



المراجعة المستقلة لرسوم عبور الطرق السريعة

موجز تقرير الاستشارة العامة

المراجعة المستقلة لرسوم عبور الطرق السريعة لعام 2023

آب/أغسطس 2023

المحتويات

3	اعتراف بالبلد
4	نظرة عامة
4	الخلفية
5	نبذة عن المراجعة المستقلة لرسوم العبور
5	السياق
5	هدف المراجعة
5	نهج المراجعة والنشاطات
6	المراجعة المستقلة لرسوم العبور – فترة الاستشارة العامة
6	ما قمنا به
6	لمحة سريعة عن الجهات التي زدتنا بأرائها وتعليقاتها
7	المواضيع التي طرحنا أسئلة بشأنها
7	الاقتراحات والتعليقات التي قدّمها لنا الجمهور العام
7	نظرة سريعة على المواضيع الرئيسية
7	نظرة سريعة على المواضيع الأخرى
8	المواضيع الرئيسية بالتفصيل
12	موجز للمواضيع الأخرى
13	الآراء والتعليقات التي تلقيناها من أصحاب الشأن
14	البلديات المحلية
16	الأكاديميون والمراكز البحثية والمستشارون الخاصون
18	شركات تشغيل الطرق الخاضعة لرسوم عبور
18	الجمعيات والمنظمات التي تضم أعضاء منتسبين
20	غرف التجارة
20	الموانئ والشركات والمصالح التجارية في قطاع النقل بالشاحنات
22	الهيئات العليا
23	الهيئات الحكومية
23	الهيئة المستقلة لحل النزاعات
24	شركات مشاركة السيارات
24	الخطوات التالية
24	شكراً

اعتراف بالبلد

تُعترف اللجنة المستقلة لمراجعة رسوم عبور الطرق السريعة بالأصحاب الأصليين للأرض التي نعمل عليها ونسكن فيها. ونقدم احترامنا إلى شيوخهم السابقين والحاضرين ونحتفي بتنوع الشعوب الأبوريجينية وثقافتهم المتواصلة وارتباطاتهم المستمرة بأراضي ومياه نيو ساوث ويلز.

إن العديد من طرق المواصلات التي نستخدمها اليوم، سواء أكانت خطوط السكك الحديدية أم الطرق أم المعابر المائية، تتبع مسالك الحلم التقليدية وطرق التجارة والمعابر الاحتفالية في البلد التي اتبعتها أبناء شعب وطننا الأوائل لعشرات الآلاف من السنين.

وتلتزم لجنة المراجعة المستقلة لرسوم عبور الطرق السريعة بالوفاء لثقافة الشعوب الأبوريجينية وارتباطاتهم الروحية بالأراضي والمياه والبحار ولمساهماتهم في إغناء المجتمع.

نظرة عامة

في 5 نيسان/أبريل 2023، أعلن رئيس حكومة الولاية السيد Chris Minns، عضو البرلمان، ووزير الخزانة السيد Daniel Mookhey MLC، ووزير الطرق السيد John Graham MLC عن إنشاء لجنة مستقلة لمراجعة رسوم عبور الطرق السريعة (المراجعة).

يتولى إدارة "المراجعة" البروفسور Allan Fels AO، الرئيس السابق لمفوضية المنافسة والمستهلك الأسترالية، والدكتور David Cousins AM، الرئيس السابق لمصلحة مراقبة الأسعار ومدير شؤون المستهلك في ولاية فكتوريا.

وجرت عملية استشارة أفراد المجتمع وأصحاب الشأن من 14 حزيران/يونيو إلى 28 تموز/يوليو 2023.

تتضمن هذه الوثيقة نظرة عامة رفيعة المستوى عن نشاطات الاستشارة العامة التي جرت خلال هذه الفترة، كما تسلط الضوء على المواضيع والمسائل الرئيسية التي أثارها أفراد المجتمع وأصحاب الشأن وتشرح الخطوات اللاحقة في المراجعة.

الخلفية

تُعتبر رسوم العبور في نيو ساوث ويلز شكلاً من أشكال تسعير الطرق السريع الذي يطبق بموجبه نموذج 'المستخدم يدفع' بحيث يمكن استرداد تكلفة القدرة الاستيعابية والترابط المروري للطرق السريعة من المستخدمين من استخدام هذه الطرق.

وبالإضافة إلى إنشاء البنية التحتية، يلعب هذا الشكل من تسعير الطرق السريعة دوراً في إدارة تدفق حركة المرور واستخدام الطرق السريعة وشبكة الطرق عموماً لتقليل التأخير والازدحام والحوادث.

لقد تطوّرت ترتيبات رسوم العبور في نيو ساوث ويلز إلى حد كبير على أساس كل حالة على حدة مع فتح طرق جديدة خاضعة لرسوم عبور. وفي حين أن هناك مجموعة من 'مبادئ تحديد رسوم العبور في نيو ساوث ويلز' التي توجّه عملية تحديد الرسوم، فإن الترتيبات الحالية لا تعكس نهجاً على مستوى النظام ككل وتتضمن العديد من الآليات المختلفة لاستيفاء الرسوم.

والمبادئ العشرة المحددة هي:

1. عدم تطبيق رسوم عبور جديدة إلا حيثما يتلقّى المستخدمون فائدة مباشرة
2. جواز الاستمرار في تطبيق رسوم العبور طالما أنها توفر مزايا للشبكة الأوسع أو تمويلاً للتكاليف الجارية
3. استيفاء رسوم عبور لجميع الطرق السريعة الجديدة على أساس المسافة
4. استيفاء رسوم عبور لكلا اتجاهي السفر على جميع الطرق السريعة
5. استيفاء رسوم عبور تعكس تكلفة بناء شبكة الطرق السريعة وصيانتها وخدماتها
6. لحظ رسوم العبور للزيادات في النفقات والدخل والطرق الخاضعة لرسوم عبور مشابهة
7. تطبيق رسوم العبور بشكل متنسق في مختلف الطرق السريعة، إلى الحد الممكن عملياً، مع مراعاة الامتيازات ورسوم العبور الحالية
8. استيفاء رسوم عبور من الشاحنات أعلى بثلاث مرات على الأقل من رسوم عبور السيارات
9. جواز وضع قوانين تتيح استخدام الشاحنات أجزاء جديدة من الطرق السريعة
10. الإبقاء على الطرق الفرعية البديلة غير الخاضعة لرسوم عبور متوفرة للزبائن.

نبذة عن المراجعة المستقلة لرسوم العبور

السياق

في العام 2022، أنشأت حكومة نيو ساوث ويلز السابقة لجنة لـ 'مراجعة وإصلاح نظام تسعير عبور الطرق السريعة والإعانات الخاصة بها'. وقد أعلن عن نطاق اختصاص هذه المراجعة في آذار/مارس 2022. وأسندت إلى وزارة الخزانة في نيو ساوث ويلز، مع دعم من هيئة النقل في نيو ساوث ويلز، مهمة تولي قيادة هذه المراجعة، وتحديد المجالات المثيرة للقلق، واقتراح المجالات التي تحتاج إلى إصلاح. ولم يتم إصدار تقرير رسمي بما تم إنجازه آنذاك.

وفي الحملة الانتخابية لولاية نيو ساوث ويلز في 2023، وعد حزب العمال بأن يقوم، إذا فاز بالانتخابات، بمراجعة مستقلة لرسوم وإعانات عبور الطرق السريعة. وفي 5 نيسان/أبريل 2023، أعلن رئيس حكومة الولاية السيد Chris Minns، عضو البرلمان، ووزير الخزانة السيد Daniel Mookhey MLC، ووزير الطرق السيد John Graham MLC عن إنشاء لجنة مستقلة لمراجعة رسوم عبور الطرق السريعة.

والتزمت الحكومة بالمراجعة والإعلان عن التوصيات التي تتمخض عنها للعموم. وأشارت الحكومة إلى أن المراجعة ستكون مفتوحة للمداخلات وأن لجنة المراجعة ستستشير قطاع النقل والجمهور الذي يدفع رسوم العبور.

هدف المراجعة

تهدف المراجعة إلى تبسيط ترتيبات تسعير رسوم عبور الطرق السريعة. وعلى وجه التحديد، تتقصى المراجعة ما يلي:

- هيكلية رسوم العبور في نيو ساوث ويلز ومستواها، والنظر في كفاءتها وإنصافها وبساطتها وشفافيتها، والاتفاقيات الحالية مع مقدمي الخدمات وتأثيرها على جميع أشكال النقل
- تحديد المدى الذي ينبغي أن تعكس فيه رسوم المرور التكاليف الرأسمالية والتشغيلية لتوفير الطرق، وتأثير مستخدمي الطرق المختلفين على استدامة الطرق، واستخدام الطرق على مدار اليوم
- الاستهداف المناسب لإعانات رسوم العبور من أجل توفير الإنصاف للمجتمع بأسره، وكيفية ضمان استعادة المجتمع من إعانات رسوم العبور وليس أصحاب الطرق الخاضعة لرسوم عبور
- تحديد ما إذا كانت رسوم المرور سهلة الفهم، ويسهل على السائقين دفعها، ويمكن تحصيلها بكفاءة من الناحية الإدارية، وكذلك
- تحديد مدى تأثير المنافسة والتنظيم على رسوم المرور، وكفاءة مقدمي الخدمات في أداء الخدمة.

نهج المراجعة والنشاطات

يتولى إدارة المراجعة البروفسور Allan Fels AO، الرئيس السابق لهيئة المنافسة والمستهلك الأسترالية، والدكتور David Cousins AM، الرئيس السابق لمصلحة مراقبة الأسعار ومدير شؤون المستهلك في ولاية فكتوريا.

يشغل البروفسور Fels منصب الرئيس المستقل للجنة المراجعة التوجيهية متعددة الوكالات ويشغل الدكتور Cousins منصب نائب رئيس هذه اللجنة التي تضم ممثلين عن وزارة الخزانة ووزارة النقل ومكتب مجلس الوزراء،

وتم تقديم نطاق اختصاص المراجعة ([Terms of Reference](#)) في البرلمان في أيار/مايو 2023. وأطلق رئيس ونائب رئيس لجنة المراجعة ورقة مناقشة ([Discussion Paper](#)) في حزيران/يونيو 2023.

ومن ضمن مراجعتهم، أخذ رئيس ونائب رئيس لجنة المراجعة بالاعتبار العمل المكثف الذي أنجزته حتى تاريخه وزارة الخزانة ووزارة النقل في مراجعة ترتيبات تحصيل رسوم العبور في أنحاء نيو ساوث ويلز؛ ويمكن العثور على موجز لهذه الترتيبات على موقع وزارة الخزانة ([Treasury website](#)).

وامتدت فترة الاستشارة العامة بشأن المراجعة من 14 حزيران/يونيو إلى 28 تموز/يوليو 2023. ودُعي أفراد الجمهور بالإضافة إلى مجموعات ومنظمات أخرى وأصحاب شأن في القطاع لتقديم مداخلات خطية أو في إحدى جلسات الاستشارة العامة الثلاث التي عقدت في أنحاء سdney.

ومن ضمن عملية الاستشارة، عقدت لجنة المراجعة أيضاً لقاءات خاصة ومستهدفة مع أصحاب الشأن ذوي الصلة للاستماع إلى أسئلتهم وتعليقاتهم وآرائهم.

وسوف ينظر رئيس ونائب رئيس لجنة المراجعة في جميع المداخلات التي قُدمت بشأن المراجعة.

وفي منتصف العام 2024، سوف يقدم رئيس ونائب رئيس لجنة المراجعة تقريراً نهائياً مع توصيات إلى حكومة نيو ساوث ويلز.

المراجعة المستقلة لرسوم العبور – فترة الاستشارة العامة

ما قمنا به

جرت استشارة أفراد المجتمع وأصحاب الشأن من 14 حزيران/يونيو إلى 28 تموز/يوليو 2023. ووجهت دعوات إلى أفراد من الجمهور ومصالح تجارية وأكاديميين وبلديات محلية ووكالات حكومية وهيئات عليا وغرف تجارية محلية ومنظمات تضم أعضاء منتسبين ومجموعات اهتمام لتقديم مداخلات خطية أو من خلال إحدى جلسات الاستشارة العامة الثلاث التي عُقدت في أنحاء سدني. واستعانت لجنة المراجعة بأكثر من 700 مجموعة وفرد للترويج للمراجعة والدعوة لتقديم المداخلات. كذلك قامت وزارة النقل بحملة ترويجية للمراجعة عبر وسائل التواصل الاجتماعي من 3 إلى 20 تموز/يوليو على فيسبوك وLinkedIn وتويتر، بدعم من وزارة الخزانة.

