



# INDEPENDENT TOLL REVIEW

## النتائج والتوصيات

### الصادرة في التقرير النهائي الخاص بالمراجعة المستقلة لرسوم المرور

تموز/يوليو ٢٠٢٤

## تقدّم هذه الوثيقة النتائج والتوصيات الصادرة في التقرير النهائي الخاص بالمراجعة المستقلة لرسوم المرور

أنشأت حكومة نيو ساوث ويلز مراجعة مستقلة لرسوم المرور لتحديد خيارات الإصلاح لتعديل شبكة الرسوم. أصدرت هيئة مراجعة الرسوم المستقلة تقريرها النهائي في تموز/يوليو ٢٠٢٤، حيث قدّمت النتائج والتوصيات النهائية لإصلاح رسوم المرور.

### التقرير النهائي: النتائج

#### عملية تحديد رسوم المرور

النتيجة ١: يشوب الخطأ عملية تحديد الرسوم.

#### الشراكة بين القطاعين العام والخاص

النتيجة ٢: لا يتم إطلاع الناس على التفاصيل المهمة المتعلقة بترتيبات الشراكة المتعلقة بتحديد رسوم المرور بين القطاعين العام والخاص، مما يجعل المعلومات المتاحة لمساعدة الناس في الفهم قليلة.

النتيجة ٣: يتحمل مستخدمو الطرق ذات الرسوم نسبة عالية وغير متناسبة من تكلفة الطرق ذات الرسوم.

#### بنية رسوم المرور

النتيجة ٤: لا يوجد نظام شامل لرسوم المرور.

النتيجة ٥: يؤدي عدم وجود نظام تسعير موحد إلى التعقيد وعدم الكفاءة والعدل والإنصاف.

النتيجة ٦: الرسوم صارمة للغاية ومغلقة لعقود من دون وجود خيارات للقيام بمراجعات.

النتيجة ٧: في معظم الطرق ذات رسوم المرور، لا يتم استخدام تسعيرات حسب الأوقات لتحسين إدارة حركة المرور.

النتيجة ٨: الوقع المالي الخاص برسوم المرور هو الأكبر في غرب سيدني.

النتيجة ٩: تشير الأدلة المتاحة إلى أن أرباح شركة Transurban لم تكن مفرطة في السنوات الأخيرة. ومن المرجح أن تزداد الأرباح التي تجنيها من رسوم المرور في نيو ساوث ويلز في محفظتها الحالية مع مرور الوقت بما يتماشى مع ارتفاع حركة المرور ومعدل الرسوم وانخفاض تكاليف البناء.

#### مستوى رسوم المرور

النتيجة ١٠: يبدو أن مستوى الرسوم مرتفع أكثر من اللازم والمرغوب فيه.

#### المنافسة

النتيجة ١١: شركة Transurban هي المهيمنة في الحصول على عقود امتياز الطرق ذات الرسوم في أسواق نيو ساوث ويلز.

النتيجة ١٢: كانت شركة Transurban مهيمنة في سوق نيو ساوث ويلز للحصول على عقود خاصة بامتيازات الطرق ذات الرسوم.

النتيجة ١٣: يمكن أن يؤثر الوضع الهام لشركة Transurban في أسواق تجارة رسوم المرور بالتجزئة سلباً على المنافسة الخاصة بامتيازات رسوم المرور.



## الشفافية الخاصة برسوم المرور

**النتيجة ١٤:** فشلت المعلومات الخاصة بتسعيرات الرسوم الحالية من تمكين سائقي السيارات وإعلامهم وتثقيفهم بشكل كافٍ، مما يقلل من تمكين المستخدم ومساعدته في اتخاذ القرارات بكفاءة.

### خطط تخفيض الرسوم

**النتيجة ١٥:** إصلاح رسوم المرور أفضل من تخفيضها. إن خطط تخفيض رسوم المرور الحالية غير مستهدفة وغير مستخدمة بشكل كافٍ، ويرجع ذلك جزئياً إلى طريقة تخفيض الرسوم المعقدة للغاية. إن تخفيض الرسوم ليس مستداماً من الناحية المالية نظراً للنمط الحالي لتصاعد الرسوم والقيود المفروضة على توافر الموارد الحكومية لتمويل المساعدات.

