المستشارين الخاصين، للحكومة السابقة.

ومع ملاحظة فعالية التسعير الديناميكي أو على أساس الوقت الفعلي، لم تعتبر المراجعة السابقة هذا الأمر خيارًا ذا أولوية عالية على المدى القصير. ستدرس هذه المراجعة تجربة بلدان خارجية في مجال استخدام التسعير الديناميكي لتحديد رسوم العبور والنظر فيما إذا كان ذلك مناسبًا كنهج طويل الأجل لتحديد رسوم العبور في سيدني.

## 4.6 تسعير خاص بنطاق جغرافي لوسط المدينة التجاري وبطوق عبور مناطق محددة

اقترحت المراجعة السابقة أن نهج تسعير الشبكة يمكن أن يعمل بالنسبة لعدد من النطاقات الجغرافية على أساس التكلفة ذات الصلة أو خصائص أخرى. وأشارت المراجعة إلى أنه يمكن جعل الوسط التجاري (CBD) في سيدني نطاقاً جغرافياً خاصاً.

تقدم مدن لندن وستوكهولم وميلانو أمثلة على العمل بموجب اعتبار أماكن معينة نطاقات جغرافية لوسط المدينة التجاري. وبمزيد من التعميم، يمكن تطبيق تسعير خاص بنطاق جغرافي، يشار إليها أحياناً باسم حزام عبور (cordon)، في أماكن أخرى من المدينة كجزء من مخططات إدارة الطلب التي تهدف إلى تخفيف الازدحام. يتم فرض رسوم مرور كافية على حركة المرور القادمة إلى هذه المناطق لتقليل الازدحام وتعزيز استخدام وسائل النقل العام وتوفير المزيد من البيئات الصديقة للمشاة.

وكما هو الحال في موضوع التسعير الديناميكي، لم تعطي المراجعة السابقة الأولوية لخيار الوسط التجاري على المدى القصير ولكنه اقترح إمكانية النظر فيه على المدى الطويل.

## 4.7 المركبات الثقيلة

تُعتبر المركبات الثقيلة، وخاصة الشاحنات ولكن أيضاً الحافلات، من المركبات المهمة التي تستخدم شبكة الطرق السريعة وتوفر حصة غير متكافئة من عائدات الطرق السريعة، وذلك نظراً لارتفاع مستوى رسوم المرور التي تدفعها. يُستمد استخدام هذه المركبات للطرق السريعة من الطلب على البضائع التي تنقلها ومن الركاب الذين تقوم هذه المركبات بنقلهم. وتهدف شركات التشغيل إلى تحميل زبائنهم هذه التكاليف.

يجب فحص مضاعفات رسوم مرور الشاحنات الحالية عن كثب للتأكد من أنها تعكس بدقة التكاليف المرتبطة بالبلى الذي يصيب الطرق، ولكنها توفر أيضاً الحوافز المناسبة لاستخدام المركبات عالية الإنتاجية.

ناك فوائد كبيرة في مجالي السلامة والبيئة من المركبات ذات الإنتاجية العالية، التي تتيح تقليل عدد الرحلات، إذا لم يطرأ تغيير على العوامل الأخرى.

## 4.8 قيود الطرق غير الخاضعة لرسوم عبور

قد يتأثر تشغيل الشاحنات والحافلات على الطرق السريعة أيضًا بمتطلبات عدم استخدام الطرق غير الخاضعة لرسوم عبور. على سبيل المثال، الشاحنات والحافلات التي يزيد طولها عن 12,5 متر أو يزيد ارتفاعها عن 2,8 متر والتي تسافر بين M1 و M2 يجب أن تستخدم أنفاق NorthConnex ما لم يكن لديها جهة توصيل أو تحميل حقيقية يمكن الوصول إليها فقط عبر بنانت هيلز رود. قد توفر القيود المفروضة على ساعات تشغيل أرصفة التحميل حول منطقة الوسط التجاري بسيدني أيضًا حدودًا عملية على الساعات التي يمكن فيها للشاحنات توزيع البضائع واستخدام شبكة الطرق السريعة.