وللتواصل بشأن المراجعة، تم توجيه أفراد الجمهور إلى ورقة المناقشة ([Discussion Paper](#)) التي أطلقها رئيس ونائب رئيس لجنة المراجعة في حزيران/يونيو 2023. وللتشجيع على المشاركة بأوسع شكل ممكن، جرى توفير ورقة المناقشة بالإنجليزية والعربية والبنجابية والصينية المبسطة والفيتنامية.

ومن ضمن عملية الاستشارة، عقدت لجنة المراجعة لقاءات مع أصحاب الشأن ذوي الصلة للاستماع إلى أسئلتهم وتعليقاتهم وآرائهم. وإثر ذلك قدم العديد من أصحاب الشأن هؤلا مداخلات خطية رسمية إلى لجنة المراجعة.

وأعطت فترة المراجعة الفرصة لأصحاب الشأن وأفراد الجمهور لإبداء آرائهم بصورة مباشرة عن تأثيرات رسوم العبور وتقديم اقتراحاتهم بشأن الإصلاح. وساعدت الاستشارات في توفير فهم أعمق عن تأثيرات رسوم العبور على أصحاب الشأن على اختلافهم وسوف تساعد على ضمان استناد محصلات المراجعة إلى معلومات واقية وتتوافق مع احتياجات المجتمع.

لمحة سريعة عن الجهات التي زدتنا بآرائها وتعليقاتها

- تلقت المراجعة مداخلات خطية رسمية من 1120 فرداً من الجمهور العام.
- تلقت المراجعة مداخلات خطية رسمية من 51 جهة تمثل أصحاب الشأن، وقُدّمت 12 مداخلة منها في جلسات الاستشارة العامة التي عُقدت في سدني.
- عقدت لجنة المراجعة 21 لقاءً آخر مع أصحاب الشأن. ولا يوجز هذا التقرير محتوى هذه اللقاءات ولكن العديد من هذه المجموعات قدمت لاحقاً مداخلات خطية رسمية إلى لجنة المراجعة.
- تم عقد 3 جلسات استشارة عامة كما يلي:
 - الثلاثاء في 11 تموز/يوليو في سدني بحضور أصحاب شأن يمثلون الوكالات التالية:
 - ترانس أوربن (Transurban)
 - ليدونيان بارتنرز (Lidunian Partners)
 - شبكة الشراكات الأسترالية للبنى التحتية (Infrastructure Partnerships Australia)
 - بلدية بايسايد
 - الجمعية الوطنية للنقل البري (National Road Transport Association Transport)
 - كذلك تم نقل جلسة سدني بصورة حيّة عبر الإنترنت ورافق الجلسة أكثر من 300 مشاهد.
 - الأربعاء في 12 تموز/يوليو في باراماتا بحضور أصحاب شأن يمثلون الوكالات التالية:
 - بلدية مدينة باراماتا
 - الجمعية الوطنية لخدمة السيارات على الطرق ((NRMA (National Roads and Motorists Association))
 - المجلس الأسترالي للإمدادات اللوجستية والشحن (Australian Logistics Council)
- الخميس 13 تموز/يوليو في بنريث بحضور أصحاب شأن يمثلون الوكالات التالية:

- نقابة عمال النقل (Transport Workers Union)
- بلدية مدينة بلاكتاون
- المنظمة الإقليمية لبلديات غرب سdney (Western Sydney Regional Organisation of Councils)
- كذلك حضر جلسة بنريث فرد من المجتمع وصاحب مصلحة تجارية صغيرة للشاحنات.

المواضيع التي طرحنا أسئلة بشأنها

في ورقة المناقشة ([Discussion Paper](#)) التي أطلقها رئيس ونائب رئيس لجنة المراجعة في حزيران/يونيو 2023، تم طرح عدداً من الأسئلة التوجيهية للمساعدة على التعليق عليها بصورة فورية خلال فترة الاستشارة العامة للمراجعة. غطت الأسئلة التوجيهية في ورقة المناقشة مواضيع مثل: تحديد رسوم العبور، المنافسة والتنظيم، معايير تقييم رسوم العبور (مع اقتراح فئات فرعية لرسوم عبور لقاء كفاءتها وبساطتها وشفافيتها وإنصافها)، المركبات الثقيلة والنقل العام. وتجدر الإشارة إلى أن عملية تقديم المداخلات للاستشارة العامة (المؤلفة من بوابة إلكترونية تتضمن خياراً كتابياً نصاً حرّاً وإرفاق ملفات ومستندات عبر البوابة، علاوةً على إمكانية حضور جلسة عامة في سdney) لم تتطلب الإجابة عن أسئلة محددة.

الاقتراحات والتعليقات التي قدمها لنا الجمهور العام

نظرة سريعة على المواضيع الرئيسية

المسائل العشر الرئيسية التي أثارها الجمهور العام في المداخلات (مصنفة بالترتيب من الأكثر ذكراً إلى الأقل ذكراً) هي:

1. مستوى أسعار رسوم العبور وعملية تحديدها والرسوم والتكاليف الإدارية
2. إعانات رسوم العبور لمستخدمي السيارات المستأجرة من شركات مشاركة السيارات (car share)
3. خصخصة الطرق الخاضعة لرسوم عبور والتشغيل اليومي لهذه الطرق
4. سياسة حكومة نيو ساوث ويلز المتعلقة بالتخطيط والنقل العام وأنظمة الإعانات
5. وضع حد أقصى لرسوم العبور المستوفاة
6. الإعفاء من رسوم العبور وخفضها لقاء التوقف في الازدحام المروري أو لقاء التأخيرات الأخرى
7. الإعفاء من رسوم العبور أو خفضها للكرافانات التي تشمل: مركبات البيوت المتنقلة، المركبات الترفيهية ومركبات التخميم
8. التسعير استناداً إلى المسافة
9. إعفاء الدراجات النارية من رسوم العبور أو خفضها
10. التسعير خلال ذروة الازدحام وخارج ذروة الازدحام

نظرة سريعة على المواضيع الأخرى

شملت المواضيع الأخرى التي ذُكرت في مداخلات الجمهور العام:

1. أنظمة الاسترداد النقدية والمرتجات وإعانة رسوم العبور
2. استيفاء الرسوم بحسب النطاق الجغرافي، بما في ذلك النطاقات الجغرافية لوسط المدينة التجاري أو حزامات نطاقات جغرافية أخرى
3. إجراء تغييرات في تحصيل رسوم العبور والطرق الخاضعة لرسوم عبور للمركبات الثقيلة
4. تقديم إعانة خاصة للمحاليين على المعاش وأصحاب الدخل المنخفض
5. اتساق تسعير رسوم العبور وتبسيطه، وتحسين التواصل بشأن تسعير رسوم العبور

6. تقديم إعانة لرسم عبور السيارات الكهربائية
7. الشفافية فيما يتعلق باستخدام الإيرادات المحصلة من رسوم العبور

المواضيع الرئيسية بالتفصيل

1. مستوى أسعار رسوم العبور وعملية تحديدها والرسوم والتكاليف الإدارية

إحدى أهم المسائل المشتركة التي أثيرت في مداخلات الجمهور العام كانت المستوى الإجمالي لأسعار رسوم العبور وعملية تحديدها. وشمل ذلك أيضاً مناقشة الرسوم والتكاليف الإدارية، بما في ذلك الغرامات والرسوم التصاعدية لرسوم العبور.

وكان الشعور السائد حيال هذه المسألة أن رسوم العبور في نيو ساوث ويلز مكلفة جداً، وعلى الأخص في ظل ضغوطات التكاليف المعيشية والضرائب المرتفعة، التي تشمل: الضرائب الانتقائية على الوقود والتكاليف الأخرى المتعلقة بملكية سيارة بما في ذلك التأمين والصيانة والتسجيل؛ الزيادات المنتظمة على رسوم العبور؛ المحصلات الاجتماعية غير العادلة الناجمة عن النظام الإجمالي لتسعير رسوم العبور؛ وتأثير ارتفاع رسوم العبور على سلوكيات مستخدمي الطرق (مثلاً: اضطراب السائقين إلى تجنب استخدام الطرق الخاضعة لرسوم عبور كلياً بسبب الأسعار الباهظة).

فيما يلي تعليقات وردت عن هذه المسألة في المداخلات

- "يفترض بالطرق السريعة أن تكون وسيلة مريحة لاجتياز مسافات بعيدة ومعقدة، لكن معدلات رسوم العبور الحالية تشكل عائقاً أمام تحقيق ذلك."
- "إن تكاليف رسوم العبور الحالية غير عادلة أبداً للمسافرين العاديين والمنتظمين."
- "التكلفة باهظة وتدفع حركة المرور إلى الطرق المجاورة مما يسبب اختناقاً مرورياً مهولاً."
- "يفترض أن تصبّ الضرائب التي ندفعها لقاء تسجيل السيارات ورخص القيادة والوقود في إنشاء شبكات الطرق وصيانتها، ولكن هذه الإنشاءات وأعمال الصيانة إما أنها في غياهب النسيان، أو أن الحكومة والسكان يتعرضون للنصب والاحتيال."
- "لا ينبغي أن تكون هناك رسوم عبور على الطرق العامة بتاتاً، فنحن ندفع حالياً رسوماً مضاعفة لاستخدام سياراتنا كما ندفع رسوماً لقاء الطرق."
- "أسعار رسوم العبور متحيزة بشكل غير عادل ضد سكان سدني الأفقر حالياً."
- "على الحكومة أن تفهم فعلاً مدى الصعوبات التي نمر بها. بصريح العبارة لقد نصبت مدخراتنا من المال."
- "تحفزنا الحكومة للعيش في غرب سدني كي نحظى بفرصة أفضل للاستفادة من مبادرات مشتري المنزل الأول، ولكنها بذات الوقت تزيد رسوم العبور بشكل هائل."
- "الرسوم الباهظة تعيق الحركة الاجتماعية والاقتصادية وتحدّ من قدرة الأفراد على الحصول على عمل والتعليم والرعاية الصحية والخدمات الأساسية الأخرى الموجودة خارج المناطق القريبة منهم."
- "عائلات سدني تُعاقب على قيامها بمشاهدة أحبائها، وعلى الأخص مشاهدة أفراد عائلاتها الذين يأتون من غرب سدني."
- "أنا من أصحاب الدخل المنخفض وأعمل خلال ساعات الدوام المدرسي للاحتفاظ بمنزل يأوي أطفالي. في السنة المالية الماضية دفعت أكثر من 2400 دولار لقاء رسوم العبور، أي اشتغلت شهراً كاملاً لدفع تكاليف السفر في حركة مرور بطيئة."

2. إعانات رسوم العبور لمستخدمي السيارات المستأجرة من شركات مشاركة السيارات

ذُكرت في العديد من المداخلات مسألة المركبات المستأجرة من شركات مشاركة السيارات (share vehicles) وعدم وجود إعانة في رسوم العبور حالياً لمثل هذه المركبات بموجب النظام الحالي لرسوم العبور في نيو ساوث ويلز. وخلال فترة الاستشارة العامة ورد عدد كبير من المداخلات من أعضاء منتسبي GoGet يدعمون وجود إعانة في رسوم العبور لمستخدمي السيارات المستأجرة من شركات مشاركة السيارات. وفي نفس السياق ذُكرت أيضاً خدمات مشاركة السيارات بين نظيرين (peer-to-peer car sharing)، مثل خدمة أوبر لمشاركة السيارات (تميزاً لها عن أوبر).