**النتيجة ١٦:** أصحاب الامتيازات مستفيدون غير مقصودون من النهج الحالي لتخفيف الرسوم. إن زيادة حركة المرور واستخدام الطرق ذات الرسوم، من خلال الطلب المستحث الناتج عن تخفيف الرسوم، يفيد المشغلين بشكل مباشر من خلال زيادة إيراداتهم. ولم يكن أصحاب الامتيازات حتى الآن على استعداد لإعادة هذه الإيرادات إلى الخزنة العامة، إلا من خلال أحكام تقاسم الإيرادات المتفق عليها تعاقدياً.

## التقرير النهائي: التوصيات الأولية

### مبادئ رسوم المرور

**التوصية ١:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز اعتماد مبادئ الرسوم الجديدة المقترحة.

### فرصة الإصلاح: الانتقال إلى رسوم الشبكة

**التوصية ٢:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز اعتماد رسوم الشبكة. وسيطلب التنفيذ تخطيطاً مفصلاً واستثماراً في البنية التحتية ورصدًا دقيقاً للأثار.

**التوصية ٣:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز اعتماد خفض أسعار الرسوم على أسس المسافات كأساس لتحديد رسوم الشبكة. ومن شأن ذلك أن يؤدي إلى نظام أبسط وأكثر اتساقاً وتماسكاً للرسوم يتواءم بشكل أوثق مع المعايير التي تُطلب في المراجعة النظر فيها، وهي الكفاءة والإنصاف والبساطة والشفافية.

**التوصية ٤:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز النظر في طرقٍ لخفض مستوى الرسوم التي يدفعها سائقي السيارات في سيدني واستكشاف مصادر تمويل خاصة من داخل نظام الرسوم، كمسار لتمكين فرض رسوم أقل.

**التوصية ٥:** توصي المراجعة بأن تواصل الحكومة استكشاف إمكانية تطبيق نهج صافي القيمة الحالية للإيرادات في تحديد مدى الامتيازات وإزالة مخاطر تأثير الامتيازات على حركة المرور.

**التوصية ٦:** ينبغي إتاحة تقنيات تسعير مرنة، بما في ذلك التسعير في أوقات الذروة/خارج أوقات الذروة، والتسعير الديناميكي كجزء من نظام رسوم الشبكة.

**التوصية ٧:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز النظر في التركيز الأولي على مشغلي الشحن لوضع تسعيرة ضمن أوقات الذروة وخارجها.

أ. وينبغي أن يستهدف تخفيف الرسوم إلى الحد الممكن عملياً الأشخاص الذين هم في أمس الحاجة إلى ذلك من خلال اخضاعهم لاختبار الوضع المادي.

ب. سيأخذ تقييم الحاجة في عين الاعتبار ما إذا كان لدى سائق السيارة خيارات سفر بديلة يمكنه القيام بها، عبر مثلاً استخدام وسائل المواصلات العامة.

ت. يجب أن يتجنب تخفيف الرسوم تشويه إشارات الأسعار (على سبيل المثال، يجب ألا يجعلوا الرحلات على الشبكة الخاضعة للرسوم مجانية ما لم يكن هناك سياسات وجيهة للقيام بذلك).

ث. يجب تطبيق تخفيف الرسوم على مستوى الشبكة.

ج. وينبغي أن يدعم تصميم خطة تخفيف الرسوم جمع البيانات من أجل تقييم أداء الخطة بعد التنفيذ مقارنةً بأهداف السياسة العامة. ويمكن التفكير في نشر أداء الخطة مقارنةً بأهداف السياسة كجزء من تدابير الشفافية الأوسع نطاقاً لفرض رسوم، على سبيل المثال عبر رصد الأسعار.

**التوصية ٨:** لدى الانتقال إلى رسوم الشبكة، قد تستمر برامج تخفيف الرسوم مثل TR٣ الحالي (سقف ٦٠ دولاراً)، والتي توفر بعض الراحة واليقين لسائقي السيارات. ومع ذلك، يجب على حكومة نيو ساوث ويلز النظر في زيادة الحد الأقصى، على سبيل المثال إلى ٧٠ دولاراً، لتخفيف الضغط على الموارد المالية للحكومة. ومع مرور الوقت، يجب أن يكون هناك توجه إلى اعتماد تقييم القدرة المادية على الدفع لتتماشى مع مبادئ تخفيف الرسوم لدينا.