## 4.9 مبادئ التسعير

قررت الحكومة السابقة مجموعة من المبادئ كدليل لتحديد الرسوم.<sup>14</sup> وكان من المقرر عدم تطبيق رسوم العبور الجديدة إلا حيثما يتلقى المستخدمون فائدة مباشرة. والمبادئ العشرة المحددة هي:

1. عدم تطبيق رسوم مرور جديدة إلا حيثما يتلقى المستخدمون فائدة مباشرة.
  2. يمكن أن يستمر تطبيق رسوم العبور طالما أنها توفر مزايا للشبكة الأوسع أو تمويلًا للتكاليف الجارية.
  3. استيفاء رسوم العبور على أساس المسافة لجميع الطرق السريعة الجديدة.
  4. استيفاء رسوم العبور لكلا اتجاهي السفر على جميع الطرق السريعة.
  5. تعكس رسوم العبور المفروضة تكلفة تنفيذ شبكة الطرق السريعة وصيانتها وخدماتها.
  6. تأخذ رسوم العبور في الاعتبار الزيادات في النفقات والدخل والطرق المشابهة المُستخدمة على أساس الرسوم.
  7. سيتم تطبيق رسوم العبور بشكل متنسق عبر الطرق السريعة المختلفة، إلى الحد الممكن عمليًا، مع مراعاة الامتيازات ورسوم العبور الحالية.
  8. رسوم العبور من الشاحنات أعلى بثلاث مرات على الأقل من رسوم العبور من السيارات.
  9. يمكن وضع قوانين تتيح استخدام الشاحنات أجزاء جديدة من الطرق السريعة.
  10. تظل الطرق الفرعية البديلة التي تُستخدم بدون رسوم مرور متوفرة للزبان.
- وتجدر الإشارة إلى أن هذه المبادئ لا تنطبق حاليًا في جميع الحالات بسبب الترتيبات القديمة (على سبيل المثال، تُستوفي رسوم عبور باتجاه واحد من مستخدمي معابر ميناء سيدني). ستُنظر المراجعة في ما إذا كانت هذه المبادئ ستظل مناسبة للمستقبل.

<sup>14</sup> <https://www.parliament.nsw.gov.au/lcdocs/submissions/57351/0109%20Transport%20for%20NSW.pdf>



## 5 دعوة لتقديم مداخلات خطية

يجب على الأشخاص الراغبين والمنظمات الراغبة في تقديم مداخلات القيام بذلك خطيًا وتقديمها إلى المراجعة المستقلة لرسوم العبور بحلول 28 تموز/يوليو 2023.

إذا كنت ترغب في حضور جلسات الاستماع العامة وتقديم مداخلات، يُرجى تقديم مخطط عام لمداخلاتك قبل جلسة الاستماع بأسبوع واحد. ويمكن أن يتبع ذلك تقديم مداخلات بصيغتها النهائية إلى المراجعة المستقلة لرسوم العبور بحلول 28 تموز/يوليو 2023.

تُرجى المراجعة في ضمان وجود شريحة كافية من الآراء تمثل كافة قطاعات المجتمع ونظرًا للوقت المحدود المتوفر قد تحتاج المراجعة إلى تخصيص أماكن محددة في جلسات الاستماع. ستتم إعادة توجيه دعوة إليك إذا نجحت في الحصول على مكان.

يُرجى ملاحظة أن المراجعة المستقلة لرسوم العبور ستضمن التشاور المستهدف مع القطاع ومجموعات أصحاب المصلحة الرئيسيين الآخرين.

يمكن تقديم المداخلات من خلال [منصة قُل رأيك](https://www.nsw.gov.au/have-your-say/toll) التابعة لحكومة نيو ساوث ويلز (<https://www.nsw.gov.au/have-your-say/toll>) (review).

### 5.1 أسئلة تتعلق بمراجعة رسوم العبور

قدمت المراجعة أدناه قائمة بأسئلة تتعلق بنطاق الاختصاص والمعايير التي ستطبقها في تقييم رسوم العبور.

يمكن استخدام الأسئلة كدليل للأشخاص المهتمين والمنظمات المهتمة فيما يتعلق بنوع الأمور التي سيتم الترحيب بالتعليقات بشأنها. لا يحتاج مقدمو التعليقات إلى تناول جميع الأسئلة حيث قد تكون هناك أيضًا مسائل أخرى يرغب مقدموها في التعليق عليها. إذا تناول مقدمو التعليقات أيًا من هذه الأسئلة، فسيكون من المفيد ترقيم الإجابات على أساس أرقام الأسئلة.

