

Tham Khảo Ý Kiến

Việc Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường của Ủy Ban Độc Lập 2023

Tháng Sáu 2023

Mục Lục

1	Lời mở đầu	3
2	Phần dẫn nhập	4
2.1	Vấn đề nào được đưa ra trong bản tham khảo ý kiến này?	4
2.2	Mục đích và giới hạn của việc duyệt xét	4
2.3	Một cuộc duyệt xét công khai với sự góp ý của công chúng	5
3	Đường cao tốc và việc thu thuế cầu/đường ở NSW	6
3.1	Hệ thống đường cao tốc NSW	6
4	Bối cảnh dẫn đến việc Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường	11
4.1	Sự cạnh tranh và luật lệ	11
4.2	Tiêu chuẩn để thẩm định thuế cầu/đường.....	13
4.3	Định giá theo hệ thống đường.....	13
4.4	Định giá theo thời điểm trong ngày.....	13
4.5	Định giá theo tình trạng thị trường.....	14
4.6	Định giá đặc biệt tại Trung Tâm Buôn Bán Trong Thành Phố (CBD) và khu vực hạn chế	14
4.7	Xe hạng nặng.....	14
4.8	Những hạn chế trên những đường không có thuế cầu/đường.....	14
4.9	Nguyên tắc định giá.....	15
5	Lời mời đóng góp ý kiến/đề nghị bằng văn bản	16
5.1	Những câu hỏi liên quan đến việc Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường.....	16
5.1.1	Những câu hỏi tổng quát liên quan đến việc Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường.....	16
5.1.2	Những câu hỏi đặc thù liên quan đến Mục Tiêu của việc Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường.....	16
6	Điều trần công khai	20
6.1	Giờ và địa điểm điều trần	20
7	Phụ Lục A: Mục Tiêu Và Thủ Tục Việc Duyệt Xét	21
7.1	Bối cảnh.....	21
7.2	Ủy Ban Duyệt Xét Thuế Cầu Đường	21
7.2.1	Người lãnh đạo việc Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường	21
7.2.2	Mục Tiêu của cuộc Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường	22
7.2.3	Những sinh hoạt đặc thù	22
8	Phụ Lục B: Bản Liệt kê Từ Ngữ	24

1 Lời mở đầu

Thưa các vị quan tâm,

Trong những năm gần đây sau những phát triển của đường cao tốc mới quan trọng ở Sydney, thuế cầu/đường càng ngày càng xâm nhập sâu hơn vào đời sống. Vào thời điểm có nạn lạm phát tương đối cao, vấn đề này gây ra nhiều bận tâm cho những người lái xe về mức độ hợp lý và sự công bằng của loại thuế này.

Thuế cầu/đường giúp đóng góp tài chính vào những đường cao tốc mới được giới tư nhân, bằng sự nhượng quyền và thỏa thuận của Chính Phủ, đứng ra xây dựng. Những thỏa thuận này đã không được hoàn toàn minh bạch với công chúng, khiến cho những bận tâm càng tăng thêm về sự chính đáng của những sắp xếp và thỏa thuận về thuế cầu/đường này.

Việc thu lại những chi phí dùng vào việc xây cầu/đường không phải là mục đích duy nhất của thuế. Chúng còn giữ vai trò quan trọng trong việc bảo đảm việc lưu thông của xe cộ ở mức độ khả quan nhất trên những đường cao tốc này. Mức độ và cơ cấu của thuế cầu/đường ảnh hưởng đến cả sự hiệu lực cũng như công bằng của thuế.

Vi hệ thống cao tốc đã được phát triển trong thời gian dài dưới nhiều thỏa thuận nhượng bộ, có nhiều dàn xếp về giá cả khác nhau tạo thành toàn bộ hệ thống. Sự phức tạp này được xem như nguyên nhân gây ra hoang mang và rắc rối quá đáng. Vì thế, cần xét xem có cách nào có thể giản dị hóa hệ thống thuế cầu/đường không.

Những người lái xe cần có những hướng dẫn rõ ràng khi họ quyết định dùng những đường cao tốc có thu thuế. Những hướng dẫn này nên rõ ràng và dễ hiểu và đồng thời nên nhấn mạnh những lựa chọn khác dành cho người lái xe.

Chính quyền NSW vừa đắc cử của Thủ Hiến Minns đã bổ nhiệm chúng tôi đứng ra tổ chức việc duyệt xét quan trọng về tất cả những sắp xếp thỏa thuận trên các đường cao tốc ở Sydney. Những vấn đề liên quan đến hiệu quả, công bằng, giản dị và minh bạch của thuế cầu/đường là trọng tâm của việc duyệt xét này. Nếu có những cải thiện hợp lý cần phải làm, chúng tôi sẽ không ngần ngại đề nghị với chính phủ.

Chúng tôi hoàn toàn độc lập nhưng làm việc với các cơ quan công quyền trên dự án này. Phần lớn công việc đã được một ủy ban duyệt xét nội bộ do Chính Phủ trước đây chỉ định thực hiện và chúng tôi sẽ tiếp tục theo đuổi việc này nếu thấy chính đáng.

Chính Phủ mới nhấn mạnh tầm quan trọng trong việc đóng góp của công chúng vào việc Duyệt Xét Độc Lập Thuế Cầu/Đường mới. Chính vì thế, chúng tôi sẽ tham khảo ý kiến rộng rãi. Tài liệu tham khảo ý kiến này cung cấp thêm chi tiết về việc duyệt xét của chúng tôi nhằm giúp người lái xe, ngành vận chuyển, người điều hành việc thu thuế cầu/đường và những người quan tâm để tiếp xúc với chúng tôi.