وأحد المواضيع المشتركة التي تم التطرق إليها هو أنه ينبغي تحفيز المجتمع على استخدام خدمات مشاركة السيارات. وأشار مشجعو هذه الخدمات إلى فوائدها التي تشمل كونها أكثر استدامة للبيئة من اقتناء سيارة خاصة، ومساهمتها في خفض الازدحام على الطرق بشكل إجمالي والتخفيف من صعوبة إيجاد مواقف للسيارات في المناطق ذات الكثافة السكانية العالية. وأشارت هذه المداخلات إلى أن عدم وجود إعانة في رسوم العبور في نظام رسوم العبور الحالي للسيارات المستأجرة من خدمات مشاركة السيارات يعتبر بمثابة حائل دون استخدام مثل هذه الخدمات، وأنه ليس من العدل تقديم إعانة في رسم العبور إلى أصحاب السيارات الخاصة وعدم تقديم الإعانة ذاتها إلى

مستخدمي خدمات مشاركة السيارات. وفي حين أن بعض المداخلات أشارت إلى وجوب حصول مستخدمي خدمات مشاركة السيارات على إعانة في رسوم العبور، جادل البعض الآخر بأنه ينبغي إعفاءهم من دفع رسوم عبور كلياً.

فيما يلي تعليقات وردت عن هذه المسألة في المداخلات

- "من المؤسف الإشارة إلى أن إعانة رسوم العبور ليست متوفرة لمستخدمي خدمات مشاركة السيارات بالرغم من التزامهم بممارسات النقل الملائم للبيئة."
- "إذا كانت إعانة رسوم المرور متوفرة لأصحاب السيارات الخاصة، لماذا لا تتوفر للمسافرين الذين يستخدمون خدمات مشاركة السيارات؟ إننا نستخدم الطرق ذاتها وندفع الضرائب ذاتها لهذه الطرق."
- "إن تقديم إعانة رسوم عبور لمستخدمي خدمة مشاركة السيارات GoGet تتسجم مع الأهداف الحكومية العريضة التي تنادي بالترويج لخيارات النقل المستدام وتحقيق الأهداف البيئية وتحسين نوعية الحياة لسكان نيو ساوث ويلز."
- "عليكم مكافأة السلوك الجيد. قدموا إعانة رسوم العبور لمستخدمي خدمات مشاركة السيارات."
- "ليس من المنطقي أن نحاول القيام بما هو صائب ونخفّض عدد السيارات غير الضروري على الطرق ومن ثم نُعاقب بعدم التمكن من المطالبة برسوم العبور التي ندفعها، كما كان باستطاعتنا أن نفعل عندما كنا نستخدم سياراتنا الخاصة."

3. خصخصة الطرق الخاضعة لرسوم عبور والتشغيل اليومي لهذه الطرق

كانت خصخصة الطرق الخاضعة لرسوم عبور ثالث أهم المسائل التي أثّرت كثيراً في المداخلات العامة، فقد عارض العديد إسناد ملكية وتشغيل الطرق الخاضعة لرسوم عبور إلى شركات خاصة، وأشاروا إلى أن الطرق الخاضعة لرسوم عبور هي جزء مهم من البنية التحتية الخاصة بالمجتمع وينبغي أن تعود ملكيتها وحق تشغيلها إلى الولاية، خاصة وأن الجمهور يدفع ضرائب للمساعدة على تمويل إنشاء هذه الطرق. وطالبت بعض المداخلات بتدخل جهاز تنظيم شؤون المنافسة للتشجيع على المزيد من المنافسة بين مختلف الشركات الخاصة التي تقوم بتشغيل الطرق الخاضعة لرسوم عبور، وعلى الأخص M2 و M5، وأنتت باللائمة على غياب المساءلة وعدم تحميل شركات تشغيل الطرق الخاضعة لرسوم عبور المسؤولية تجاه الجمهور العام.

فيما يلي تعليقات وردت عن هذه المسألة في المداخلات

- "الطرق مورد عام وإسناد ملكيتها واستخدامها كمصدر دخل لمصالح تجارية خاصة يعتبر ظلماً وإشارةً إلى فشل الحكومة في تحمل المسؤولية الملقاة على عاتقها تجاه شبكات طرقها."
- "ينبغي وجود قاعدة تحظر احتكار ملكية الطرق الخاضعة لرسوم عبور بغية خلق منافسة على تسعير الرسوم."
- "إن وجود بنية تحتية تعمل بموجب نموذج تحقيق الربح يُلحق الضرر بالمستهلك العادي الذي ليس لديه خيارات تُذكر من ناحية استخدام وسائل أخرى، أو يجعله يدفع ثمن الخيارات الأخرى بشكل آخر كالمعاناة من السفر لأوقات أطول."
- "على الشركة المسؤولة عن تشغيل الطريق السريع الحفاظ على الطريق بحالة مقبولة."
- "يبدو أن متعهدي البناء يشيدون طرقاتاً بنّية التقادم (مثلاً: عدد المسارات) لكي يتمكنوا من 'إرغام' الحكومة على تمديد العقد بتقديم عرض لتوسيع الطريق، مما يسبب التعطيل والعرقلة ويعرّض المواطن لعناء السفر على هذا الطريق."

4. سياسية حكومة نيو ساوث ويلز المتعلقة بالتخطيط والنقل العام وأنظمة الإعانات

انتقدت المداخلات حكومة نيو ساوث ويلز فيما يتعلق بالسياسات الأوسع نطاقاً - وليس بالضرورة السياسات المتعلقة بالطرق الخاضعة لرسوم عبور - التي تزيد الوضع الإجمالي سوءاً فيما يتعلق بالطرق الخاضعة لرسوم عبور؛ فقد طالبت بعض المداخلات الحكومة بتوفير خيارات نقل عام أفضل وخيارات وسائل مواصلات صحية (كالمشي والدراجات الهوائية)، بما في ذلك إيجاد معايير أفضل للمدينة كخطوط المترو والقطارات الخفيفة والباصات والأرصفت ومسارات للدراجات الهوائية، للمساعدة على خفض اعتماد أفراد المجتمع على الطرق الخاضعة لرسوم العبور. وتم الإعراب في مداخلات أخرى عن عدم رضى إجمالي بإعانات رسوم العبور في نظام تحصيل رسوم العبور الحالي، على أساس أن دافعي الضرائب يمولون الإعانات وأن الفائدة تعود مجدداً إلى حسابات الشركات الخاصة التي تشغل الطرق الخاضعة لرسوم عبور. وأشارت مداخلات أخرى إلى افتقار حكومتَي الولاية الحالية والسابقة إلى البصيرة بشأن التصميم المدني والتخطيط للطرق الخاضعة لرسوم عبور.

فيما يلي تعليقات وردت عن هذه المسألة في المداخلات

- "ينبغي تخصيص المزيد من الاستثمار لتوفير وسائل نقل عام صالحة ومجدية وعملية فعلاً لكي تساعد على تخفيف الضغط عن شبكة الطرق."

- "إن وجود معابر أفضل للمدينة (على سبيل المثال تسيير قطارات أو خطوط مترو تمتد بين الجهة الشمالية والجهة الجنوبية) من شأنه أن يساعد على تشجيع الناس على تجنب استخدام الطرق وتفضيل وسائل النقل العام، مما يسهل أشياء عديدة منها حركة مرور المركبات الثقيلة على الطرق."
- "...إن الافتقار الكامل للبصيرة عند الموافقة على امتيازات تحصيل رسوم العبور في الولاية خلق وضعاً أدى إلى تحميل مستخدمي الطرق عبء مالي شديد اضطر الحكومة إلى التدخل ووضع برنامج إعانات لرسوم العبور. وفي واقع الأمر إن برنامج 'إعانات رسوم العبور' ليس إلا تقديرات يمولها دافعو الضرائب تُعطى إلى شركة ترانس إربين (Transurban) وتسمح لها بمتابعة جني الأرباح من امتيازات تحصيل رسوم العبور التي تتيح لها رفع رسوم العبور على مدى عقدين بمعدل أعلى من متوسط التضخم."

5. وضع حد أقصى لرسوم العبور المستوفاة

المسألة الخامسة التي أثرت تكراراً كانت الحاجة إلى وضع حد أقصى لرسوم العبور المستوفاة، فقد طالب البعض بحد أقصى يومي وطالب البعض الآخر بحد أقصى أسبوعي أو شهري أو فصلي أو سنوي. وأعرب آخرون عن دعمهم الإجمالي لخطة الحكومة الحالية الرامية لاستحداث حد أقصى لرسوم العبور المستوفاة بقيمة 60 دولاراً بالأسبوع في أوائل 2024 علاوةً على النظام الحالي لمرتجعات إعانة رسوم العبور.

فيما يلي تعليقات وردت عن هذه المسألة في المداخلات

- "نحتاج فعلاً إلى استحداث نظام للطرق الخاضعة لرسوم عبور مشابه لنظام أوبل (Opal) المعمول به للقطارات والباصات وقوارب الفياري، وإلى وضع حد أقصى يومي وأسبوعي لرسوم العبور المستوفاة من أجل مساعدة الناس على تحمل تكاليف هذه الأزمة المعيشية بصورة أفضل."
- "يجب إما إلغاء رسوم العبور أو وضع حد أقصى لها. إن وضع زيادة فصلية لكل رسم عبور وكل طريق وكل فصل غير مستدام بصريح العبارة. أنا مُحال على المعاش وأعيش نمط حياة نشط وأمارس نشاطات مجتمعية مختلفة، يعني ذلك أنني مضطر لدفع جزء كبير من معاشي التقاعدي لزيادة أرباح نظام الطرق الخاضعة للرسوم."
- "الجانب السلبي [لوضع حدود قصوى لرسوم العبور] هو أنه يمكن أن يظل هناك دفق في الإيرادات إلى جيوب أصحاب الامتيازات، وأن الإيرادات (فوق الحد الأقصى لرسوم العبور) يمكن أن يتحمل عبئها الناس الذين لا يستخدمون الطرق الخاضعة لرسوم عبور من خلال التمويل الحكومي. ومع أنه يمكن القول إن هذا جزء من 'المصلحة العليا' إلا أنه يلحق الضرر بهؤلاء الناس، خصوصاً الذين يسكنون في المناطق الإقليمية والريفية الذين نادراً ما يستخدمون الطرق الخاضعة لرسوم عبور أو لا يستخدمونها أبداً."

6. الإعفاء من رسوم العبور أو خفضها لقاء التوقف بسبب الازدحام أو لقاء التأخيرات الأخرى

طالبت بعض المداخلات بإعفاءات/مرتجعات أو تخفيضات في رسوم العبور في الظروف التي لا يتمكن فيها السائقون من القيادة وفقاً لحدود السرعة القصوى على الطرق الخاضعة لرسوم عبور، سواء أكان ذلك بسبب الازدحام المروري أم أعمال الصيانة أم الحوادث أم مسائل أخرى خارج سيطرة السائقين.

فيما يلي تعليقان وردا عن هذه المسألة في المداخلات

- "كمستخدم لطريق خاضع لرسوم عبور، أدفع المال للوصول إلى مكان ما بشكل أسرع مما لو استخدمت الطريق العادية. لهذا أعتقد أن على شركات تشغيل الطرق الخاضعة لرسوم عبور تقديم حسمات على رسوم العبور المستوفاة عندما لا تكون قادرين على السفر بالسرعة القصوى المحددة."
- "ينبغي على الشركات التي تشغل الطرق الخاضعة لرسوم عبور أن تعوّض عن الحوادث والوقت الضائع عند التوقف بسبب الازدحام المروري الناجم عن سوء الإدارة، وأن تدفع مرتجعات لمستخدمي الطرق الخاضعة لرسوم عبور والأشخاص المتضررين من عدم قدرة هذه الشركات على تأمين الخدمة الأساسية للطريق الذي تم إنشاؤه أصلاً لخفض الازدحام المروري."

7. الإعفاء من رسوم العبور أو خفضها للكرافانات التي تشمل: مركبات البيوت المتحركة، المركبات الترفيهية ومركبات التخيم

بموجب نظام تحصيل رسوم العبور الحالي، يتم استثناء الرسوم من مركبات البيوت المتحركة التي يزيد ارتفاعها عن 2,8 متر على أساس تصنيفها مركبات من 'الفئة ب'، تماماً كما تُستوفي الرسوم من المركبات التجارية الثقيلة. وأشارت المداخلات إلى أنه ينبغي أن تستوفي الرسوم من مركبات البيوت المتحركة بطريقة أخرى، إما مثل مركبات 'الفئة أ' أو ينبغي أن تتأهل لحسمات/تخفيضات، لأن هذه المركبات لا تُستخدم عادةً لأغراض تجارية (غالباً ما يملكها محالون على المعيش) ولا يصل وزنها إلى وزن الشاحنات التجارية، وبالتالي فإنها تسبب تلفة أقل للطرق نتيجة الاستعمال.