#### 5.1.1 أسئلة عامة تتعلق بمراجعة رسوم العبور

A	أسئلة
1	ما هي المشكلات التي تراها في الأنظمة الحالية لرسوم العبور في سيدني؟
2	كيف تؤثر هذه المشكلات عليك؟
3	ما الذي برأيك يمكن القيام به بشأنها؟
4	بالنسبة لإصلاح رسوم العبور في نيو ساوث ويلز، ما الذي ستعتبره نجاحًا في هذا المجال؟

## 5.1.2 أسئلة محددة تتعلق بنطاق اختصاص مراجعة رسوم العبور

B	تحديد رسوم العبور
1	ما هي العوامل المهمة في تحديد مستوى رسوم العبور؟
2	كيف يجب أن تؤثر الحكومة على عملية تحديد رسوم العبور؟
3	ما هي التحسينات التي تود أن تراها في طريقة تحديد رسوم العبور؟
4	هل تعتقد أن رسوم العبور عبر شبكة الطرق السريعة يجب أن تمول تحسينات الشبكة (على سبيل المثال، زيادة الرسم على أساس المسافة بواقع 5 سنتات/كلم لتوسيع M2)؟

C	المنافسة والتنظيم
1	كيف تعتقد أن المنافسة يمكن أن تؤثر على رسوم العبور وكفاءة أداء الخدمة من قبل مقدمي الخدمة؟
2	ما هو النطاق الموجود لزيادة تأثير المنافسة في قطاع تحديد رسوم العبور؟
3	هل يجب أن تخضع رسوم العبور على الطرق السريعة الحالية أو على الطرق السريعة المستقبلية لرقابة مستمرة ومستقلة على الأسعار، على سبيل المثال من قبل IPART (الهيئة المستقلة للتسعير والتنظيم)؟ إذا كان الأمر كذلك، فكيف؟

C	معايير تقييم رسوم الطرق السريعة - الكفاءة
<b>خيارات التسعير</b>	
1	هل يجب تحديد رسوم العبور على أساس الشبكة؟ ما هي محاسن ومساوئ القيام بذلك بدلاً من تحديد رسوم العبور لأجزاء فردية من شبكة الطرق السريعة كما هو الحال الآن؟
2	هل يجب أن تختلف رسوم العبور وفقاً لتدفق حركة المرور، على سبيل المثال أعلى في فترات الذروة وأدنى في فترات خارج الذروة؟
3	هل يجب تحديد رسوم العبور على أساس الكيلومتر، مع رسم دخول ثابت أو بدونه؟
4	هل يجب تحديد رسوم العبور مع مراعاة مستويات الازدحام على شبكة الطرق الأوسع عرضاً (أي بما في ذلك الطرق غير السريعة)؟
5	<p><b>حزام العبور (Cordon)</b></p> <p>من المحتمل أن يعمل تحديد منطقة على أنها وسط تجاري على تحسين شبكة الطرق المحلية في الوسط التجاري عن طريق تخفيض عدد السيارات فيها، واجتيازها بسرعة أكبر، وزيادة استخدام وسائل النقل العام، وإيجاد بيئة أكثر ملاءمة للمشاة.</p> <p>هل تعتقد أن تحديد منطقة على أنها وسط مدينة تجاري أو منطقة تسعير أخرى يشار إليها بطوق عبور سيكون أمراً مرغوباً فيه و/أو ممكناً في سيدني؟</p> <p>هل هناك أشياء أخرى يمكن للحكومة القيام بها لتحقيق النتائج المرجوة بشكل أفضل لتقليل الازدحام في مناطق معينة؟</p>
6	ما هي ترتيبات رسوم العبور التي يجب أن تنطبق على الشاحنات على الطرق السريعة؟

C معايير تقييم رسوم الطرق السريعة - الكفاءة	
اعتبارات أخرى للتسعير	
7	هل يجب أخذ موضوع الانبعثات من المركبات بالاعتبار عند تحديد رسوم العبور؟
8	<p><b>تسعير لمستخدمي الطرق</b></p> <p>هناك وجهة نظر تبرز الآن مفادها أنه يجب العمل بمبدأ التسعير لمستخدمي الطرق في جميع أنحاء أستراليا ليحل محل الإيرادات المتناقصة من العائدات المنخفضة لضريبة الحكومة على الوقود، الناجمة عن زيادة الإقبال على المركبات الهجينة والمركبات الكهربائية بالكامل.</p> <p>ما هي التداعيات، إن وجدت، التي ترى أنها ستؤثر على رسوم العبور على الطرق السريعة وكيف ينبغي أن تستجيب هذه المراجعة لهذه المسألة؟</p>