Giai đoạn mở đầu trong tiến trình này là sự tham gia các cuộc điều trần công khai sẽ được chúng tôi tổ chức vào tháng Bảy. Chúng tôi cũng mong mỗi nhận được những ý kiến đóng góp bằng thư/văn bản từ những cá nhân và tổ chức quan tâm đến vấn đề.

Giáo sư Allan Fels AO
Chủ Tịch Ủy Ban

Tiến sĩ David Cousins AM
Phó Chủ Tịch Ủy Ban

2 Phần dẫn nhập

2.1 Vấn đề nào được đưa ra trong bản tham khảo ý kiến này?

Bản tham khảo ý kiến này được soạn thảo để trình bày các chi tiết liên quan đến bối cảnh và sự giúp đỡ dành cho công chúng và các đoàn thể/tổ chức muốn tham gia vào việc Duyệt Xét Độc Lập Về Thuế Cầu/Đường dưới sự chỉ đạo của Giáo sư Allan Fels AO và Tiến sĩ David Cousins AM.

Cuộc Duyệt Xét Độc Lập Về Thuế Cầu/Đường được Thủ Hiến Chris Minns MP, và Bộ Trưởng Ngân Khố ông Daniel Mookhey MLC và Bộ Trưởng Bộ Cầu Đường ông John Graham MLC, công bố vào ngày 5 tháng Tư năm 2023.¹ Đây là một trong những lời hứa quan trọng khi ra tranh cử của Chính Phủ do ông Minns lãnh đạo nhằm điều tra về việc cải cách lâu dài của hệ thống thuế cầu/đường.

Trong gian đoạn từ đoản kỳ đến trung kỳ, tân Chính Phủ tuyên bố sẽ tăng cường việc giúp đỡ về thuế cầu/đường cho người lái xe qua sự áp dụng việc trả giới hạn \$60 một tuần thuế cầu/đường và giảm thuế cho những xe vận tải dùng đường cao tốc M5 Đông và M8.

Mục tiêu của cuộc Duyệt Xét Độc Lập Về Thuế Cầu/Đường được đề trình trong tuần nhóm họp đầu tiên của Quốc Hội mới vào ngày 11 tháng Năm 2023 (có thể tìm thấy trên trang [Treasury website](https://www.treasury.nsw.gov.au/toll-review), <https://www.treasury.nsw.gov.au/toll-review>, và bản Phụ Lục A). Bản mục tiêu này xác nhận thêm rằng cuộc Duyệt Xét Độc Lập Về Thuế Cầu/Đường sẽ được đặt dưới sự chỉ đạo của Giáo sư Allan Fels AO và Tiến sĩ David Cousins AM, cả hai là những người giàu kinh nghiệm trong lãnh vực luật lệ và chính sách về giá cả và cạnh tranh.

2.2 Mục đích và giới hạn của việc duyệt xét

Việc Duyệt Xét Độc Lập Về Thuế Cầu/Đường được yêu cầu cứu xét những điểm sau đây:

- cơ cấu và mức độ thuế cầu/đường ở New South Wales trong tương lai, xét đến sự hiệu quả, công bằng, giản dị và minh bạch của chúng, những thỏa thuận hiện thời với những người điều hành và ảnh hưởng của chúng trên mọi phương tiện vận chuyển
- ở mức độ nào đó thuế cầu/đường này cần phản ánh số vốn và chi phí điều hành đường cao tốc, ảnh hưởng của những người sử dụng chúng trên sự bền bỉ của mặt đường và việc sử dụng đường suốt ngày
- sự chính đáng trong việc giúp đỡ để tạo công bằng cho toàn thể dân chúng và làm cách nào để bảo đảm rằng dân chúng được hưởng lợi ích của việc giúp đỡ này, thay vì những người làm chủ các cơ sở thu thuế cầu/đường
- liệu thuế cầu/đường có dễ hiểu, giản dị cho người lái xe trả và hiệu quả về mặt hành chánh để thu không
- phạm vi của việc cạnh tranh và luật lệ chi phối thuế cầu/đường và sự hữu hiệu của việc phục vụ do những nhà thầu thuế cầu/đường cung ứng.

Ủy Ban Duyệt Xét Độc Lập Về Thuế Cầu/Đường sẽ xét đến các biện pháp giúp đỡ trong đoản kỳ của Chính Phủ được đưa ra áp dụng trong hai năm, và thẩm định xem việc áp dụng các biện pháp này trong trường kỳ sẽ cần thực hiện như thế nào.

Việc duyệt xét cũng sẽ chú ý đến các lập trường về chính sách của tân Chính Phủ.

Ủy Ban Duyệt Xét Độc Lập Về Thuế Cầu/Đường sẽ cho phát hành bản báo cáo chung cuộc vào năm tới và chính phủ sẽ cứu xét các đề nghị của ủy ban.

¹ Tin dành cho báo chí của Thủ Hiến, Bộ Trưởng Ngân Khố và Bộ Trưởng Bộ Cầu/Đường, *Giáo Sư Fels khởi đầu việc Duyệt Xét*, 5 tháng Tư 2023

2.3 Một cuộc duyệt xét công khai với sự góp ý của công chúng

Chính Phủ hứa việc duyệt xét và những đề nghị sẽ được công bố. Họ cho biết việc duyệt xét sẽ mời gọi những ý kiến đóng góp và sẽ tham khảo ý kiến với ngành giao thông và vận tải cũng như giới công chúng chịu thuế cầu/đường.

Theo đó, ủy ban duyệt xét sẽ yêu cầu sự góp ý của những cá nhân và tổ chức quan tâm và ủy ban sẽ tổ chức các buổi điều trần công khai vào tháng Bảy. Những chi tiết khác liên quan đến văn kiện góp ý và các buổi họp với công chúng nằm ở mục 5 và 6 của bản duyệt xét.