فيما يلي تعليقات وردت عن هذه المسألة في المداخلات

- "إنني استخدم مركبة بيت متنقل للترفيه وليس للتجارة. إن سائقي الشاحنات باستطاعتهم المطالبة برسوم العبور المستوفى منهم لأن ذلك جزء مما يتعين أن يدفعوه للقيام بعملهم التجاري."
- "إن نسبة كبيرة من المركبات الترفيهية يملكها متقاعدون... وهم أشخاص دفعوا الضرائب طوال حياتهم ويعيشون الآن على دخل مالي محدود. لذا ينبغي أن تكون رسوم العبور المستوفاة من المركبات الترفيهية مماثلة للرسوم المستوفاة من مركبات الركاب."
- "أعتقد أن أعدل وسيلة هي استيفاء رسوم العبور بناءً على فئة المركبة. أنا أقود حالياً مركبة بيت متنقل واحمل رخصة فئة 1، ويُسْتوفى مني رسوم عبور مماثل لشاحنة مزدوجة 'فئة ب' تزن ما يصل إلى 80 طناً. تستطيع الشركة التي تشغل الشاحنة أن تطالب بهذا الرسم كمصروف من خلال النظام الضريبي، كما أنها تستوفي هذا الرسم من الزبون."

8. التسعير استناداً إلى المسافة

كان ارتفاع استخدام حسابات تسعير الطرق الخاضعة لعبور رسوم استناداً إلى المسافة موضوعاً رئيسياً، ودُكر على الأخص طريق M2 السريع بصورة منتظمة. وأشارت المداخلات إلى أنه من غير العدل أن تستوفي من السائقين الذين يستخدمون جزءاً صغيراً فقط من طريق سريع رسوم مثل السائقين الذين يجتازون مسافات أطول.

فيما يلي تعليقان وردا عن هذه المسألة في المداخلات

- "يتعين استيفاء رسوم العبور على M2 بحسب المسافة. الناس الذين يدخلون إلى هذا الطريق السريع من Pennant Hills Rd أو Beecroft Rd يدفعون رسوم عبور لقاء اجتياز M2 بأكمله على الرغم من أنهم لا يستخدمون حتى نصف مسافة هذا الطريق. لهذا السبب اتجنب M2 كلياً."
- "إن استيفاء رسوم عبور لقاء المسافات القصيرة ليس معقولاً، مثلاً من King Georges Rd إلى Bexley Rd... هذه المسافة التي تبلغ 2 إلى 3 كلم كانت سابقاً معفية من رسوم العبور لكن الآن بوجود وصلة M8 أصبح يُستوفى رسوم عبور لقاءها يبلغ 3,30 دولار علاوة على رسوم عبور M5 مما يجعل الرحلة إلى سدني والرجوع منها أكثر تكلفة."

9. إعفاء الدراجات النارية من رسوم العبور أو خفضها

بموجب نظام رسوم العبور الحالي، تُستوفى من الدراجات النارية رسوم مماثلة لمركبات الفئة أ، أي بذات الطريقة التي تُستوفى بها الرسوم من المركبات العادية. وأشارت المداخلات إلى أن الدراجات النارية ينبغي أن تتأهل لتخفيضات أو حسمات لأنها أصغر حجماً وتسبب ازدحاماً مرورياً أقل وتلحق تلفاً أقل بالطرق وهي أكثر كفاءة في استهلاك الوقود وتطلق انبعاثات أقل. وأشار بعض أفراد هذه المجموعة إلى أنه ينبغي على نيو ساوث ويلز أن تعامل الدراجات النارية كما تُعامل في فكتوريا، حيث الدراجات النارية معفية من رسوم عبور الطرق.

فيما يلي تعليقان وردا عن هذه المسألة في المداخلات

- "لا يتعين أبداً أن يدفع سائقو الدراجات النارية ذات رسوم العبور الذي يدفعه سائقو السيارات الصغيرة أو المركبات رباعية الدفع. إن الدراجات النارية تسبب أضراراً أقل للبيئة ولا تلحق تلفاً بالطرق مثل المركبات ويصدر عنها كمية أقل من الملوثات."
- "إذا تم تخفيض رسوم العبور [على الدراجات النارية] فمن شأن ذلك أن يشجع المزيد من سائقي السيارات على استبدال السيارات بالدراجات النارية لرحلاتهم اليومية، مما يخفف الازدحام المروري. إن معظم السيارات على طرق سدني يستقلها في ساعات الذروة شخص واحد فقط، وهذا يعتبر استخداماً غير رشيد أبداً للطاقة ولمساحة الطريق."

10. التسعير خلال ذروة الازدحام وخارج ذروة الازدحام

"ينبغي استحداث ترتيبات تسعير خلال ذروة الازدحام وخارج ذروة الازدحام على الطرق الخاضعة لرسوم عبور. بذلك تكون رسوم المرور خلال ساعات الذروة أعلى سعراً، ورسوم المرور خارج ساعات الذروة أدنى سعراً. من شأن ذلك أن يساعد السائقين على تجنب استخدام الطرق الخاضعة لرسوم عبور، حيثما أمكن ذلك (إما بالسفر في أوقات مختلفة، أو بواسطة وسائل نقل أخرى، كوسائل النقل العامة مثلاً). ويساعد ذلك أيضاً على خفض الازدحام المروري والحوادث. وقالت بعض المداخلات إن رسوم العبور ينبغي أن تكون مجانية تماماً خارج ساعات الذروة، في حين اقترح بعضها الآخر أنه ينبغي وجود فئة تسعير ثالثة للفترات التي تسبق أو تلي ذروة الازدحام مباشرة."

فيما يلي تعليقان وردا عن هذه المسألة في المداخلات

- "ينبغي عدم تشجيع السائقين على استخدام مركباتهم خلال ساعات الذروة وينبغي أن يدفعوا زيادة على رسم العبور. يساعد ذلك أيضاً على خفض حركة المرور خلال ساعات الذروة ويشجع على استخدام وسائل النقل العام وتقاسم ركوب السيارات (ride sharing)".
- "ينبغي استيفاء مبالغ أقل لقاء استخدام الطرق الخاضعة لرسوم عبور خارج ساعات الذروة وفي عطلات نهاية الأسبوع والعطلات الرسمية".

موجز للمواضيع الأخرى

يوجز الجدول أدناه المواضيع والآراء الأخرى التي ذُكرت في مداخلات الجمهور العام.

المواضيع	آراء ذُكرت في المداخلات
1. أنظمة الاسترداد النقدية والمرجعيات وإعانة رسوم العبور	<ul style="list-style-type: none"> • دعوات للإبقاء على نظام الاسترداد النقدية المتعلق بـ M5 • الرغبة في المزيد من أنظمة الاسترداد النقدية في أنحاء الطرق الأخرى الخاضعة لرسوم عبور، مثل M7 • لزوم أتمتة الاسترداد النقدية • لزوم أن يكون لدى السائقين خيار تحويل الاسترداد النقدي الخاص بهم إلى إعادة التجديد التالية لتسجيل سياراتهم. • نظام الإعانات مثير وتميزي لأن الذين لديهم حساب إلكتروني مع Service NSW فقط بإمكانهم الاستفادة من النظام
2. استيفاء الرسوم بحسب النطاق الجغرافي، بما في ذلك النطاقات الجغرافية لوسط المدينة التجاري أو حزامات نطاقات جغرافية أخرى	<ul style="list-style-type: none"> • بعض التأييد لاستيفاء الرسوم بحسب النطاق الجغرافي، مصحوباً بأسعار مختلفة لمناطق (نطاقات جغرافية) مختلفة في جميع أنحاء شبكة الطرق السريعة • بعض التأييد لوضع نطاق جغرافي خاضع للتسعير في وسط المدينة التجاري، مصحوباً برسوم عبور/ضريبة أعلى سعراً لثني السائقين عن دخول وسط المدينة التجاري إلا عند الضرورة، مما يخفف الازدحام المروري • يتيح إنشاء نطاق جغرافي خاص بوسط المدينة التجاري وجود أماكن أكثر للمشاة وزيادة استخدام وسائل النقل العام في وسط المدينة التجاري • إذا تم استحداث نطاق جغرافي/رسم للازدحام المروري في وسط المدينة التجاري، فينبغي جعل المرور بالنفق العابر للمدينة (Cross City Tunnel) مجانياً
3. إجراء تغييرات في تحصيل رسوم العبور والطرق الخاضعة لرسوم عبور فيما يتعلق بالمركبات الثقيلة	<ul style="list-style-type: none"> • ينشأ عن نسب مضاعفة رسوم عبور المركبات الثقيلة على بعض الطرق الخاضعة لرسوم عبور وازعاً كبيراً للمركبات الثقيلة، مما يدفعها إلى استخدام طرق غير خاضعة لرسوم عبور (طرق فرعية) والتسبب بعرقلة مرورية للسيارات العادية. كما ينجم عن ذلك ضوضاء وتلوث وتلف للطرق بالاستعمال وعرقلة للمناطق السكنية ومخاطر للسائقين والمشاة • تحتاج المركبات الثقيلة إلى المزيد من الحوافز لاستخدام الطرق الخاضعة لرسوم عبور. وعلى الأخص بالنسبة لشركات النقل الصغيرة. • تسبب المركبات الثقيلة المزيد من تلف الطرق الخاضعة لرسوم عبور بالاستعمال، لذا ينبغي أن تكون رسومها أعلى مقارنة بالسائقين الآخرين • دعوات لتقديم إعانات في رسوم العبور للمركبات الثقيلة عديمة الانبعاثات • يمكن أن يساعد وجود حد أقصى لرسوم العبور المستوفاة على تحفيز المركبات الثقيلة على استخدام الطرق الخاضعة لرسوم عبور • دعوات لتخصيص حسومات ليلية على الطرق الخاضعة لرسوم العبور (مثلاً: 10 ليلاً إلى 5 صباحاً) لتشجيع المركبات الثقيلة على استخدام الطرق الخاضعة لرسوم عبور خلال هذه الساعات، مما يخلي الطرق الخاضعة لرسوم عبور للسائقين الآخرين خلال النهار • بعض الدعوات لإعفاء جميع المركبات الثقيلة من الرسوم • ينبغي منع مستخدمي الشاحنات الثقيلة الذين لا يتقيدون بقواعد المرور، كالتتبع الخلفي بدوٍ خطر، من استخدام الطرق الخاضعة لرسوم عبور لفترة من الوقت • ينبغي السماح للمركبات الثقيلة بالسفر فقط في المسار الأيسر من الطرق لتخفيف الازدحام على الطرق الخاضعة لرسوم عبور