D المركبات الثقيلة	
1	تسبب المركبات الثقيلة مزيداً من البلى على الطرق وتساهم في الازدحام مع المركبات الخفيفة. هل تعكس مضاعفات رسوم العبور الحالية للشاحنات بدقة قدرة المركبة على التسبب ببلى الطرق لكل طن تنقله من البضائع؟
2	هل توفر مضاعفات رسوم العبور الحالية حافزاً كافياً لاستخدام مركبات ثقيلة أكثر إنتاجية؟
3	هل توجد حوافز/متطلبات كافية لكي تستخدم المركبات الثقيلة الطرق السريعة بدلاً من شبكة الطرق غير السريعة، على سبيل المثال لتحقيق نتائج أكثر أمناً واستدامة وإنتاجية؟
4	هل هناك مجال لتحسين كفاءة استخدام الطرق من خلال تعديل قيود استخدام الشاحنات للطرق التي ليست على أساس رسوم العبور؟

E النقل العام	
1	ما هي العلاقات المتبادلة التي يمكن تحديدها بين رسوم العبور والنقل العام؟
2	هل يجب التعامل مع الحافلات مثل الشاحنات عند تحديد رسوم العبور التي يجب أن تنطبق عليها؟

F معايير تقييم رسوم العبور - البساطة	
1	يتم وصف رسوم العبور حالياً بعدة طرق مختلفة، على سبيل المثال مبالغ ثابتة، على أساس المسافة (بالكيلومتر)، على أساس المسافة مع مكّون ثابت (الدخول). هل يهم وجود هذا الاختلاف؟

G معايير تقييم رسوم العبور - الإنصاف	
1	هل من المناسب أن يدفع المستخدمون رسوماً لعبور الطرقات؟
2	هل يعادل مردود رسوم المرور تكاليفها؟ لماذا؟ أو لم لا؟
3	هل رسوم العبور منصفة لجميع مستخدمي المركبات؟ هل يمكن جعلها أكثر إنصافاً؟ وإذا كان الأمر كذلك، كيف؟
4	هل يجب على الحكومة تقديم إعانة لجعل رسوم المرور أرخص؟
5	<b>تخفيف رسوم الطرق</b> من المتوقع أن يتم تطبيق تدابير مؤقتة لتخفيف رسوم العبور خلال العامين المقبلين. إذا كان يجب الاستمرار في توفير إعانة رسوم العبور لمستخدمي المركبات مباشرة، فهل ينبغي أن يكون ذلك على أساس اختبار الدخل؟
6	هل يمكن إلغاء تدابير تخفيف رسوم العبور إذا تم تحديد تلك الرسوم بشكل مختلف عما هو عليه الآن؟
7	كيف يمكن التأكيد من استفادة المجتمع من المزايا التي تحصل عليها شركات تشغيل الطرق الخاضعة لرسوم عبور من زيادة حركة المرور نتيجة إعانة رسوم المرور التي تدفعها الحكومة؟
8	هل يمكن تحسين تحصيل رسوم العبور من خلال دمج الإخطارات والتدابير الأخرى؟

H معايير تقييم رسوم العبور - الشفافية	
1	إلى أي مدى يؤثر مستوى رسوم العبور على استخدام الطرق السريعة؟
2	ما هي المعلومات التي ستساعدك على اتخاذ قرارات أفضل فيما يتعلق باستخدام طريق خاضع لرسوم عبور؟

ستقوم لجنة المراجعة بإجراء مشاورات وجهاً لوجه مع الأطراف المهتمة طوال فترة المراجعة. إلا أنها قد خصصت أيضًا ثلاثة أيام لجلسات استماع عامة حيث ستكون هناك فرصة لقيام مزيد من الأشخاص والمنظمات بتقديم آرائهم مباشرة إلى البروفيسور Fels والدكتور Cousins.

ستكون جلسات الاستماع غير رسمية بطبيعتها. في هذه المرحلة، يريد البروفيسور Fels والدكتور Cousins المزيد من الآراء لتحديد وفهم المشكلات بدلاً من إجراء مناقشات مفصلة حول العلاجات المقترحة.

وستوفر جلسات الاستماع فرصة للوكالات الحكومية ومقدمي خدمات القطاع وكذلك المستخدمين لتقديم معلومات/ آراء ذات صلة بنطاق اختصاص المراجعة.

ستصدر دعوات لأصحاب المصلحة الرئيسيين للحضور وتقديم تلك المعلومات/ الآراء.

وسيتم توفير ترتيبات لجلسات سرية عندما تطلب الأطراف ذلك. ومع ذلك، تود لجنة المراجعة إطلاع الجمهور على أكبر قدر ممكن من المعلومات، وذلك نظرًا إلى الرغبة في تحقيق الانفتاح وجعل العملية عامة.