Ủy ban cũng đưa ra một số các câu hỏi liên quan đến những vấn đề sẽ được ủy ban nghiên cứu để giúp cho những người dự sắp xếp câu trả lời của mình.

3 Đường cao tốc và việc thu thuế cầu/đường ở NSW

Tất cả những cơ sở hạ tầng mới của chính phủ được xây ở NSW đều được tài trợ hoặc bởi chính phủ hoặc do sự góp vốn đầu tư của giới tư nhân.

Việc dùng thuế cầu/đường để giúp tài trợ những công trình tiện ích giao thông quan trọng có một lịch sử lâu dài. Thuế cầu/đường nghĩa là người sử dụng các phương tiện này trực tiếp đóng góp vào chi phí xây dựng tiện ích thay vì chính phủ phải trực tiếp đáp ứng với các chi phí này qua việc đánh thuế tổng quát, hoặc qua các nguồn thu nhập khác và vay mượn của quảng đại công chúng, dù họ có sử dụng các tiện ích này hay không cũng vậy.

Thuế cầu/đường đã được dùng đánh trên đường và cầu ở Sydney rất sớm từ đầu những năm 1800. Thuế cầu/đường cũng được đánh trên Cầu Cảng Sydney (Sydney Harbour Bridge) do công chúng làm chủ, từ khi nó bắt đầu được đưa ra dùng vào năm 1932. Tuy nhiên, gần đây việc dùng thuế cầu/đường phát triển mạnh hơn, góp phần vào sự lớn mạnh của các hệ thống đường cao tốc chính ở Sydney.

Các thỏa thuận đã được chính phủ ký với những công ty tư đứng ra đảm nhận các chi phí liên quan đến việc xây dựng và điều hành các đường cao tốc. Các công ty này thu lại số chi phí cũng như tiền lời tính trên số vốn bỏ ra bằng việc thu thuế cầu/đường trong khoảng thời gian được chính phủ nhượng quyền.

Sự thỏa thuận về thuế cầu/đường quyết định mức độ căn bản của thuế và cơ chế gia tăng để áp dụng trong thời hạn nhượng quyền.

Đối với những hợp đồng ký sau năm 2009, chế độ thuế cầu/đường được công bố trong các hợp đồng đã được sửa đổi lại cho phù hợp với việc ấn hành được công bố tại địa chỉ trang mạng của Cơ Quan Giao Thông & Vận Tải NSW (Transport for NSW).² và ³

Mặc dù việc tiết lộ các tài liệu có tính cách thương mại cần được giữ bí mật thường đòi hỏi phải có sự đồng ý của người được quyền thu thuế (xem Bảng 1 dưới đây), trách nhiệm giữ kín các chi tiết thay đổi tùy theo mỗi hợp đồng thu thuế cầu/đường.

Ủy ban duyệt xét thừa nhận rằng những hợp đồng đã được thương lượng với sự tin tưởng của các bên trong quá khứ cần phải được trân trọng. Việc áp dụng các đề nghị do kết quả của việc duyệt xét lúc đó có thể sẽ tùy thuộc vào việc các hợp đồng này sẽ cần được thương lượng lại. Chi phí đối với bất cứ thay đổi nào về những thỏa thuận liên quan đến thuế cầu/đường cho toàn thể dân chúng cũng là một yếu tố quan trọng. Những thay đổi có thể xảy ra nếu đề nghị cải cách phù hợp với nguyện vọng của dân chúng. Kết quả có lợi cho cả đôi bên có thể đạt được. Ngoài ra, điểm quan trọng các công ty tư cần nhận ra là việc tiếp tục điều hành các hoạt động của họ hoàn toàn tùy thuộc vào sự hậu thuẫn của quảng đại quần chúng. Nhiều người đề cập đến yếu tố này như thái độ chấp nhận và ủng hộ của dân chúng đối với các công ty.