<ul style="list-style-type: none"> • تأييد لتقديم إعانة لرسوم العبور أو إعفاء من رسوم العبور للمحالين على معاش السن، كما هو الحال بالنسبة لوسائل النقل العام • الطرق الخاضعة لرسوم عبور هي عادةً في حالة أفضل من الطرق غير الخاضعة لرسوم عبور، لذا ينبغي تحفيز المحالين على معاش السن على استخدام هذه الطرق الأكثر أماناً • دعوات لمنح أي شخص لديه 'بطاقة رعاية صحية' إعانة لقاء استخدام الطرق الخاضعة لرسوم عبور • تأييد تقديم إعانة لقاء استخدام الطرق الخاضعة لرسوم عبور تخضع لاختبار الدخل بوجه عام. إن أصحاب الدخل المنخفض والمتلمذين المهنيين والتلاميذ ليس بإمكانهم تحمّل الأسعار الحالية للطرق الخاضعة لرسوم عبور 	<p>4. تقديم إعانة خاصة للمحالين على المعاش وأصحاب الدخل المنخفض</p>
<ul style="list-style-type: none"> • عدم وجود اتساق في أسعار الطرق الخاضعة لرسوم عبور. توجد رسوم مختلفة لمختلف الطرق، مما يسبب صعوبة أكبر لوضع ميزانية بشأن هذه الرسوم وتوقع تكاليف السفر • دعوات لوجود تسعيرات أكثر اتساقاً تشمل كافة شبكة الطرق الخاضعة لرسوم عبور • تأييد وجود رسوم ثابتة للطرق الخاضعة لرسوم عبور • دعوات لوضع إشارات ثابتة أفضل قبل دخول الطرق الخاضعة لرسوم عبور لإعلام السائقين بشكل أفضل عن الأسعار، وإفساح وقت كاف لهم لاختيار طريق بديل • دعوات لوضع إشارات رقمية أفضل قبل دخول الطرق الخاضعة لرسوم عبور تشير إلى: أعمال الصيانة/الحوادث/التأخير المتوقع، وإفساح وقت كاف لهم لاختيار طريق بديل • دعوات لتوفير معلومات للسائقين عن مقدار رسم العبور عند بداية الرحلة على خرائط غوغل أو على أي جهاز ملاحية فضائية آخر 	<p>5. اتساق تسعير رسوم العبور وتبسيطه، وتحسين التواصل بشأن أسعار رسوم العبور</p>
<ul style="list-style-type: none"> • دعوات لإعانة في رسوم الطرق أو إعفاء منها للمركبات الأقل ضرراً بالبيئة، كالمركبات الكهربائية مثلاً • إن تقديم إعانة في رسوم الطرق للمركبات الكهربائية من شأنه تحفيز سائقيها على استخدام الطرق الخاضعة لرسوم بشكل أسرع، مما يؤدي إلى محصّلات بيئية أفضل 	<p>6. تقديم إعانة في رسوم عبور السيارات الكهربائية</p>
<ul style="list-style-type: none"> • أشارت بعض المداخلات إلى وجود نقص في المعلومات وافتقار للشفافية من جانب الحكومة وشركات تشغيل الطرق الخاضعة لرسوم عبور فيما يتعلق باستخدام إيرادات الطرق الخاضعة لرسوم عبور وتوزيعها. • تم الإعراب في العديد من المداخلات عن الاستياء من الاستمرار في استيفاء رسوم عبور على الطرق الخاضعة لرسوم عبور بعد مرور مدة طويلة على استرداد تكاليف بنائها. • دعت بعض المداخلات إلى إرجاع الإيرادات المتأتية من طرق معينة خاضعة لرسوم عبور إلى المجتمعات الأكثر استخداماً لهذه الطرق. 	<p>7. الشفافية فيما يتعلق باستخدام الإيرادات المحصّلة من رسوم العبور</p>

الآراء والتعليقات التي تلقيناها من أصحاب الشأن

بالإضافة إلى الآراء والتعليقات التي وردت إلينا من الجمهور العام، تلقت المراجعة أيضاً آراء وتعليقات من أصحاب شأن رئيسيين شملت بلديات محلية وأكاديميين ومراكز بحثية ومستشارين خاصين؛ وشركات تشغيل طرق خاضعة لرسوم عبور وجمعيات ومنظمات تضم أعضاء منتسبين وهيئات عليا وهيئات حكومية وهيئة مستقلة لحل النزاعات وشركات تعمل بنظام مشاركة السيارات.

وبلغ مجموع المداخلات التي تلقتها لجنة المراجعة من أصحاب الشأن 51 مداخلتة، قدم 12 منهم مداخلاتهم في جلسات الاستشارة العامة التي عُقدت في سدني، ورغب إثنان منهم بالحفاظ على سرية مداخلتهم.

كذلك عقدت لجنة المراجعة 21 لقاءً مع أصحاب شأن مستهدفين. ولا يوجز هذا التقرير محتوى هذه اللقاءات ولكن العديد من هذه المجموعات قدّمت لاحقاً مداخلات خطية رسمية إلى لجنة المراجعة.

البلديات المحلية

تلقت لجنة المراجعة مداخلات من 10 بلديات محلية ومنظمة بلديات واحدة كما يلي:

- بلدية بايسايد
- بلدية مدينة بلاكتاون
- بلدية سنترال كوست
- بلدية مدينة كنتربري بانكستاون
- مدينة باراماتا
- مدينة سدني
- بلدية مدينة ليفربول
- بلدية مدينة بنريث
- بلدية مدينة شولهافين
- بلدية ذي هيلز شاير
- منظمة بلديات غرب سدني الإقليمية

شددت المداخلات على التوصية بتحسين نظام تسعير رسوم العبور من خلال تدابير مثل تحديد تسعيرات قصوى لرسوم العبور والتسعير على أساس المسافة وعلى أساس فترات الذروة وفترات خارج الذروة.

وعرضت البلديات الواقعة في غرب سدني وجنوب غرب سدني والغبن المالي والغبن الجغرافي الفريدين اللذين يعاني منهما سكان هاتين المنطقتين بسبب الطرق الخاضعة لرسوم عبور مقارنةً بسكان وسط المدينة التجاري والضواحي الشرقية، الأقل اعتماداً عموماً على الطرق الخاضعة لرسوم عبور. وقال ممثلو تلك البلديات إن العبء المالي لرسوم العبور الذي يزرح تحته أبناء غرب سدني وجنوب غرب سدني يحول دون وصولهم بشكل متكافئ إلى البنية التحتية والوظائف والخدمات.

وأثارت البلديات المحلية موضوعاً آخر وهو تجنب الطرق الخاضعة لرسوم العبور، على الأخص من جانب المركبات الثقيلة. وأشارت البلديات إلى التأثيرات السلبية التي يسببها تجنب المركبات الثقيلة الطرق الخاضعة لرسوم عبور على المجتمعات المحلية، بما في ذلك التلوث الضوضائي وانخفاض جودة الهواء والتهديدات المحدقة بالسلامة والازدحام المروري. وأوصت البلديات بتقديم حوافز أفضل لسائقي المركبات الثقيلة لاستخدام الطرق الخاضعة لرسوم عبور و/أو إزالة الحوافز التي تدفعهم إلى تجنب الطرق الخاضعة لرسوم عبور.

وأشار العديد من البلديات إلى غياب التواصل الاستراتيجي بين حكومة نيو ساوث ويلز والبلديات المحلية فيما يتعلق برسوم عبور الطرق السريعة. وأعربت المداخلات عن الحاجة إلى استشارة الجمهور بشكل أفضل بشأن رسوم العبور من خلال حوار صادق ومفتوح. وطالبت البلديات برفع مستوى الشفافية واستمراريتها فيما يتعلق بالمراجعة الحالية.

فيما يلي تعليقات وردت في المداخلات

بلدية بايسايد

- "نحتاج إلى حوافز واقعية لاستخدام الطرق السريعة وأساليب ردع ثنائي السائقين عن استخدام الطرق المحلية المتفرعة عن الطرق السريعة، خاصةً سائقي المركبات الثقيلة."

بلدية مدينة بلاكتاون

- "يشعر سكان غرب سدني بأنهم يزرحون تحت عبء غير عادل بسبب تكاليف الطرق الخاضعة لرسوم عبور، في حين يستفيد الآخرون من سهولة العيش في مناطق تتمتع بوسائل نقل عامة أفضل."

بلدية سنترال كوست

- "يرتبط نجاح مراجعة شبكة الطرق الخاضعة لرسوم عبور في نهاية المطاف بتقديم تدابير عملية وقابلة للتنفيذ وهدافة تضمن وجود تسعير عادل لمستخدمي الطرق الخاضعة لرسوم عبور، وتبسيط لهيكلية التسعير، وتسهيل الحصول على المعلومات المتعلقة بشبكة الطرق الخاضعة لرسوم عبور لتحسين الشفافية مع أفراد المجتمع."

مدينة كنتريري بانكستاون

- "تتناشد البلدية رئيس ونائب رئيس لجنة المراجعة بإصدار توصيات مشددة وقابلة للتنفيذ لتصحيح عدم المساواة وعدم الإنصاف وعدم الشفافية المتأصلة في هيكلية الأنظمة الحالية لرسوم العبور."

مدينة باراماتا

- "إن تجنب رسوم العبور تترتب عنه آثار اقتصادية واجتماعية ضخمة للمصالح التجارية والعمال وزائري الوسط التجاري والسكان الذين يقطنون داخل الوسط التجاري أو في محيطه."

مدينة سدني

- "لا ينبغي أن يجعل دعم معالجة التكاليف المعيشية الحكومة رهينةً لما هو في الواقع مدفوعات تحويلية طويلة الأجل إلى الشركات التي تشغل طرقاً خاضعة لرسوم عبور."
- "إن تحقيق محصلات جيدة للسائقين لا يجب أن يكون على حساب وجود أماكن ممتازة ومزدهرة اقتصادياً وتحقيق نظام نقل منصف ومستدام يدعم مستقبل سدني."

بلدية مدينة ليفربول

- "إن البنية التحتية للنقل العام وخدماته في منطقة حكومة ليفربول المحلية غير فعالة وتفتقر إلى الترابط الجيد مقارنةً بالمناطق الأخرى الواقعة في نطاق مدينة سدني."

بلدية مدينة بنريث

- "تعتقد البلدية أن مجتمعنا يريد رؤية دليل على أن المال الذي يُصرف على رسوم العبور يؤدي إلى محصلات اجتماعية أفضل على المدى البعيد."

بلدية ذي هيلز شاير

- "الوسيلة الرئيسية للسفر بالمركبات الآلية عبر منطقة سدني بالنسبة لسكاننا غالباً ما تتقاطع مع شبكة الطرق الخاضعة لرسوم عبور، خصوصاً الرحلات إلى وسط مدينة سدني التجاري والرجوع منه. وحتى تاريخه تحصل المناطق الأخرى على إعانات بخلاف سكان ذي هيلز شاير."

منظمة بلديات غرب سدني الإقليمية

- "إن الحوار الإستراتيجي مع المجتمعات هو حالياً عبارة عن عملية مشرذمة ومفككة وتركز على النشاط التجاري، ويفتقر بالتالي إلى التواصل مع الناس الذين يُفترض أن يكونوا هم المستفيدين من هذه العملية."

الأكاديميون والمراكز البحثية والمستشارون الخاصون

- لجنة سدني (Sydney Committee)
- معهد غراتان (Grattan Institute)
- الشراكات الأسترالية للبنية التحتية (Infrastructure Partnerships Australia)
- ليدونيان بارتنرز (Lidunian Partners)
- جامعة ملبورن
- جامعة سدني
- جامعة كوينزلاند
- جامعة ولونغونغ

تلقت لجنة المراجعة مداخلات من ثلاثة مراكز بحثية ومكتب استشارات خاص وأربعة أكاديميين.

أعربت هذه المداخلات عن أن شبكة الطرق الخاضعة لرسوم عبور في نيو ساوث ويلز يجب أن تصبح أكثر إنصافاً وكفاءة، وأشارت إلى أن رسوم العبور مكلفة جداً ومعقدة على الفهم وتزيد ضغوطات التكاليف المعيشية وتنجم عنها محصلات اجتماعية تتسم بعدم الإنصاف.

وأشار بعض المداخلات إلى أن نظام التسعير الحالي، الذي يشمل ضريبة انتقائية على الوقود ورسوم مختلفة أخرى، يفتقر إلى الشفافية ولا يعكس التكاليف الفعلية لاستخدام الطرق.

ودعى بعض المداخلات إلى تحديد رسوم العبور على أساس الشبكة بأكملها وإدخال رسوم على أساس ذروة الازدحام والفترات المباشرة لما قبل ذروة الازدحام وبعدها والمسافة خارج أوقات ذروة الازدحام مع التقيد بمعايير الإنصاف في التسعير.

ودعت مداخلة إلى خفض إجمالي في أسعار رسوم العبور، بينما أشارت مداخلات أخرى إلى الأثر المحتمل لمثل هذه التدابير على زيادة الازدحام المروري على الطرق الخاضعة لرسوم عبور. واقترحت هذه المداخلات تبني نظرة أكثر شمولية لنظام الطرق والنقل بأكمله، واعتبار الطرق الخاضعة لرسوم عبور مجرد جزء من النظام؛ كما اقترحت وجوب حصول إصلاح لنظام الطرق الخاضعة لرسوم عبور على الصعيد الوطني ووجوب لعب نيو ساوث ويلز دوراً قيادياً بهذا الصدد.

وتضمنت المداخلات بعض التأييد لوجود مشاركة أكبر من جانب المحكمة المستقلة للتسعير والتنظيم (IPART) في عملية إصلاح تسعير رسوم الطرق الخاضعة لرسوم عبور.