**التوصية ٩:** عندما يصبح M٥ South-West جزءاً من امتيازات WestConnex في عام ٢٠٢٦، إذا كانت الحكومة لا تزال ترغب في إصلاح خطة الخصم فيجب عليها تحديد المبلغ المستمر للخصم بالمعدل الاسمي في ذلك الوقت. وينبغي مراجعة البرنامج في غضون خمس سنوات وإصلاحه للتأكد من موافقته مع المبادئ الواردة في التوصية ٧.

### **الفرص المستقبلية: استخدام التسعير للتأثير على الطلب**

**التوصية ١٠:** ينبغي إتاحة تقنيات تسعير مرنة، بما في ذلك رسوم الذروة/خارج أوقات الذروة، والتسعير الديناميكي كجزء من نظام رسوم الشبكة.

**التوصية ١١:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز النظر في التركيز أولاً على مشغلي الشحن لتحديد رسوم الذروة وخارج أوقات الذروة.

### **تحديث تصنيفات المركبات والرسوم**

**التوصية ١٢:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز تبسيط الترتيبات التي تسمح بإعفاء خدمات الحافلات العامة من الرسوم لضمان الاتساق عبر الشبكة.

**التوصية ١٣:** توصي المراجعة بفرض رسوم متسقة في الاتجاهين كجزء من نظام رسوم الشبكة. ولا تزال المسائل العملية المتعلقة بالتنفيذ قيد التحقيق.

**التوصية ١٤:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز التحقيق في نطاق الشبكة الخاضعة للرسوم في سيدني لتحقيق قدر أكبر من الاتساق والكفاءة والإنصاف.

**التوصية ١٥:** ينبغي تطبيق مضاعفات المركبات بشكل متنسق عبر شبكة الطرق ذات الرسوم.

**التوصية ١٦:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز تبسيط الترتيبات التي تسمح بإعفاء خدمات الحافلات العامة من الرسوم لضمان الاتساق عبر الشبكة.

### **توسيع نطاق تغطية الرسوم**

**التوصية ١٧:** ينبغي أن يكون فرض رسوم متنسق في الاتجاهين جزءاً من نظام تحصيل الرسوم في الشبكة. وينبغي مواصلة التحقيق في المسائل العملية المتعلقة بالتنفيذ.

**التوصية ١٨:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز التحقيق في نطاق الشبكة الخاضعة للرسوم في سيدني لتحقيق قدر أكبر من الاتساق والكفاءة والإنصاف.

### **التقييم الأولي لإصلاحات الأسعار**

**التوصية ١٩:** ينبغي لحكومة نيو ساوث ويلز أن تكون على علمٍ ودرايةٍ بالتمذجة التي أجرتها المراجعة. ويجب أن تستمر النمذجة قبل إدخال أي رسوم على الشبكة.

### **هيئة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز (NSW Motorways)**

**التوصية ٢٠:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز إنشاء هيئة حكومية (NSW Motorways) تُعنى بشكلٍ خاص في تحسين النتائج والشفافية لسائقي السيارات لتعزيز الحوكمة والمساءلة حول رسوم المرور في نيو ساوث ويلز.

وستقوم هيئة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز (The NSW Motorways entity) بوضع الإصلاحات وإنفاذها:

أ. ستقوم هيئة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز، بالتشاور مع مشغلي الطرق ذات الرسوم، بإنشاء رسوم الشبكة التي يدفعها سائقو السيارات. وسيكون لهيئة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز القدرة على تحديد رسوم الشبكة، وبذلك ستأخذ في الاعتبار الكامل المصالح الحالية لمشغلي الطرق ذات الرسوم. وإذا لزم الأمر، سيتم إجراء تعديلات دورية بالتشاور مع مشغلي الطرق ذات الرسوم.

ب. ستسعى هيئة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز إلى تحسين نتائج المنافسة.

ت. سوف تستوعب هيئة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز وظائف تحصيل رسوم TfNSW الحالية (مصالح E-Toll التجارية بالتجزئة وإصدار إشعارات الرسوم).



ث. ستركز هيئة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز باستمرار على الابتكار المستمر لتحسين تجارب سائقي السيارات في نيو ساوث ويلز لدى استخدامهم الطرق ذات الرسوم.

**التوصية ٢١:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز أن تنظر في الخيارات الخاصة بإدارة عقود الطرق ذات الرسوم التي يديرها القطاع الخاص، بما في ذلك ما إذا كان سيتم إخضاعها لهيئة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز من TfNSW.