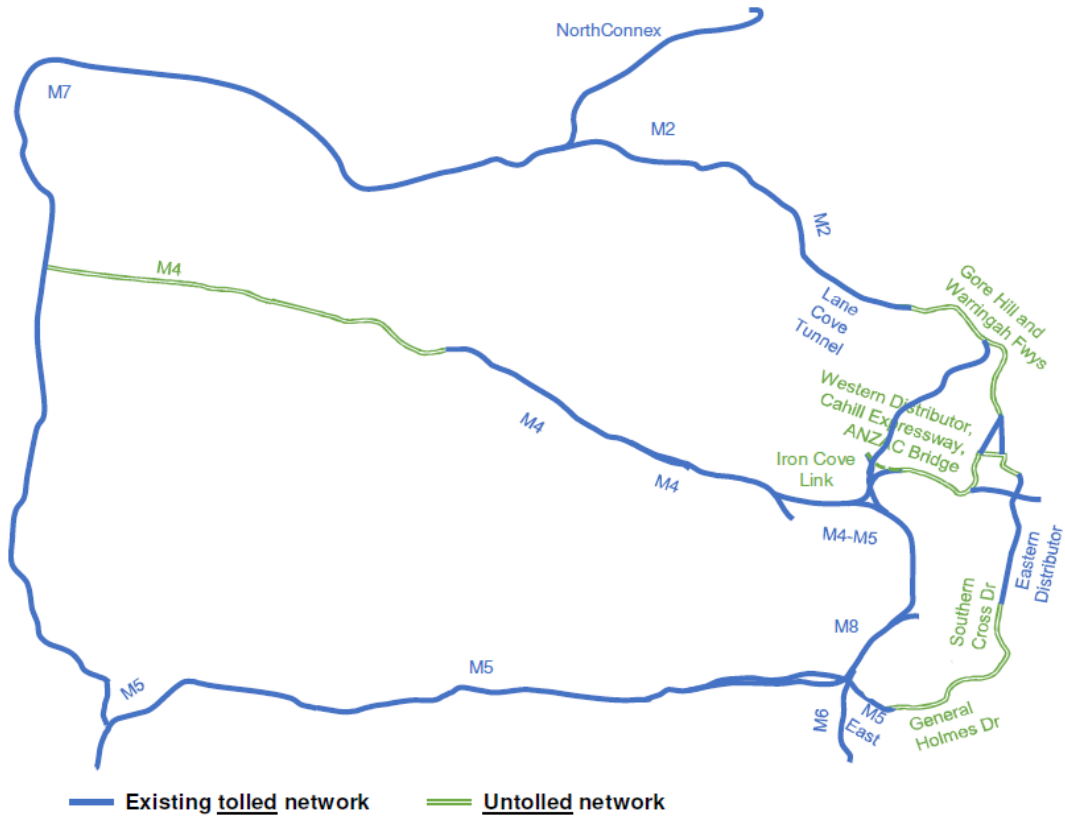
3.1 Hệ thống đường cao tốc NSW

'Hệ thống đường cao tốc' của Sydney gồm 179 cây số đường cao tốc được hình thành bằng những con đường có thu thuế (tolled) và không thu thuế (untolled). Hình 1 mô tả hệ thống những đường cao tốc có áp dụng thuế cầu/đường (màu xanh dương) và không có thuế (màu xanh lá cây).

² Hợp đồng nhượng quyền được định nghĩa như hợp đồng Loại 3 theo *Đạo Luật Liên Quan Đến Hồ Sơ & Tài Liệu (Công Chúng Được Quyền Xem) 2009* (GIPA) và phải được công bố. <https://www.transport.nsw.gov.au/operations/roads-and-waterways/business-and-industry/partners-and-suppliers/tenders-and-contracts-2>

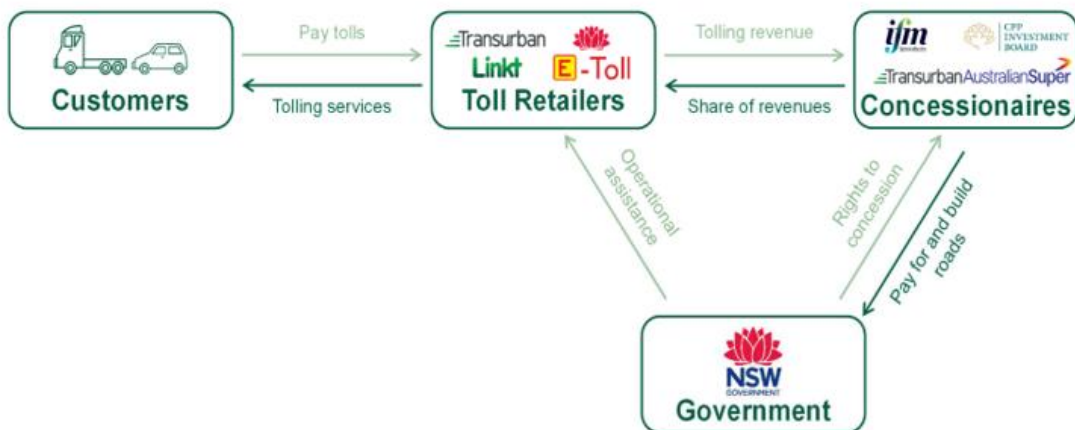
³ Một tài liệu tóm lược về những dự án đường có thu thuế (tolled) cũng được công bố trên trang mạng của Bộ Ngân Khố NSW, vấn đề này là một đòi hỏi trong văn kiện Hướng Dẫn Về Đối Tác Giữa Chính Phủ và Tư Nhân tại NSW. <https://www.treasury.nsw.gov.au/projects-initiatives/public-private-partnerships/awarded-projects>

Hình 1: hệ thống đường cao tốc của Sydney



Hệ thống đường cao tốc là một hệ sinh thái phức tạp. Trên toàn hệ thống đường cao tốc gồm một loạt các cá nhân – người lái xe trả thuế cầu/đường, các nhà điều hành đại diện cho các nhà bỏ vốn khai thác (chủ nhân tài sản) thu thuế và Chính Phủ NSW thỏa thuận với những tư nhân được nhượng quyền về việc thu thuế cầu/đường. Chính Phủ NSW đồng thời cũng làm chủ và điều hành một số con đường có thu thuế. Hình 2 mô tả những thành phần này.

Hình 2: Hệ thống sinh thái thu thuế NSW



Hệ thống đường cao tốc gồm một số đường có thu thuế cá nhân do một số cổ đông làm chủ. Bảng 1 dưới đây mô tả hệ thống đường cao tốc và những công ty có cổ phần khai thác chúng.

Bảng 1: Danh sách các đường cao tốc ở NSW (kể từ 1 tháng Sáu 2023)