سيتم تسجيل نسخة خطية من جلسات الاستماع للمساعدة في المراجعة وإتاحة الإطلاع عليها بعد جلسات الاستماع.

### 6.1 أوقات جلسات الاستماع وأماكنها

ستعقد جلسات الاستماع العامة في الفترة من 11 إلى 13 تموز/يوليو 2023 في منطقة الوسط التجاري بسيدني وباراماتا وبنيث. للمزيد من التفاصيل بشأن جلسات الاستماع العامة، تفضل الموقع الإلكتروني لمراجعة رسوم العبور في نيو ساوث ويلز (<https://www.treasury.nsw.gov.au/toll-review>).

يجب على الأشخاص الراغبين والمنظمات الراغبة في تقديم معلومات وآراء في جلسة استشارة عامة الاتصال بفريق المراجعة من خلال [بوابة قُل رأيك الخاصة بمراجعة رسوم المرور](#) (<https://www.nsw.gov.au/have-your-say/toll-review>) مقدمًا للتأكد من أنه يمكن ترتيب ذلك. وقد يكون من الضروري اختيار الأشخاص الذين يقدمون آراءهم نظرًا للعدد المحدود من المداخلات التي يمكن تقديمها في جلسة الاستشارة.

ينبغي على الأشخاص الراغبين في حضور المشاورات كمراقبين فقط التسجيل لدى موظفي المراجعة من خلال [بوابة قُل رأيك الخاصة بمراجعة رسوم العبور](#) (<https://www.nsw.gov.au/have-your-say/toll-review>) مقدمًا قبل المشاورات.

## 7 المرفق أ: نطاق الاختصاص

في 8 أيار/مايو 2023، أصدرت حكومة نيو ساوث ويلز نطاق اختصاص مراجعة رسوم العبور. وهي مدرجة أدناه بالكامل.

### 7.1 خلفية عن رسوم العبور

إن رسوم المرور في نيو ساوث ويلز هي شكل من أشكال تسعير هذه الطرق الذي يطبق نموذج 'المستخدم يدفع'، حيث يمكن استرداد تكلفة إيجاد طرق سريعة قادرة على الاستيعاب وتوفير الترابط من مستخدمي الطرق الذين يستفيدون من استخدامها.

بالإضافة إلى بناء البنية التحتية، يلعب هذا الشكل من تسعير الطرق السريعة دورًا في إدارة تدفق حركة المرور واستخدام الطرق السريعة وشبكة الطرق عمومًا لتقليل التأخير والازدحام والحوادث.

لقد كان تطوّر ترتيبات رسوم المرور في نيو ساوث ويلز إلى حد كبير على أساس كل حالة على حدة مع فتح طرق جديدة على أساس الرسوم. وفي حين أن هناك مجموعة من 'مبادئ تحديد رسوم المرور في نيو ساوث ويلز' التي توجه عملية تحديد الرسوم، فإن الترتيبات الحالية لا تعكس نهجًا على مستوى النظام ككل وتتضمن العديد من الآليات الاستيعابية المختلفة (مثل معدلات التصعيد المختلفة، والنقطة مقابل المسافة، وأوقات اليوم مقابل الأساس الثابت، والتغييرات في السعر لكل وحدة مسافة أو لقاء وقت السفر الذي تم توفيره، وتعريفات مختلفة لتصنيف المركبات).

نتيجة لهذا النهج التاريخي لترتيبات تحصيل رسوم العبور عبر الولاية، تم تحديد العوامل التالية للنظر فيها كجزء من هذه المراجعة:

1. تحسين شبكة الطرق لتقليل آثار الازدحام، وتعظيم فوائد توفير وقت السفر، وتحديد فرص لتقليل تكاليف التشغيل الإجمالية.
2. تأثيرات تكلفة المعيشة، والإنصاف والعدالة لمستخدمي طرق نيو ساوث ويلز التي تفرض رسوم مرور، خاصةً بالنسبة للمسافرين المنتظمين الذين ليس لديهم بدائل عملية للنقل العام.

## 7.2 مراجعة رسوم العبور

### 7.2.1 الطريق إلى مراجعة رسوم العبور

في 12 شباط/فبراير 2023، التزم حزب العمل بالإشراف المستقل على مراجعة رسوم العبور وتخفيف هذه الرسوم إذا نجح في انتخابات نيو ساوث ويلز.

في ظل حكومة عمالية برئاسة السيد Minns سوف يتم تعيين البروفيسور Allan Fels AO، الرئيس السابق لهيئة المنافسة والمستهلك الأسترالية (ACCC)، لقيادة إصلاح شامل لشبكة رسوم الطرق.