**التوصية ٢٢:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز النظر في الخيارات الخاصة بالترتيبات الإدارية المتعلقة بالطرق العامة ذات الرسوم، بما في ذلك ما إذا كان سيتم إخضاعها لهيئة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز من TfNSW.

### مفاوضات أصحاب الامتياز

**التوصية ٢٣:** يجب أن تسعى حكومة نيو ساوث ويلز إلى الحصول على اتفاق مبدئي مع أصحاب الامتياز لتنفيذ رسوم الشبكة بحلول نهاية عام ٢٠٢٤. وإذا كان من غير المحتمل التوصل إلى اتفاق يرضي الحكومة في غضون هذا الإطار الزمني، ينبغي تفعيل المجموعة التشريعية المشار إليها في التوصية ٢٧.

### الإشراف المستقل على تحديد الرسوم

**التوصية ٢٤:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز إدخال إطار تشريعي للإشراف على الرسوم من قبل IPART. وينبغي أن يسمح الإطار ل IPART بمراقبة الأسعار وإجراء التحقيقات والتوصية بفرض رسوم لدى الإحالة الوزارية.

**التوصية ٢٥:** يجب على الوزير المختص أن يقدم إحالة إلى IPART للعمل مع TfNSW وهيئة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز لمراقبة الأسعار بما في ذلك:

أ. التأثير المالي والمروري لرسوم الشبكة.

ب. عملية خطط تخفيف الرسوم.

ت. الحاجة إلى تحديد رسوم مرورية تعتمد على الوقت وكيفية سيرها.

ث. أداء أصحاب الامتياز فيما يتعلق بتوقعاتهم من إدارة استمرارية الأعمال.

**التوصية ٢٦:** ينبغي للوزير المختص أن يقدم إحالة ل IPART لإجراء تحقيق في المنهجية التي يمكن أن تعتمد عليها IPART في المستقبل لتقديم توصيات فيما يتعلق بالرسوم.

### تحديد الرسوم - حزمة تشريعية

**التوصية ٢٧:** إذا لم يتم التوصل من حيث المبدأ إلى اتفاق مع أصحاب الامتياز لتنفيذ رسوم الشبكة بحلول نهاية عام ٢٠٢٤، على الحزمة التشريعية بالإضافة إلى إنشاء هيئة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز وتحديد أدوار IPART، أن تقوم بالتالي:

أ. تمكين تعيين رسوم الشبكة بشكل مستقل عن الأطر التعاقدية إذا لزم الأمر.

ب. توفير آلية لتعديل الإيرادات لتمكين التقاسم المناسب لإيرادات رسوم الشبكة بين مشغلي الطرق ذات الرسوم إذا لزم الأمر.

ت. توفير آلية مستقلة لحل مشكلة الرسوم.

ث. تحديث الإطار التشريعي للطرق ذات الرسوم في نيو ساوث ويلز.

### تدابير المنافسة

**التوصية ٢٨:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز ضمان إيلاء عمليات الشراء المستقبلية اهتماماً أكبر لرغبة الحفاظ على هيكل صناعي تنافسي.

**التوصية ٢٩:** ينبغي على حكومة نيو ساوث ويلز أن تقوم بمراجعة اتفاقات الامتياز القائمة بهدف تعزيز المنافسة.

**التوصية ٣٠:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز التركيز بشكل أكبر على الآثار طويلة الأجل على السيطرة والمنافسة بدلاً من الفوائد قصيرة الأجل في نهج الشراء المستقبلي للطرق ذات الرسوم.

**التوصية ٣١:** كما هو الحال بالنسبة للجوانب الأخرى المتعلقة بتحديد الرسوم، ينبغي أن تكون هناك شفافية عامة واضحة فيما يتعلق بتحديد مدة اتفاقات الامتياز. وينبغي أن تستند فترة الامتياز إلى اعتبارات واضحة تتعلق بالمصلحة العامة، بما في ذلك الحفاظ على هيكل صناعي تنافسي.