Đường có thu thuế	Mô tả	Việc nhượng quyền chấm dứt	Công ty được nhượng quyền
Cầu Cảng Sydney (Sydney Harbour Bridge)	1.1 cây số cầu bắc ngang Cảng Sydney từ Trung Tâm Thành Phố Sydney đến Bắc Sydney	Không áp dụng	<ul style="list-style-type: none"> Chính Phủ NSW: 100%
Đường hầm Cảng Sydney (Sydney Harbour Tunnel)	2.7 cây số đường hầm dưới Cảng Sydney từ Trung Tâm Thành Phố Sydney đến Bắc Sydney	Không áp dụng	<ul style="list-style-type: none"> Chính Phủ NSW: 100%
Đường cao tốc M4	M4 nối rộng –7.5 cây số đường cao tốc từ Parramatta (đường Church) đến Homebush (đường Homebush Bay)	Tháng Mười Hai 2060	<ul style="list-style-type: none"> Tổ Hợp Công Ty Giao Thông Đối Tác Sydney (STP)⁴: <ul style="list-style-type: none"> Công ty Transurban: 50% Công ty AusSuper: 20.5% Công ty CPPIB⁵: 10.5% Công ty CDPQ⁶: 10% Công ty Tawreed⁷: 9% <p>Nhóm Công Ty STP sẽ làm chủ 100% Dự Án WCX quan trọng và công ty Asset Trusts (Công ty Interlink Roads⁸ sẽ được nhượng quyền thu thuế đường cao tốc M5 Tây Nam cho đến 11 tháng Mười Hai 2026)</p>
	M4 Đông – Homebush (đường Homebush Bay) đến Haberfield (đường Parramatta và Liên Lộ City West)	Tháng Mười Hai 2060	
Đường cao tốc M5 Tây Nam ⁹	22 cây số đường cao tốc nối M5 Đông đến Westlink M7 và Xa Lộ Hume (hiện vẫn còn nhượng quyền cho đến until 11 tháng Mười Hai 2026)	Tháng Mười Hai 2060	
Đường cao tốc M5 Đông	Đường cao tốc M5 Đông giữa đường King Georges và đường General Holmes. Đường này là một lộ trình đã có một lịch sử lâu đời về xe cộ	Tháng Mười Hai 2060	
Đường cao tốc M8	9 cây số hai đường hầm song song giữa Kingsgrove và SPI	Tháng Mười Hai 2060	
Liên Lộ M4-M8	7.5 cây số hai đường hầm song song từ M8 đến M4 Đông tại đường Wattle	Tháng Mười Hai 2060	
Đường hầm Xuyên Thành Phố (Cross City Tunnel)	2.1 cây số đường hầm nối Cảng Darling của thành phố Sydney với Vịnh Rushcutters	Tháng Mười Hai 2035	<ul style="list-style-type: none"> Công ty Transurban (100%)
Phân Trục Lộ Đông (Eastern Distributor)	6 cây số đường cao tốc nối trung tâm thành phố Sydney, Đường hầm Cảng và Cầu Cảng với vùng ngoài thành phía nam và KSA	Tháng Bảy 2048	<ul style="list-style-type: none"> Công ty Transurban: 75.1% Công ty IFM: 14.4% Công ty UniSuper: 10.5%
Đường cao tốc Vùng Núi (Hills) M2	21 cây số đường cao tốc nối vùng bờ biển thấp phía bắc Sydney và những vùng ở tây bắc, nối đường cao tốc Liên Vùng Tây (Westlink) M7 và Đường hầm Lane Cove	Tháng Sáu 2048	<ul style="list-style-type: none"> Công ty Transurban: 100%

⁴ Nhóm Công ty STP là một tổ hợp các công ty và gồm các công ty Transurban, AusSuper, CPPIB, CDPQ và Tawreed (<https://www.transurban.com/content/dam/investor-centre/06/WestConnex-Acquisition-Equity-Raise.pdf>)

⁵ Hội Đồng Đầu Tư Kế Hoạch Hưu Bổng Gia Nã Đại (Canada Pension Plan Investment Board)

⁶ Quỹ Ký Thác và Đầu Tư Québec (Caisse de dépôt et placement du Québec)

⁷ Tawreed là công ty phụ thuộc vào Cơ Quan Đầu Tư Abu Dhabi (ADIA).

⁸ Công Ty Hữu Hạn Interlink Roads phụ thuộc đại công ty Transurban.

⁹ Đại công ty Transurban hiện làm chủ 100 phần trăm đường cao tốc Tây Nam M5 (Interlink Roads nhượng quyền). Khi việc nhượng quyền hết hạn vào ngày 11 tháng Mười Hai 2026 đường cao tốc Tây Nam M5 sẽ trở thành một phần nhượng quyền của công ty Liên Tỉnh Lộ Vùng Tây (WestConnex) M5 cho đến tháng Mười Hai 2060.

Đường có thu thuế	Mô tả	Việc nhượng quyền chấm dứt	Công ty được nhượng quyền
Đường Hàm Lane Cove	3.6 cây số hai đường song song cho xe cộ chạy dọc hành lang tây bắc serving Sydney, nối với đường cao tốc Vùng Núi M2 Kể cả Khu Thu Thuế Tự Động đường Military (Military Road E-Ramps)	Tháng Sáu 2048	<ul style="list-style-type: none"> • Công ty Transurban: 100%
Liên Lộ Bắc (NorthConnex)	Hai đường hầm với hai tuyến đường chạy song song dài 9 cây số nối Đường Cao Tốc Pacific M1 với Đường Cao Tốc Vùng Núi M2	Tháng Sáu 2048	<ul style="list-style-type: none"> • Công Ty Transurban: 50% • Công ty QIC: 25% • Công ty CPPIB: 25%
Liên Lộ Tây (Westlink) M7	40 cây số đường cao tốc ở Sydney nối đường cao tốc Vùng Núi (Hills) M2, M4 và đường cao tốc Tây Nam M5	Tháng Chín 2051	<ul style="list-style-type: none"> • Công ty Transurban: 50% • Công ty QIC: 25% • Công ty CPPIB: 25%

Bảng 2 dưới đây mô tả đường cao tốc có thu thuế, chế độ thu thuế, và mức thuế hiện nay tính từ tháng Năm 2023. Bảng nêu rõ sự thay đổi trong mức thuế (chỉ rõ dưới đây) và việc gia tăng mức thuế hiện được áp dụng trên toàn hệ thống.