ودعى أحد الاقتراحات حكومة نيو ساوث ويلز إلى النظر في إمكانية استحداث نطاق جغرافي منخفض الانبعاثات في سدني وضواحيها، يمنع المركبات مرتفعة التلويث للبيئة من القيادة في المناطق ذات الكثافة السكانية العالية.

فيما يلي تعليقات وردت في المداخلات

لجنة سدني

- "يمضي سكان سدني وقتاً طويلاً وهم عالقون في زحمة المرور ويتكبّدون خسارة مالية كبيرة بسبب ذلك."
- "برأينا، إن استحداث رسم يدفعه مستخدمو الطريق بالكيلومتر الواحد يمكن أن يكون له أكبر أثر على تخفيف زحمة المرور."
- "إذا جعلنا قيادة السيارات أرخص للناس، سوف يقوم عدد أكبر منهم بالقيادة، مما يعني أن عدداً أكبر من الناس سيعلق في زحمة المرور لمدة أطول."
- "الضمان عدم مراجعة تكلفة رسوم العبور على حدة وجعل قيادة السيارة عن غير قصد خياراً أرخص من استخدام وسائل النقل العام، ينبغي مراجعة تكلفة السفر في سدني على نطاق أوسع."

معهد غراتان

- "...يطبّق في نيو ساوث ويلز الآن النظام الثالث لإعانات رسوم العبور، ومن الممكن أن يُدفع تعويض يموله دافعو الضرائب إلى شركات تشغيل الطرق الخاضعة لرسوم عبور، إذ من الواضح أن رسوم العبور لن تمول الطرق بالكامل."
- "ينبغي وضع نظام جديد يحدد رسوماً لفترات الذروة تتغير بحسب المكان، ويعرض استخدام الطريق مجاناً أو بسعر رخيص عندما لا تكون شديدة الازدحام. وينبغي أن يتضمن هذا النظام آلية لتحديث معدلات أسعار العبور من وقت لآخر عندما تتغير حالات المرور على الطرق."
- "...إن إدارة تحصيل رسوم عبور في فترات الازدحام تعني وجوب أن تتغير هذه الرسوم بحسب اليوم والمكان، وعندما تتغير الحالات المرورية ينبغي أن تتغير معدلات رسوم المرور أيضاً."
- "ينبغي أن يكون الهدف تغيير سلوك السائقين الذين يستطيعون تكيف وقت سفرهم أو المقصد الذي يسافرون إليه أو وسيلة سفرهم."

شبكة الشراكات الأسترالية للبنية التحتية

- "تتأثر الشبكة الحالية للطرق السريعة بالازدحام المروري بشكل منتظم، إذ أن وصلات الطرق المهمة لا تزال غير مكتملة ومن المتوقع أن يزيد الضغط على الشبكة بشكل كبير في العقود المقبلة."
- "يوفر تحصيل رسوم عبور الشبكة خياراً عملياً وقصيراً الأجل لتحسين استخدام شبكة الطرق السريعة في سدني من دون التسبب بضغط كبير في التكاليف على ميزانية الحكومة. لذا فإن تصميم نظام تحصيل رسوم عبور للشبكة وتطبيقه بصورة جيدة قد يساهم في أن يشكل مصدر دخل جديد لتمويل البنية التحتية."

ليدونيان بارتنز

- "أعتقد أن الحلّ المنطقي لإصلاح عقود الطرق الخاضعة لرسوم عبور هو في تبني نموذج المرافق الخاضعة للتنظيم."
- "...من منظور المجتمع العريض، من المهم أن يكون هناك إشراف تنظيمي لأن من شأنه النظر في مسائل تتعلق بالإنصاف والعدل والاتساق."
- "الناحية الرئيسية التي أظن أنها تمثل فرصة كبيرة هي هذه المشاريع، فمتى أصبحت قيد العمل كيف سنتأكد عندئذ من أن مستثمرينا والمساهمين في صناديق مدخراتنا التقاعدية يجنون عائداً جيداً لقاء المخاطر التي يتكلمون عنها في الواقع."

جامعة ملبورن

- "يمكن استخدام رسوم العبور لتحقيق أغراض تتعلق بالاستدامة مثل تخفيف الازدحام وخفض الانبعاثات وتحسين السلامة والإنصاف الاجتماعي."
- "إن تحسين التكاليف على مستخدمي السيارات والشاحنات معاً يؤدي إلى انخفاض كبير في مستويات رسوم عبور السيارات والشاحنات وإلى تحقيق انخفاض في التكاليف الاجتماعية والبيئية علاوة على تحقيق عائد معقول على الاستثمار."

جامعة كوينزلاند

- "بما أن قيمة شبكة الطرق لا تعتمد على طريق واحد بل على نظام النقل ككل، فإن الإدارة الفعالة للطرق الخاضعة لرسوم عبور أمر بالغ الأهمية لرفاهية الوطن، حتى ولو كانت ملكية طرق معينة تعود إلى القطاع الخاص."

جامعة سدني

- "يجب أن نتيج مراجعة رسوم العبور الانتقال إلى حل شامل للشبكة كجزء من التزام أطول أجلاً يضمن استخدام الطرق بكفاءة، مصحوباً ببعض قواعد الإنصاف (العدل والمساواة) حرصاً على عدم إلحاق الضرر بأحد من الناحية المادية."

جامعة ولونغونغ

- "يتعين أن يتضمن التسعير بعض الترخيب والترهيب لجعل الناس يفكرون مرتين قبل ركوب سياراتهم والقيادة في أنحاء سدني."
- "تواجه منطقة سدني الكبرى صعوبات في النقل على مختلف الصعد. وإعادة تصنيف سدني بين المدن العشر الأولى الملائمة للعيش في العالم (كانت كذلك لعدة سنوات لغاية العام 2019) يتطلب إصلاحاً في تسعير الطرق يرافقه استثمار متواصل في شبكة السكك الحديدية فيها."

شركات تشغيل الطرق الخاضعة لرسوم عبور

- مجموعة 'الطرق الشمالية الغربية' (NorthWestern Roads)
- ترانس إربين (Transurban)

تلقت لجنة المراجعة مداخلتين من شركتي تشغيل للطرق الخاضعة لرسوم عبور.

اقترحت مداخلة مجموعة 'الطرق الشمالية الغربية' إجراء تحسينين محتملين على عملية الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز. أولاً: تحسين توفير المعلومات في نقاط مناسبة للسائقين لأخذ قرار (بشأن دخول الطريق السريع) بغية تسهيل اختيار استخدام الطريق أو عدم استخدامه عن دراية. على سبيل المثال، تقديم معلومات حيّة عن أحوال حركة المرور وأوقات السفر ومعدلات رسوم العبور. ثانياً: إجراء تحسينات لتبسيط العملية الإدارية الخاصة بإشعارات دفع رسوم العبور لخفض الرسوم والعبء عن كاهل الزبائن. حالياً، عند اجتياز السائق معبر لمرة واحدة من دون ملصقة إلكترونية (e-Tag) يتلقى إشعاراً ورقياً مطبوعاً بالبريد، استناداً إلى رقم تسجيل السيارة. لكن NorthWestern تأمل في أن تساعد حكومة نيو ساوث ويلز على تغيير ذلك إلى نظام البريد الإلكتروني. وأشارت إلى أن ذلك من شأنه خفض التكاليف على الزبون وتحسين الدقة وتسهيل عملية الدفع.

وأيدت مداخلة ترانس إربين وضع نهج تسعير أكثر اتساقاً وشامل لكافة شبكة الطرق الخاضعة لرسوم عبور يمكن بواسطته دمج تحصيل رسوم العبور استناداً إلى المسافة (بناءً على النطاق الجغرافي) برسوم الاستخدام، علاوةً على وضع تسعيرة على أساس وقت السفر لإدارة الطلب. وأشارت ترانس إربين إلى أن وضع رسم استخدام ثابت شامل لأنحاء شبكة سبدي للطرق الخاضعة لرسوم عبور يمكن أن يساعد على تغطية التكلفة الهامشية للرحلات القصيرة، نظراً إلى التأثير المحتمل لتلك الرحلات الأقصر مسافةً على الازدحام، وبالتالي تأثيرها على كفاءة الشبكة بشكل إجمالي. وأشارت إلى أن التسعير على أساس وقت السفر يمكن أن يكون فعالاً في إدارة الطلب والازدحام، وأن تطبيق تسعيرة خارج الذروة للشاحنات يمكن أن يشجع سائقيها على القيادة في الأوقات الأقل ازدحاماً، مما يوفر قيادة أكثر أماناً وأفضل للسائقين الآخرين. وترى ترانس إربين أنه توجد فرصة لتحسين عملية إصدار إشعارات رسوم العبور وكذلك الإشارات على الطرق، لتوفير معلومات إضافية للسائقين تساعد على اتخاذ قرارات بشأن طريقهم عن دراية.

فيما يلي تعليقات وردت في المداخلات

- مجموعة 'الطرق الشمالية الغربية'

"في ظل الأحوال الاقتصادية غير المستقرة وضغوطات التكاليف المعيشية والتحديات المالية التي تواجهها الولاية، من الأهمية بمكان اليوم أن توفر بنيتنا التحتية عائداً أمثل على الاستثمار وتدعم النمو الاقتصادي."

- "لقد وفر Westlink M7 و NorthConnex مساهمات كبيرة لأعمال الإعمار المتواصلة من غرب سبدي إلى سنترال كوست، وأفادا السكان والمصالح التجارية على السواء."

ترانس إربين

- "تقرّر ترانس إربين بأن نمو الشبكة أدى، من خلال الإضافة التدريجية للطرق الخاضعة لرسوم عبور ولـ"الحلقات المفقودة"، إلى نشوء أنظمة تحصيل رسوم عبور مختلفة. وتم تحديد هذه الأنظمة بالدرجة الأولى بناءً على التمويل المطلوب لتطوير كل طريق سريع على حدة."

- "ترى ترانس إربين أن هناك فرصة للعمل مع حكومة نيو ساوث ويلز لمعالجة التفاوتات في التسعير في أنحاء شبكة سبدي للطرق الخاضعة لرسوم عبور بغية إيجاد نظام أبسط وأكثر شفافية للزبائن، ويوفر شبكة طرق أكثر فعالية."

الجمعيات والمنظمات التي تضم أعضاء منتسبين

الجمعيات والمنظمات الترفيهية

- نادي BMW للسياسة في نيو ساوث ويلز (BMW Touring Club of NSW)
- النادي الأسترالي لمركبات التخيم ومركبات البيوت المتنقلة (Campervan and Motorhome Club of Australia)
- الجمعية الأسترالية لأندية الكرافانات (National Association of Caravan Clubs)
- مجلس نيو ساوث ويلز للدراجات النارية (Motorcycle Council of NSW)

الجمعيات والمنظمات الأخرى

- الجمعية الوطنية لخدمة السيارات على الطرق (NRMA)
- مجموعة العمل من أجل النقل العام (Action for Public Transport)
- منظمة المصالح التجارية في نيو ساوث ويلز (Business NSW)
- جمعية الباصات والحافلات في نيو ساوث ويلز (Bus NSW)
- هيئة صندوق Epping للاستئمان المدني (Epping Civic Trust)
- نقابة عمال النقل في نيو ساوث ويلز (Transport Workers' Union of NSW)

تلقت لجنة المراجعة مداخلات من أربع جمعيات ترفيهية وست جمعيات ومنظمات تضم أعضاء منتسبين، بما في ذلك نقابة عمالية واحدة.

أعربت المداخلات عن افتقار للشفافية بشأن شروط تحديد الأسعار. وأشارت إلى أن وجود نظام يتضمن رسوم عبور استناداً إلى المسافة والتسعير على أساس وقت السفر إلى جانب نموذج شامل يلحظ وقت نشوء الازدحام ومكانه ويعمل على قاعدة 'المستخدم يدفع'، يمكن أن يساعد على تحسين المساواة في رسوم العبور.

وأيدت المداخلات تحسين الإشارات على جميع الطرق الخاضعة لرسوم عبور، فيما يتعلق بالمعلومات عن الأسعار والتأخيرات أو المخاطر على السواء، لكي يتمكن السائقون من أخذ قرارات عن دراية بشأن استخدام الطرق الخاضعة لرسوم عبور أو تجنبها.