من شأن البروفيسور Fels إذا تولى عملية الإصلاح أن:

- يضطلع فوراً بمسؤولية المراجعة التي تجريها دائرة الخزانة وهيئة النقل بشأن رسوم المرور الحالية
- يكون مسؤولاً عن التفاوض مع شركات تشغيل نظام رسوم المرور للتوصل إلى مكسب للسائقين؛ و
- يتم تكليفه بدراسة خيارات إصلاح طويلة الأجل لإصلاح نظام رسوم المرور في نيو ساوث ويلز، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر المنافسة المحتملة في عقود هذه الرسوم، ونقل البضائع المشحونة في الليل على الطرق التي تُستخدم بموجب رسوم مرور، واستخدام وسائل النقل العام للطرق التي تُستخدم بموجب رسوم، والامتيازات طويلة الأجل، وما تفعله الولايات القضائية الأخرى، والالتزام بعقود رسوم المرور. وفي ظل حكومة عمالية، سيتم الإعلان العام عن المراجعة والتوصيات، وستكون مفتوحة لتقديم مداخلات، وستتساور مع قطاع النقل وأفراد الجمهور الذين يدفعون رسوم العبور.<sup>15</sup>

وقد كلفت حكومة نيو ساوث ويلز البروفيسور Allan Fels AO، الرئيس السابق لهيئة المنافسة والمستهلك الأسترالية (ACCC)، والدكتور David Cousins AM، الرئيس السابق لهيئة مراقبة الأسعار ومدير شؤون المستهلك في ولاية فيكتوريا، بقيادة 'عملية إصلاح شامل لشبكة رسوم العبور' - وهي مراجعة مهمة لسياسة إصلاح التسعير للطرق السريعة في جميع أنحاء نيو ساوث ويلز.

سيكون البروفيسور Fels الرئيس المستقل والدكتور Cousins نائب رئيس اللجنة التوجيهية للمشروع المشتركة بين الوكالات، مع ممثلين من دائرة الخزانة في نيو ساوث ويلز وهيئة النقل في نيو ساوث ويلز ومكتب مجلس الوزراء.

وستكون المراجعة مفتوحة لتقديم مداخلات من قطاع النقل وأفراد الجمهور الذين يدفعون رسوم العبور، مع إصدار تقرير نهائي للجمهور.

وعند إصدار التقرير النهائي من قبل البروفيسور Fels والدكتور Cousins، سينظر مجلس الوزراء في توصياته.

### 7.2.2 نطاق اختصاص مراجعة رسوم العبور

سوف تفحص لجنة المراجعة الأساس لتحديد رسوم الطرق السريعة في سيدني وتأثير تدابير تخفيف الرسوم.

وعلى وجه التحديد، ستعتمد المراجعة في الهيكلية المناسبة للرسوم ومستواها المناسب للمستقبل مع مراعاة كفاءتها وإنصافها وبساطتها وشفافيتها واتفاقيات الامتياز التاريخية مع مقدمي الخدمات، وعلاقة جميع أنماط وسائل النقل برسوم العبور.

وستأخذ اللجنة في الاعتبار المدى الذي يجب أن تعكس فيه رسوم المرور التكاليف الرأسالية والتشغيلية لتوفير الطرق، وتأثير المستخدمين المختلفين على استدامة الطرق، واستخدام الطرق على مدار اليوم.

تساعد تدابير تخفيف عبء رسوم المرور على ضمان قدرة السائقين على تحمل تكاليف هذه الرسوم. وستعتمد المراجعة في الاستهداف المناسب لتخفيف عبء رسوم المرور، والإنصاف للمجتمع بأسره في تمويل ذلك التخفيف، وكيفية ضمان استفادة المجتمع من تدابير التخفيف وليس أصحاب الطرق التي تُستخدم على أساس الرسوم.

يجب أن تكون رسوم المرور سهلة الفهم، وأن يكون من السهل دفع هذه الرسوم من قبل السائقين، وأن يمكن تحصيلها بكفاءة من الناحية الإدارية.