Bảng 2: mức thuế, thời giá và mức độ tăng Thuế Đường Cao Tốc NSW (kể từ tháng Năm 2023, nguồn tài liệu: Linkt)

Đường có thu thuế	Hướng đi bị tính tiền/ Phương pháp thu thuế	Thuế Loại A (có hiệu lực từ tháng Sáu 2023)	Thuế Loại B (có hiệu lực từ tháng Sáu 2023) (xe vận tải tính cấp số nhân)	Mức độ gia tăng của thuế
Cầu Cảng Sydney (Sydney Harbour Bridge)	Hướng nam/giờ trong ngày	Thay đổi, \$4.00 giờ cao điểm	Thay đổi, \$4.00 giờ cao điểm (1x)	Do Chính Phủ quyết định (hôm nay không tăng)
Đường hầm Cảng Sydney (Sydney Harbour Tunnel)	Hướng nam/giờ trong ngày	Thay đổi, \$4.00 giờ cao điểm	Thay đổi, \$4.00 giờ cao điểm (1x)	Theo mức thuế của Cầu Cảng Sydney
Liên Lộ Tây M4 (WestConnex)	Cả hai hướng/thuế sử dụng đường cộng thêm khoảng cách di chuyển	\$1.57 thuế sử dụng đường, \$0.58/cây số \$11.11 tối đa	\$4.71 thuế sử dụng đường, \$1.74/cây số (3x) \$33.32 tối đa	Cao hơn chỉ số lạm phát (CPI) và 4%/năm, cho tới 2040, sau đó, tính theo chỉ số lạm phát
Liên Lộ Tây Nam M5 (WestConnex)	Cả hai hướng/cố định	\$1.57 thuế sử dụng đường, \$0.58/cây số \$11.11 tối đa	\$4.71 thuế sử dụng đường, \$1.74/cây số (3x) \$33.32 tối đa	Theo CPI mỗi ba tháng (không thay đổi sau khi bàn giao vào năm 2026)
Liên Lộ Đông M5 (WestConnex)	Cả hai hướng/thuế sử dụng đường cộng thêm khoảng cách di chuyển	\$1.57 thuế sử dụng đường, \$0.58/cây số \$11.11 tối đa	\$4.71 thuế sử dụng đường, \$1.74/cây số (3x) \$33.32 tối đa	Cao hơn chỉ số lạm phát (CPI) và 4%/năm, cho tới 2040, sau đó, tính theo chỉ số lạm phát
Đường cao tốc M8 (WestConnex)	Cả hai hướng/thuế sử dụng đường cộng thêm khoảng cách di chuyển	\$1.57 thuế sử dụng đường, \$0.58/cây số \$11.11 tối đa	\$4.71 thuế sử dụng đường, \$1.74/cây số (3x) \$33.32 tối đa	Cao hơn chỉ số lạm phát (CPI) và 4%/năm, cho tới 2040, sau đó, tính theo chỉ số lạm phát
Liên Lộ M4-M8 (WestConnex)	Cả hai hướng/thuế sử dụng đường cộng thêm khoảng cách di chuyển	\$1.57 thuế sử dụng đường, \$0.58/cây số \$11.11 tối đa	\$4.71 thuế sử dụng đường, \$1.74/cây số (3x) \$33.32 tối đa	Cao hơn chỉ số lạm phát (CPI) và 4%/năm, cho tới 2040, sau đó, tính theo chỉ số lạm phát
Đường hầm Xuyên Thành Phố (Cross City Tunnel)	Cả hai hướng/cố định	\$3.12-\$6.62	\$6.24-\$13.24 (2x)	Chỉ số lạm phát (CPI) mỗi ba tháng
Phân Trục Lộ Đông (Eastern Distributor)*	Hướng bắc/ cố định	\$9.09	\$18.17 (2x)	Cao hơn (37.5% x CPI + 63.5% x AWE) và 1% mỗi ba tháng
Đường cao tốc Vùng Núi (Hills) M2	Cả hai hướng/cố định	\$2.73-\$9.23	\$8.18-\$27.68 (3x)	Cao hơn chỉ số lạm phát (CPI) và 1% mỗi ba tháng
Đường hầm Lane Cove (Lane Cove Tunnel)	Cả hai hướng/cố định	\$1.92-\$3.84	\$6.24-\$13.24 (3.4x)	Chỉ số lạm phát (CPI) mỗi ba tháng
Liên Lộ Bắc (NorthConnex)	Cả hai hướng/cố định	\$9.23	\$27.68 (3x)	Cao hơn chỉ số lạm phát (CPI) và 1% mỗi ba tháng
Liên Lộ Tây (Westlink) M7	Cả hai hướng /tính theo khoảng cách di chuyển	\$0.63/km, tối đa \$9.38	\$1.89/cây số, tối đa \$28.14 (3x)	Chỉ số lạm phát (CPI) mỗi ba tháng

* Đối với Phân Trục Lộ Đông (Eastern Distributor) và Đường Cao Tốc Tây Nam M5, các xe Loại A phải hoặc thuộc loại ba trục xoay (3-axle vehicle) hay cao chưa đầy 2 thước, hay xe 2 trục xoay (2-axle vehicle) cao chưa tới 2.8 thước.