وأشارت المداخلات إلى أن الباصات والحافلات في نيو ساوث ويلز تخضع لذات الرسوم التي تخضع لها الشاحنات، التي تدفع ثلاثة أضعاف المبلغ المستوفي من السيارات. وأعربت المداخلات عن أن أسعار رسوم العبور ينبغي أن تتوافق بشكل أفضل مع الاختلاف بين مهمات الشاحنات ومهمات الباصات، وعن وجوب النظر في إزالة رسوم العبور كلياً بالنسبة للباصات التي توفر نقلاً منتظماً للركاب وخدمات مدرسية علاوةً على خدمات بديلة عن القطارات أحياناً.

ودعت المداخلات إلى استحداث فئات جديدة للمركبات، تأخذ بالاعتبار بشكل أفضل نوع المركبة ومقاييسها ووزنها. وأشارت المداخلات إلى أن نظام تحصيل رسوم العبور الحالي غير عادل أبداً بالنسبة للدراجات النارية التي تُستوفي منها رسوم مثل السيارات العادية.

وبالنسبة إلى المركبات الثقيلة، كالشاحنات مثلاً، اقترحت المداخلات إجراء مراجعة شاملة لنسب مضاعفة التسعير الحالية. وقالت إن شركات النقل بالتعاقد والشركات التجارية الصغيرة العاملة في قطاع النقل متضررة جداً وبشكل غير عادل من نسب مضاعفة التسعير الحالية.

وأشارت المداخلات إلى أن نظام تحصيل رسوم العبور الحالي يؤثر بشكل غير متناسب على سكان غرب سدني مقارنةً بسكان المنطقة الشمالية الغربية أو شرق سدني. وقالت إن المحاولات السابقة لمعالجة التفاوتات في الأسعار عبر مبادرات مرتجلة، بما فيها المرتجعات والتخفيضات، لم توفر إغاثة كافية.

فيما يلي تعليقات وردت في المداخلات

الجمعية الوطنية لخدمة السيارات على الطرق (NRMA)

- "أقل من 10 بالمائة من أعضاء NRMA يفهمون الطريقة التي تُحتسب بها رسوم العبور."
- "يشعر أعضاء NRMA في غرب سدني... والمنطقة الجنوبية الغربية والمنطقة الشمالية الغربية والجبال الزرقاء بأنهم الأكثر تضرراً بسبب الطرق الخاضعة لرسوم العبور، ويعززون ذلك إلى مناطقهم الجغرافية في المقام الأول."
- "نظراً إلى هيكليات التسعير الحالية، يزيد احتمال سعي أعضاء NRMA في غرب سدني إلى تجنب استخدام الطرق الخاضعة لرسوم عبور مقارنةً بالأعضاء في أية منطقة أخرى."
- نقابة عمال النقل في نيو ساوث ويلز
- "يمكن أن يُعزى العبء الذي تواجهه شركات النقل الصغيرة... إلى التكلفة المرتفعة لرسوم العبور التي تنطبق على المركبات الثقيلة، وإلى عدد المرات التي تحتاج فيها شركات تشغيل المركبات الثقيلة إلى استخدام الطرق الخاضعة لرسوم عبور، وإلى... عدم وجود حد أقصى يومي لرسوم العبور."
- "أعرب أصحاب شركات النقل بالتعاقد وأصحاب شركات النقل الصغيرة في القطاع عن أنهم غالباً ما يفكرون بالكف عن العمل... نظراً لتزايد صعوبة المحافظة على استدامة العمل."
- "...الشفافية المتعلقة بطريقة تحديد نسب مضاعفة رسوم العبور [الخاصة بالمركبات الثقيلة] أمر ضروري. في الوقت الحالي لا توجد شفافية بشأن المنهجية أو المعطيات الكمية أو النوعية التي تؤخذ بالاعتبار عند وضع تسعيرات الطرق الخاضعة لرسوم عبور."
- "تؤيد النقابة 'مراجعة' نسب مضاعفة رسوم عبور المركبات الثقيلة. لكن هذا التأييد لا يعني أن النقابة تعتبر أنه من الضروري زيادة الرسوم، بل بالأحرى خفض نسب مضاعفة رسوم العبور لبعض أنواع المركبات الثقيلة."

غرفة التجارة

- غرفة التجارة في باكسلي
- غرفة التجارة في كينتربري بانكستاون
- تلقت لجنة المراجعة مداخلات من غرفتي تجارة. وأشارت المداخلات إلى تفاوتات في النظام الحالي لتسعير رسوم العبور، وأوجزت الأهمية الاقتصادية لوجود أنظمة طرق تتسم بالكفاءة وطالبت بالعمل لتحسين إنتاجية مستخدمي الطرق.
- حدّدت المداخلات تأثيرات الطرق الخاضعة لرسوم عبور على الطرق المحلية ومراكز المدن الرئيسية، بما في ذلك الطرق الضيقة الخائفة والازدحام المروري. وعلى وجه الخصوص، أعربت المداخلات عن أن فتح M8 مؤخراً قد زاد حالة الطرق سوءاً في منطقة باكسلي نظراً للجوء السائقين إلى استخدام طرق بديلة مجانية.
- وبالنسبة إلى تسعير رسوم العبور، أيدت المداخلات وضع تدابير تحصيل رسوم عبور استناداً إلى وقت السفر بالنسبة للمركبات الثقيلة، للتشجيع على القيادة في الفترات الواقعة خارج ذروة الازدحام؛ وقالت إن هذا من شأنه تحسين أداء الطرق وخفض عرقلة المجتمعات المحلية وإيجاد وفورات في التكاليف تعود فائدتها على المجتمع، من بينها خفض تكاليف إيصال البضائع.

الموانئ والشركات والمصالح التجارية في قطاع النقل بالشاحنات

- المجلس الأسترالي للإمدادات اللوجستية والشحن (Australian Logistics Council)
- منظمة قطاع المنتجات الطازجة (Freshmark)
- الجمعية الوطنية للنقل البري (National Road Transport Association)
- هيئة موانئ نيو ساوث ويلز (NSW Ports)
- منظمة الشحن البري في نيو ساوث ويلز (Road Freight NSW)
- تلقت لجنة المراجعة خمس مداخلات من الموانئ ومجموعات النقل بالشاحنات والمصالح التجارية في قطاع النقل بالشاحنات.

أشارت المداخلات إلى أن رسوم العبور في نيو ساوث ويلز باهظة التكاليف بصورة إجمالية. وأبدت المداخلات قلقاً كبيراً حيال مدى إنصاف نظام رسوم العبور ودقته بالنسبة للمركبات الثقيلة، ودعت عموماً إلى المزيد من الشفافية فيما يتعلق بتحديد الأسعار وأسلوب استخدام إيرادات رسوم العبور.

واقترحت المداخلات وجوب استحداث ترتيبات تسعير للطرق الخاضعة لرسوم عبور في نيو ساوث ويلز في أوقات الذروة وخارج أوقات الذروة، مشيرة إلى أنه يتعين النظر في هذه الترتيبات بعناية حرصاً على عدم تأثيرها سلباً على قطاع الشحن والنقل بالشاحنات.

وأشارت المداخلات إلى أنه بموجب نظام رسوم العبور في نيو ساوث ويلز، لا تستطيع الشركات التجارية الحصول على ذات الإعانة في رسوم العبور أو التسعيرات الميسرة التي تُقدّم إلى المركبات الخاصة.

وأوصت إحدى المداخلات بتأسيس وكالة ناظمة مستقلة لتقييم ترتيبات وتخفيضات أسعار رسوم العبور الجديدة والموافقة عليها. واقترحت مداخلات أخرى بأنه ينبغي أن يوفر أي نظام جديد لأسعار العبور إعفاءات أو تخفيضات للمركبات منخفضة الانبعاثات.

وأشارت هيئة موانئ نيو ساوث ويلز إلى أهمية وجود شبكة طرق سريعة وجيدة في نيو ساوث ويلز في السياق الأوسع لسلاسل التوريد ونشاطات أستراليا التجارية الدولية. وركزت مداخلتها بالدرجة الأولى على الإصلاح المطلوب في نظام تحصيل رسوم العبور فيما يتعلق بالمركبات الثقيلة؛ وأبدت تخفيض نسب مضاعفة رسوم عبور المركبات الثقيلة في الفترات الواقعة خارج ذروة الازدحام.

فيما يلي تعليقات وردت في المداخلات

المجلس الأسترالي للإمدادات اللوجستية والشحن

"إن تأثير رسوم العبور في سدني على إمدادات الشحن اللوجستية مسألة تسبب قلقاً متزايداً في القطاع؛ فنظام تحصيل رسوم العبور في سدني مشرذم، والتكاليف مرتفعة ومتفاوتة، ويفتقر النظام إلى الترابط بين الطرق الخاضعة لرسوم عبور. أضف إلى ذلك الازدحام الذي يؤدي إلى ارتفاع التكاليف التي لا يمكن تحميلها إلى الزبائن التجاريين والمستهلكين، وعدم الموثوقية، والافتقار إلى الكفاءة وفرص تحقيق كسب في الإنتاجية."

"على الرغم من أن الطرق الجديدة الممولة عبر رسوم العبور غالباً ما تعدّ بزيادة في الإنتاجية، فإنها تخفق مرة تلو الأخرى في تحقيق هذه الوعود، وتترك القطاع مثقلاً بتكاليف إضافية وفوائد محدودة (إن وجدت)."

"يشكل العبء المادي لرسوم العبور تحدياً لشركات النقل فيما يتعلق بتحميل هذا العبء لزبائنهم بسبب عقود التسعير القائمة والأسواق شديدة التنافس."

الجمعية الوطنية للنقل البري

"بموجب النهج الحالي للتسعير الخاص بالمستخدم فإن رسوم عبور المركبات الثقيلة وتحديد نسب مضاعفة رسوم عبور الشاحنات...ينجم عنه آثار سلبية كبيرة على قدرة شبكة الطرق السريعة على لعب دورها على الساحة العامة وجعل سدني ملائمة للعيش ومنتجة وعالمية."

"إن استحداث رسوم عبور جديدة وأدنى سعراً للمركبات ذات الانبعاثات المنخفضة أو الصفرية من شأنه أن يسرّع شراء هذه المركبات من خلال تحسين التكلفة الإجمالية لاقتنائها. ومن شأن ذلك أيضاً تسريع تحقيق المحصلات العامة من ناحية تحسين نوعية الهواء في المدن (الانبعاثات الضارة) وتحقيق صافي انبعاثات كربونية صفري."

"قبل النظر في نطاق جغرافي محتمل لتحديد رسم لقاء الازدحام في وسط سدني التجاري كما أثير في ورقة المناقشة، ينبغي أولاً على حكومة نيو ساوث ويلز التوقف عن ممارسة تقديم إعانات العبور إلى المركبات الخفيفة مع المركبات الثقيلة وخفض نسب مضاعفة رسوم عبور الشاحنات إلى حد أقصى يبلغ ضعفي رسم عبور المركبات الخفيفة."

هيئة موانئ نيو ساوث ويلز

"يتعين أن توفر نسب مضاعفة رسوم عبور المركبات الثقيلة الحوافز المناسبة لاستخدام مركبات تحقق مستوى أعلى من الإنتاجية. إن وجود نظام فعال لتحصيل رسوم العبور من المركبات الثقيلة مهم جداً لضمان بقاء تكاليف النقل البري متدنية وتيسير نقل البضائع المشحونة من الموانئ بكفاءة في أنحاء المدينة."

"إن أنظمة نيو ساوث ويلز الحالية لا تسمح بنقل السلع الخطيرة (بما في ذلك الصهاريج أو السلع الخطيرة في المستويات) عبر الأنفاق. نتيجة لذلك تُستخدم الطرق السطحية، خارج شبكة الطرق السريعة الخاضعة لرسوم عبور، لتجنب الأنفاق الموجودة على شبكة الطرق السريعة. لذلك من الضروري جداً صيانة الطرق السطحية ذات القدرة الاستيعابية العالية التي يُعَوّل على استخدامها لنقل السلع الخطيرة من أجل المحافظة على استمرار المركبات الثقيلة في توزيع منتجات الوقود بكفاءة في أنحاء سدني ونيو ساوث ويلز."