- التوصية ٣٢:** ينبغي لحكومة نيو ساوث ويلز أن تفضل عمليات المناقصات التنافسية على المقترحات التي لم يتم طلب التقدم بها لامتيازات الطرق الجديدة ذات الرسوم.
- التوصية ٣٣:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز تنظيم رسوم التجوال لتعزيز المنافسة على الشراكات بين القطاعين العام والخاص على الطرق ذات الرسوم في المستقبل.
- التوصية ٣٤:** ينبغي الكشف للجمهور عن التفاصيل الكاملة المتعلقة بتحديد الرسوم. ويوصي الاستعراض بأن تسعى الحكومة صاحبة الامتيازات إلى إزالة العقبات التي تحول دون الكشف عن المعلومات BCFM ذات الصلة في هذا الصدد.

### الشفافية لسائقي السيارات

- التوصية ٣٥:** تحسين تجربة البيع بالتجزئة لسائقي السيارات من خلال توفير رؤى شخصية حول الإنفاق السابق والمتوقع.
- التوصية ٣٦:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز تحسين عملية المعلومات الخاصة بصنع القرار ومعلومات تخطيط الرحلات المتاحة لسائقي السيارات عبر الإنترنت وعلى الطريق ومن خلال خدمة Service NSW.

### المدافع عن العملاء

- التوصية ٣٧:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز إنشاء وظيفة للدفاع عن العملاء داخل كيان الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز من أجل:
- (أ) النظر في الشكاوى المتكررة التي تؤثر على سائقي السيارات، وعند الاقتضاء، إحالة الشكاوى إلى الوكالات المعنية الأخرى
  - (ب) التأثير على التحسينات على الأنظمة والعمليات والتشريعات لتقليل شكاوى العملاء المستقبلية وتحسين الامتثال لدفع الرسوم
  - (ت) إدارة حملات تثقيف العملاء وتوعيتهم
  - (ث) حل المشاكل الجديدة التي تنشأ عن الانتقال إلى رسوم الشبكة
  - (ج) ضمان تصعيد شكاوى العملاء والرد عليها ضمن الأطر الزمنية المناسبة وأن تكون الردود شاملة وعادلة
  - (ح) نشر تقارير منتظمة تتناول تنفيذ إصلاح الرسوم من قبل الحكومة والقطاع المعني
- التوصية ٣٨:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز التأكد من مطالبة مشغلي الطرق ذات الرسوم بتعليق إجراءات استرداد الديون بينما تقوم هيئة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز في دورها كمدافع عن العملاء بمساعدة سائق سيارة بدين متنازع عليه.

### أمين مظالم في قطاع رسوم المرور

- التوصية ٣٩:** ينبغي لحكومة نيو ساوث ويلز أن تعمل مع حكومتي فيكتوريا وكوينزلاند للتحقيق في التشريعات التعاونية التي تتطلب من مشغلي الطرق وتجار التجزئة أن يكونوا أعضاء في مخطط مستقل معتمد قانوناً لتسوية النزاعات.

### إشعارات رسوم المرور

- التوصية ٤٠:** يجب على حكومة نيو ساوث ويلز تبسيط وتحديث إشعارات الرسوم.

### استرداد الديون - الإنفاذ الجنائي

- التوصية ٤١:** ينبغي لحكومة نيو ساوث ويلز أن تراجع التشريعات والسياسات المتعلقة بمخالفات التخلف عن سداد الرسوم، بما في ذلك؛
- (أ) قبل إدخال رسوم الشبكة، تعديل المخالفة لضمان وجود مخالفة واحدة فقط لعدم الدفع مقابل رحلة لتلك الطرق التي تستخدم فيها رسوم الرحلات المتجمعة (حالياً WestConnex)
  - (ب) كجزء من إدخال رسوم الشبكة لتعديل مخالفة التخلف عن السداد بحيث يمكن أن تحدث مخالفة واحدة فقط لكل رحلة
  - (ت) ضمان فرض المخالفة إما على السائق أو مالك السيارة المسجل بالطريقة المثلى والعادلة

## استرداد الديون - مدني

التوصية ٤٢: من خلال دوره في الدفاع عن العملاء ، يجب على هيئة الطرق السريعة في نيو ساوث ويلز السعي وراء المزيد من الفرص لتحسين ممارسات استرداد الديون المدنية بما في ذلك عبر:

- أ) قيام كل مشغل طرق تخضع لرسوم المرور بتطوير ونشر ميثاق للعملاء ينصّ على أفضل الممارسات
- ب) مراجعة أي قيود تشريعية تحول دون استرداد الديون المدنية
- ت) تطوير استراتيجيات لتحسين دقة معلومات الاتصال المتاحة لأصحاب المركبات المسجلة.