Loại mức thuế thu:

- **Đồng giá hay giá cố định:** phương pháp tính thuế theo truyền thống ở nơi có giá cố định (fixed toll) áp dụng khi dùng đường cao tốc, bất kể khoảng cách hay giờ di chuyển. Thuế thu đồng giá (flat rate) thường áp dụng tại nơi chỉ có một điểm xe ra hay vào.
- **Thuế tính trên đoạn đường di chuyển:** thuế được tính dựa trên đoạn đường di chuyển trên đường cao tốc. Bảng đánh dấu nơi thu thuế được đặt tại điểm ra và vào trên đường cao tốc và ghi nhận chi tiết từ thẻ điện tử gắn trên xe hay số đăng bộ xe để tính thuế.
- **Thuế tính dựa trên giờ di chuyển:** thuế được tính dựa trên căn bản của giờ di chuyển. Xe cộ đi lại ngoài giờ cao điểm trả thuế thấp hơn những xe di chuyển vào giờ xe cộ đi lại nhiều.

4 Bối cảnh dẫn đến việc Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường

Vi đường cao tốc ở Sydney phát triển theo thời gian, thuế cầu/đường trở nên thịnh hành và trở thành một chi phí đáng kể đối với những người lái xe. Ngoài ra, trong hai năm vừa qua với nạn lạm phát tương đối cao, giá sinh hoạt nhảy vọt, gánh nặng phải trả thuế cầu/đường khiến nhiều người lái xe cảm thấy thấm thía đối với việc dùng đường cao tốc, đặc biệt là phải sống ở những nơi có ít lựa chọn thực tiễn trong phương tiện di chuyển kể cả phương tiện di chuyển công cộng.

Vào tháng Ba 2021 các đảng phái đối lập đề nghị một cuộc Điều Tra Của Quốc Hội để xét đến một số những khía cạnh của thuế cầu/đường đang gây bận tâm trong dân chúng.¹⁰ Đề nghị này tiếp theo một cuộc điều tra tổ chức trước đó vào năm 2017.¹¹

Trong khi cuộc điều tra đang diễn ra, Chính Phủ trước đây tuyên bố họ cũng sẽ đề xướng một cuộc duyệt xét giá thuế cầu/đường của Bộ Ngân Khố và Cơ Quan Giao Thông & Vận Tải NSW (Transport for NSW). Sự chuẩn bị cho việc duyệt xét này bắt đầu từ tháng Mười Hai 2021 và chấm dứt khoảng tháng Mười Một 2022, nhưng chưa có phúc trình/báo cáo nào liên quan đến việc duyệt xét này được công bố cả.

Một báo cáo tóm lược về việc duyệt xét trước đây thực hiện vào năm 2022 của Bộ Ngân Khố và Cơ Quan Giao Thông & Vận Tải NSW được chính phủ của Thủ Hiến Minns cho công bố. Cuộc duyệt xét trước đây thừa nhận việc điều tra vào một loạt các lựa chọn để cải tổ hệ thống đường cao tốc ở NSW và cho thấy cần có thêm những cuộc điều tra khác để thẩm định đúng mức những lựa chọn này và bất cứ lựa chọn nào có thể tìm thấy.

Ủy Ban Duyệt Xét Độc Lập Về Thuế Cầu/Đường mới, do Giáo sư Fels và Tiến sĩ Cousins chỉ đạo, được sự hỗ trợ của Bộ Ngân Khố, Cơ Quan Giao Thông & Vận Tải NSW và Văn Phòng Phủ Thủ Hiến và Nội Các. Việc phân tích các lựa chọn trong cuộc duyệt xét trước đây kèm theo tất cả những lựa chọn khả dĩ tìm thấy sẽ được lồng vào như một phần của việc duyệt xét mới. Về phương diện này, bản báo cáo tóm lược về cuộc duyệt xét trước đây là một đóng góp đối với Ủy Ban Duyệt Xét Độc Lập Về Thuế Cầu/Đường và không biểu hiện những phương hướng chính sách được chấp thuận của Chính Phủ NSW trước đây hay hiện thời.

Mục tiêu của cuộc Duyệt Xét Độc Lập Về Thuế Cầu/Đường mới cũng tương tự như công việc trước đây, tuy nhiên có một số khác biệt về sự quan trọng. Đặc biệt là điểm quan trọng được nhấn mạnh hơn trong cuộc Duyệt Xét Độc Lập Về Thuế Cầu/Đường mới nhắm vào sự hữu hiệu của việc định giá nhằm đối phó với việc kẹt xe và việc dùng hệ thống đường cao tốc ở Sydney như thế nào để có hiệu quả hơn, kết hợp với phương tiện di chuyển công cộng, thêm vào đó sự đồng nhất về giá cả trên toàn hệ thống rộng lớn của đường cao tốc ở Sydney. Hơn thế nữa, việc duyệt xét này được đặc biệt yêu cầu cứu xét mức độ cạnh tranh và luật lệ nhằm chi phối thuế cầu/đường

4.1 Sự cạnh tranh và luật lệ

Ủy Ban Duyệt Xét Độc Lập Về Thuế Cầu/Đường được yêu cầu xét đến việc cạnh tranh và luật lệ nhằm chi phối thuế cầu/đường và hiệu quả của các dịch vụ do nhà thu thuế cung cấp. Phần này vẫn tập trung xét đến mức độ cạnh tranh có thể ảnh hưởng đến thuế cầu/đường như thế nào và có thể áp dụng luật lệ đến mức độ nào.

Cạnh tranh là một tiến trình theo đó việc tranh đua giữa các công ty điều khiển những kết quả của thị trường. Cấu trúc của một ngành kỹ nghệ là động cơ chính yếu của việc cạnh tranh. Nói một cách tổng quát sự cạnh tranh sẽ yếu đi nếu con số đối phương ít hơn ba người, nói chi đến chuyện chỉ có hai đối thủ trực tiếp đối đầu nhau. Sự cạnh tranh có thể không hữu hiệu trong việc dẫn đến các kết quả khả quan ở mọi tình huống, nhưng giả thuyết thông thường ở Úc là nếu ở trường hợp có thể áp dụng cạnh tranh, thì nên để cho người ta cạnh tranh với nhau. Những hạn chế của Chính Phủ về sự cạnh tranh chỉ có thể biện minh được nếu những hạn chế này thể hiện được nguyện vọng của công chúng.