منظمة الشحن البري في نيو ساوث ويلز

- "إن استحداث حسم في العبور خارج أوقات الذروة لشركات النقل بالشاحنات، ولما يُسمى 'تسليم الميل الأخير' (المرحلة الأخيرة من توصيل البضائع)، بغية تحفيز هذه الشركات وغيرها على تأدية العمل المطلوب بعد أوقات الذروة من شأنه أن يوتي ثماره وأن يؤدي إلى أمان أكبر على الطرق لغياب الشاحنات ومركبات بضائع التوريد عن الطرق خلال أوقات رحلات المركبات الخفيفة."
- ليس من المفروض أن تدفع شركات تشغيل المركبات الثقيلة تكاليف تحسينات شبكة الطرق من خلال الزيادات في رسوم العبور من دون أن يحصلوا بأنفسهم على ميزات الكفاءة الموعودة."

الهيئات العليا

- الكلية الأسترالية الآسيوية للسلامة على الطرق (Australasian College of Road Safety)
- هيئة الباطون المسلح والركام الخرساني (Cement Concrete and Aggregates)
- مجلس نيو ساوث ويلز للخدمات الاجتماعية (NSW Council of Social Service)
- الهيئة الأسترالية للطرق (Roads Australia)
- هيئة الترويج لرياضة المشي في سدني (Walk Sydney)

تلقت لجنة المراجعة خمس مداخلات من هيئات عليا.

أشارت هذه المداخلات إلى أن رسوم العبور في نيو ساوث ويلز مرتفعة جداً، وعلى الأخص في ظل ضغوطات التكاليف المعيشية الحالية. كذلك أشارت إلى المحصلات المجتمعية غير العادلة الناشئة عن نظام تسعير رسوم العبور بشكل عام.

ودعت بعض المداخلات حكومة نيو ساوث ويلز إلى توفير خيارات نقل عام ووسائل مواصلات صحية أفضل، واقترحت إعادة هندسة مساحات الطرق للتشجيع على المشي وركوب الدراجات الهوائية للرحلات القصيرة والمساعدة على خفض اعتماد أفراد المجتمع على الطرق الخاضعة لرسوم عبور. كما أيدت بعض المداخلات وضع ترتيبات تسعير استناداً إلى المسافة وأوقات الذروة والأوقات الواقعة خارج الذروة.

واقترحت إحدى المداخلات أن تنظر حكومة نيو ساوث ويلز بمجموعة خيارات لتحصيل رسوم العبور من المركبات الثقيلة وأن تغيّر نظام تحصيل رسوم العبور بشكل يسهم في حصول شركات النقل التي توظف أموالها في المعدات المستدامة بيئياً والمركبات منخفضة الانبعاثات على مزيد من الإعانات في رسوم المرور أو الإعفاءات من هذه الرسوم.

فيما يلي تعليقات وردت في المداخلات

مجلس نيو ساوث ويلز للخدمات الاجتماعية

- "توصيتنا الرئيسية هي وجوب أخذ الفقر والغبن الاقتصادي بالاعتبار لدى تحديد رسوم العبور وتصميم أنظمة الإعانات على السواء."
- "يمكن أن يضطر ذوو الدخل المنخفض إلى الاعتماد على الطرق الخاضعة لرسوم عبور إلى حد كبير، وفي أحيان كثيرة لا يكون لديهم خيار آخر... فالمزيد من الأسر ذات الدخل المنخفض مجبرة على السكن بعيداً عن مراكز عملها وعن مدارس أطفالها وعن الخدمات والمرافق الأخرى سعياً لمساكن تتحمل نفقاتها. وهذا ما يدفع المزيد من الأسر ذات الدخل المنخفض إلى استخدام الطرق الخاضعة لرسوم عبور للسفر من أجل العمل والتعليم ولأسباب أساسية أخرى كالحصول على الرعاية الصحية..."
- "ينبغي إعطاء الأسر ذات الدخل المنخفض نسب أعلى من إعانات العبور مقارنةً بالأسر ذات الدخل المرتفع، بغض النظر عن مكان سكنها والطرق الخاضعة لرسوم عبور التي تستخدمها."

الهيئة الأسترالية للطرق

- "لقد حققت الطرق الخاضعة لرسوم عبور في نيو ساوث ويلز فوائد من ضمنها تسريع إنشاء طرق جديدة وإدخال تقنيات جديدة من شأنها توفير طرق أكثر أماناً وكفاءة."
- "لقد جاءت هذه المراجعة في أوانها للنظر في تدابير الإعانات قصيرة الأجل لإدارة الإشكالات المباشرة علاوةً على الاعتبارات طويلة الأجل التي من شأنها ضمان العدل والكفاءة والشفافية في نظام تحصيل رسوم العبور على شبكة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز في المستقبل."

الهيئات الحكومية

- المحكمة المستقلة للتسعير والتنظيم (Independent Pricing and Regulatory Tribunal (IPART))
- مكتب أمين المظالم في نيو ساوث ويلز (NSW Ombudsman)

تلقت لجنة المراجعة مداخلات من هئتين حكوميتين.

ركزت هذه المداخلات على التعقيدات الموجودة في نظام تحصيل رسوم العبور والحاجة إلى هيكلة تسعير أكثر بساطة.

وأيدت المحكمة المستقلة للتسعير والتنظيم المراجعة وأشارت إلى استعدادها لتوفير إشراف تنظيمي إضافي على رسوم العبور في المستقبل.

وسرد مسؤولو مكتب أمين المظالم في نيو ساوث ويلز أنواع شكاوى الزبائن التي يتلقاها المكتب بشأن رسوم العبور وأشاروا إلى أن المكتب ليس لديه صلاحيات لمعالجة الشكاوى التي ترد بخصوص شركات خاصة تدير الطرق الخاضعة لرسوم عبور أو الشكاوى المتعلقة بمسائل السياسة الخاصة بهذه الطرق. وقالوا إن الشكاوى التي ضمن صلاحيات المكتب إدارية بطبيعتها على وجه العموم وتعلق بما يلي: تلقي إشعارات متعددة تطالب بدفع رسوم العبور من مركبات لا يملكها المشتكي؛ التأخير في استكمال المرتجعات؛ السحوبات غير الصحيحة وغير المتوقعة من الحسابات المصرفية؛ الرسوم غير الصحيحة وغير المبررة؛ التصنيف غير الصحيح للمركبات؛ المصقات الإلكترونية (e-tags) المعيبة ومسائل أخرى كالرسوم والتكاليف الإدارية لقاء المطابقة الفيديوية؛ صعوبة الحصول على حساب لرسوم العبور؛ صعوبة فهم كشوفات حساب رسوم العبور وتفصيله؛ الغرامات المتعلقة برسوم العبور ومحصلات المراجعات الداخلية. كذلك تلقى مكتب أمين المظالم شكاوى عن برنامج إعانات رسوم العبور ونظام الاسترداد النقدية، بما فيها المسائل المتعلقة بالأهلية لتلقي الدفعات والتأخير في الحصول عليها والأخطاء والمسائل المتعلقة بخدمة الزبائن.

فيما يلي تعليقات وردت في المداخلات

المحكمة المستقلة للتسعير والتنظيم

- "...قد يكون هناك مبرر لوضع تنظيم آخر [للطرق الخاضعة لرسوم عبور]... وبإمكان المحكمة المستقلة للتسعير والتنظيم الاضطلاع جيداً بمهمة الإشراف الإضافي على رسوم العبور."
- "إننا نملك خبرة واسعة في تنظيم البنية التحتية للنقل وتحديد أسعار خدمات النقل العام... ونشارك بدأب في العمل مع أصحاب الشأن علاوةً على إجراء البحوث والتحليلات بصورة مستقلة. وعند قيامنا باتخاذ القرارات وتقديم التوصيات، نركز على حماية المستهلك من الزيادات غير المعقولة في الأسعار وتحسين كفاءة مقدمي الخدمات وجودة الخدمات التي يقدمونها وتشجيع المنافسة وحماية البيئة وضمان قدرة مقدمي الخدمات الذين يتمتعون بالكفاءة على الاستمرار من الناحية المادية."

مكتب أمين المظالم في نيو ساوث ويلز

- "في العامين الماليين 2021-22 و2022-23، تلقى مكتب أمين المظالم 304 شكاوى مبررة للمقاضاة تتعلق برسوم العبور."
- "خلال العامين الماليين السابقين تم تصنيف ما لا يقل عن نسبة 20% من الاتصالات بمكتب أمين المظالم في نيو ساوث ويلز المتعلقة برسوم العبور كاتصالات 'موجهة بشكل خاطئ'، أي أنها تتعلق بمسائل خارج صلاحياتنا."
- "بعض الشكاوى المتعلقة بتحصيل رسوم العبور التي تلقيناها يمكن أن تثير مخاوف عامة تتعلق بالإنصاف حيال وجود طرق خاضعة لرسوم عبور أو زيادات رسوم العبور أو الصعوبات في العثور على طرق بديلة (غير خاضعة لرسوم عبور). وعدا عن إعلام السلطات ذات الصلة بهذه المخاوف، ليس بإمكاننا عموماً المساعدة في حل هذه الشكاوى التي تتعلق بقضايا خاصة بسياسة إدارة الطرق."

الهيئة المستقلة لحل النزاعات

- مكتب أمين مظالم زبائن رسوم العبور (Tolling Customer Ombudsman)

تلقت لجنة المراجعة مداخلات واحدة من هيئة خارجية لحل النزاعات، وهي مكتب أمين مظالم زبائن رسوم العبور.

اقترحت المداخلات تحسين جباية رسوم العبور، من ضمنها توحيد الإشعارات. وأشارت المداخلات إلى أن عدم التمكن من الاتصال بالمستخدمين تنشأ عادةً عن عدم قيامهم بتحديث وسائل الاتصال بهم أو المعلومات الخاصة بتسجيل سياراتهم، مما يؤدي إلى زيادة النفقات الإدارية علاوةً على رسوم العبور الأخرى التي قد يتكبدها السائق ويترتب عليه دفعها، علماً أنه تُستوفى أيضاً لقاء كل رسم من هذه الرسوم نفقات إدارية خاصة به.

شركات مشاركة السيارات

GoGet •

تلقت لجنة المراجعة مداخلة واحدة من إحدى شركات مشاركة السيارات، وهي GoGet. أشارت GoGet إلى عدم وجود إعانة خاصة برسوم العبور للسيارات المستأجرة من شركات مشاركة السيارات بموجب نظام تحصيل رسوم العبور الحالي في نيو ساوث ويلز وطالبت باستحداث إعانة لهذه السيارات.

وذكرت المداخلة الفوائد التي تقدمها مشاركة السيارات للمجتمع، بما فيها خفض الانبعاثات وخفض الازدحام على الطرق بشكل عام. وقالت المداخلة إن عدم وجود إعانة في رسوم العبور للسيارات المستأجرة من شركات مشاركة السيارات تثني السائقين عن استخدام مثل هذه السيارات.

وبصورة عامة أيدت المداخلة نموذج التسعير على أساس المسافة والنطاق الجغرافي في المناطق المزدهمة التي توجد وسائل نقل عام جيدة فيها.

الخطوات التالية

سوف يتابع رئيس ونائب رئيس لجنة المراجعة استعراض جميع المداخلات التي وردت من الجمهور العام وأصحاب الشأن بعناية. ولجنة المراجعة ما تزال مستمرة في قبول المداخلات والنظر فيها، وعلى الراغبين بتقديم مداخلة الاتصال بالبريد الإلكتروني على العنوان التالي: Tolling_PMO@transport.nsw.gov.au

هذا ومن المتوقع إنجاز المراجعة في منتصف العام 2024 لدى تقديم رئيس ونائب رئيس لجنة المراجعة تقريرهما النهائي إلى حكومة نيو ساوث ويلز.

شكراً

نشكر كل من شارك في فترة الاستشارة العامة للمراجعة المستقلة لرسوم العبور.

ونعرب عن تقديرنا للمساهمات السخية التي قدمها أفراد المجتمع وأصحاب الشأن في أنحاء نيو ساوث ويلز ونتطلع قديماً لمتابعة التواصل معكم بشأن مستقبل رسوم العبور.



المراجعة المستقلة لرسوم عبور الطرق السريعة