### 7.2.3 ستدرس المراجعة مدى تأثير المنافسة وتنظيم التسعير على رسوم المرور وكفاءة أداء الخدمة من قبل مقدمي الخدمات.

### 7.2.4 أنشطة محدّدة

تشمل الأنشطة المحدّدة بدون حصر ما يلي:

<sup>15</sup>Chris Minns، عضو البرلمان ورئيس حزب العمال في نيو ساوث ويلز، و John Graham MLC نائب رئيس المعارضة في المجلس التشريعي بنيو ساوث ويلز ووزير النقل بولاية نيو ساوث ويلز، 'تخفيف أكبر وأفضل للسائقين في نيو ساوث ويلز من أعباء رسوم العبور'، بيان صحفي صدر في 12 شباط/فبراير 2023.

1. دراسة المراجعة التي أنجزتها دائرة الخزانة وهيئة النقل في نيو ساوث ويلز حتى الآن في مراجعة ترتيبات رسوم المرور في أنحاء نيو ساوث ويلز لتحديد ما إذا كانت تتوافق مع أولويات لجنة مراجعة رسوم المرور.
2. التشاور مع قطاع النقل وأفراد الجمهور الذين يدفعون رسوم العبور. تشمل المراحل الرئيسية لعملية التشاور ما يلي:
  - إصدار ورقة مناقشة عامة في الربع الثاني من عام 2023
  - عقد جلسات استماع عامة في أوائل الربع الثالث من عام 2023
  - طلب مداخلات من المجتمع وأصحاب المصلحة في القطاع
3. إصدار أوراق أو تقارير عامة لإطلاع الجمهور على الخيارات والمسارات المحتملة لإصلاح رسوم العبور.
4. العمل بتعاون مع أصحاب الطرق التي تُستخدم على أساس رسوم المرور لوضع مسار لتنفيذ أي تغييرات مقترحة على شبكة الطرق التي تُستخدم على أساس الرسوم.

المصطلح	الوصف
الرسوم والتكاليف الإدارية	يتم تحصيل الرسوم والتكاليف الإدارية من قبل شركات تشغيل رسوم العبور، بالإضافة إلى رسوم الطرق الأساسية المفروضة، لأسباب مختلفة تتعلق بتشغيل وإنفاذ هذه الرسوم. يمكن تقسيم الرسوم الإدارية إلى رسوم إنفاذ ورسوم مرور.
شركة صاحبة امتياز	شركة صاحبة امتياز الطريق الذي يُستخدم على أساس رسوم العبور. تُمنح الشركة صاحبة الامتياز الحق في تشغيل طريق سريع وصيانته و(في حالات معينة) بنائه وتمويله لأجل محدد أو فترة زمنية محددة، قبل إعادة الطريق السريع إلى الجهة الحكومية في حالته المطلوبة. وفي مقابل الخدمات المذكورة، يجوز للشركة صاحبة الامتياز تحصيل رسوم الطرق السريعة على أساس تعاقدى متفق عليه.
رسم عبور الطريق على أساس المسافة	يتم احتساب رسوم العبور بناءً على المسافة المقطوعة على الطريق السريع المعني.
رسوم الإنفاذ	رسوم الإنفاذ هي الرسوم المتعلقة بجباية وفرض رسوم العبور غير المدفوعة.
معدل مقطوع أو رسم طريق ثابت	طريقة تقليدية لتحديد رسوم العبور حيث يوجد رسم ثابت للمرور بغض النظر عن المسافة المقطوعة أو زمن الرحلة على الطريق السريع.
قانون إطلاع الجمهور على المعلومات الحكومية لعام 2009 (قانون GIPA)	يحدد قانون GIPA القواعد الخاصة بكيفية اطلاع الجمهور على المعلومات الحكومية التي تحتفظ بها وكالات القطاع العام في نيو ساوث ويلز.
مضاعف HV (مضاعف المركبات الثقيلة)	مضاعفات المركبات الثقيلة هي مضاعف تسعير يتم فرضه على تلك المركبات التي تتجاوز تعريفات الفئة أ (أي أكبر ارتفاع من 2,8 متر في وأطول من 12,5 متر) عند سفرها حاليًا على طرق تُستخدم على أساس رسوم العبور – وهي عادةً 3 أضعاف بموجب أنظمة رسوم العبور الحالية.
LV (مركبة خفيفة)	المركبة الخفيفة هي أي مركبة يتم تحديدها ضمن فئة التصنيف أ في هيئة النقل بنيو ساوث ويلز (أي بارتفاع 2,8 متر أو أقل وبطول 12,5 متر أو أقل).
خاضع لاختبار الدخل	تخفيف الرسم على أساس اختبار الدخل هو دعم مالي بموجب إعطاء الأهلية للأفراد أو الأسر تحت مستويات دخل/أصول محددة.
شبكة الطرق السريعة	الطريق السريع هو نوع مميز من الطرق له وظيفة نقل خالصة وليس أي غرض آخر؛ وتوفر الطرق السريعة حركة مرور رئيسية إقليمية وبين الأقاليم. وشبكة الطرق السريعة هي امتداد لطرق سريعة متصلة. تتكون شبكة الطرق السريعة في سيدني من 179 كيلومترًا تقريبًا من الطرق، وتتألف من طرق برسوم مرور (80 في المائة) وطرق بدون رسوم مرور، وهي تربط مناطق مختلفة في أنحاء سيدني.
تسعير أوقات الذروة/خارج أوقات الذروة	شكل من أشكال التسعير المتغير، الذي يرفع الأسعار أو يخفضها خلال فترة ارتفاع وانخفاض الطلب على التوالى.
SHCs (معابر ميناء سيدني)	مصطلح يستخدم للإشارة بشكل جماعي إلى نفق ميناء سيدني (SHT) وجسر ميناء سيدني (SHB) ونفق الميناء الغربي (WHT).
ملصقة التعرف على المركبة	شكل من أشكال تحصيل رسوم العبور يعتمد على ملصقة إلكترونية مثبتة داخل المركبات، وهي تُستخدم حاليًا في جميع أنحاء نيو ساوث ويلز.
هيئة النقل في نيو ساوث ويلز	هيئة النقل في نيو ساوث ويلز هي وكالة النقل والطرق الطليعية في جميع أنحاء نيو ساوث ويلز.



المصطلح	الوصف
نظام مرتجعات إعانة رسوم العبور	نظام لتخفيف أعباء رسوم المرور يتم من خلاله استرجاع مستخدمي الطرق الخاضعة لرسوم عبور لجزء من رسوم المرور التي يدفعونها خلال سنة مالية (مثلاً لعام 2023 مرتجع الإعانة هو إعادة 40% بمبلغ يصل إلى 750 دولارًا إذا أنفق المستخدمون أكثر من 375 دولارًا لكل سنة مالية).
شبكة الطرق على أساس رسوم مرور	شبكة الطرق على أساس رسوم العبور في أنحاء منطقة سيدني الكبرى، سواء الحالية منها أو المستقبلية.
شركات تشغيل الطرق على أساس رسوم العبور	الجهات المسؤولة عن الصيانة التشغيلية للطرق التي تُستخدم على أساس رسوم العبور.
الرسوم العبور	رسوم العبور هو مصطلح يستخدم لوصف مختلف الرسوم المرتبطة التي تفرضها شركات تشغيل الطرق التي تُستخدم على أساس رسوم المرور والمتعلقة بإدارة تقديم خدمات دفع هذه الرسوم (أي رسوم المطابقة بالفيديو ورسوم الخدمة والرسوم غير المكتمل دفعها).
تحديد رسوم العبور على أساس الوقت المتغير في اليوم	يتم احتساب رسوم العبور على أساس وقت السفر.
WestConnex	طريق سريع يقع بغالبية تحت الأرض ويتألف من M4 و M5 South West و M5 East و M8 ووصلة M4-M8.
التسعير على أساس النطاق الجغرافي	تسعير تتغير بموجبه رسوم المرور على أساس النطاق الجغرافي (مثلاً: النطاق الجغرافي الشمالي والنطاق الجغرافي الشرقي).

## تبرؤ من المسؤولية

تم إعداد هذه الورقة من قبل البروفيسور Allan Fels AO والدكتور David Cousins AM لغرض الحصول على تعليقات من الجمهور، كجزء من المراجعة المستقلة لرسوم المرور بتكليف من حكومة نيو ساوث ويلز.

لا يضمن البروفيسور Allan Fels AO والدكتور David Cousins AM وحكومة نيو ساوث ويلز ولا يقبلون أي مسؤولية قانونية من أي نوع تنشأ عن أو مرتبطة بدقة أو موثوقية أو سريان مفعول أو اكتمال أي مادة واردة في هذه الورقة أو مرتبطة بما جاء ذكره.

سيكون قراء هذه الورقة مسؤولين عن إجراء تقييمهم الخاص للمواد ويجب عليهم إجراء استفساراتهم والاعتماد على مشورتهم الخاصة عند اتخاذ القرارات المتعلقة بالمواد الواردة في هذه الورقة.

لا تمثل هذه الورقة ولا تشير إلى التوصيات التي قد يتم تقديمها إلى حكومة نيو ساوث ويلز ولا تمثل توجيهات السياسة المعتمدة لحكومة نيو ساوث ويلز السابقة أو الحالية.