Sự cạnh tranh trong việc đánh thuế cầu/đường trên đường cao tốc xảy ra bằng nhiều cách. Cách mạnh nhất là cạnh tranh cho quyền được xây dựng đường cao tốc và cung cấp các dịch vụ thu thuế trên đường cao tốc. Những người có thể được nhượng quyền khởi đầu bằng việc đấu thầu với Chính Phủ cho những quyền này và khi các hợp

¹⁰ Hội Đồng Lập Pháp NSW, Hồ Sơ Hội Đồng Số. 6 – Giao Thông, Chế Độ Thuế Cầu/Đường, 1 tháng Tám 2022.

¹¹ Hội Đồng Lập Pháp NSW, Hồ Sơ Hội Đồng Số. 2 – Ngành Y Tế và Phục Vụ Khách Hàng, Chế Độ Thuế Cầu/Đường, 20 tháng Mười 2017.

đồng đến ngày cần triển hạn. Việc tổ chức thủ tục đấu thầu có thể ảnh hưởng quan trọng đến kết quả việc đấu thầu.

Khi đường có thu thuế cầu/đường mới được đề nghị, liệu những đề nghị này có tự động được đưa qua thủ tục đấu thầu khắt khe không? Người đã trúng thầu rồi có thể nắm ưu thế cao hơn những nhà thầu mới vì họ có nhiều dữ liệu và chi tiết hơn về việc điều hành công việc kinh doanh và khả năng điều hành sự lưu thông của xe cộ, vận vận. Có những cách để bảo đảm những người đấu thầu được hưởng nhiều công bằng hơn thí dụ bằng việc cho công bố thêm nhiều những chi tiết liên hệ hơn.¹²

Những người được nhượng quyền thu thuế cầu/đường còn có thể cho những công ty khác thầu lại các dịch vụ do mình cung cấp từ đó sử dụng sự cạnh tranh để đẩy mạnh sự hữu hiệu có lợi cho chính mình hơn. Việc đưa ra cho thầu lại có thể bao gồm các lãnh vực liên quan đến đường cao tốc, kể cả việc xây dựng, sửa chữa, điều hành đường cao tốc và thu thuế cầu/đường.

Những người được nhượng quyền thu thuế cầu/đường còn phải đối phó với áp lực của cạnh tranh qua thị trường vốn đầu tư và sự đe dọa có thể bị người khác chiếm được hợp đồng. Những áp lực này có thể đẩy mạnh sự hữu hiệu và có lợi cho những người có cổ phần trong công ty (hay cổ đông) thay vì có lợi trực tiếp cho những người lái xe.

Mặc dù nói một cách tổng quát, sự cạnh tranh trực tiếp giữa các nhà thầu xây cất đường không mạnh vì bản chất độc quyền tự nhiên của ngành kinh doanh này, thường vẫn có một vài cạnh tranh ở bên lề từ các ngành giao thông, vận tải khác. Sự cạnh tranh có thể xảy ra từ những con đường không phải là đường cao tốc hay các tuyến đường xe lửa cố định, kể cả xe lửa chuyên chở công cộng và dịch vụ xe lửa loại nhẹ (light rail). Những yếu tố vừa kể có thể tạo cơ hội cho một người điều hành thuế cầu/đường điều chỉnh giá cả để thu lợi đến mức tối đa.

Nếu sự cạnh tranh không có hiệu quả trong việc đưa đến những kết quả khả quan cho người lái xe, có lẽ đây là một trường hợp để Chính Phủ đặt ra thêm luật lệ nhằm chỉnh đốn lại ngành kỹ nghệ này. Trong những ngành kỹ nghệ khác (thí dụ: tại các phi cảng) các công ty tận dụng lợi thế quan trọng của mình để thay đổi giá cả, nhưng họ thường phải chịu một số hình thức kiểm soát về việc định giá của các cơ quan Chính Phủ như Ủy Ban Độc Lập Đặc Trách Về Định Giá và Điều Chỉnh Giá (IPART) ở NSW và Ủy Ban Đặc Trách Về Cạnh Tranh và Người Tiêu Thụ Úc (ACCC) trên toàn quốc. Làm cách nào và nếu được, các cơ quan này có thể hoạt động song song với những thỏa thuận hiện nay với nhà thầu xây cất đường hay sửa đổi lại những hợp đồng này cũng là một vấn đề cuộc duyệt xét lần này sẽ cần phải cứu xét.

¹² Thí dụ, Ủy Ban ACCC không phản đối việc Tổ Hợp Công Ty Giao Thông Đối Tác Sydney (một nhóm công ty do Công Ty Transurban cầm đầu) đề nghị mua đa số các cổ phần trong dự án WestConnex sau khi có sự chấp thuận của tòa buộc Transurban phải công bố những dữ kiện về lượng lưu thông quan trọng để giúp những nhà thầu cạnh tranh cho sự nhượng quyền thu thuế cầu/đường trong tương lai. ACCC, ACCC sẽ không phản đối việc Tổ Hợp Công Ty Transurban Consortium đấu thầu đường WestConnex sau khi thực hiện lời hứa, 30 tháng Tám 2018. <https://www.accc.gov.au/media-release/accc-will-not-oppose-transurban-consortium-westconnex-bid-following-undertaking>

4.2 Tiêu chuẩn để thẩm định thuế cầu/đường

Các Mục Tiêu của cuộc duyệt xét này đòi hỏi việc cứu xét sự hữu hiệu, công bằng, đơn giản và minh bạch của thuế cầu/đường.

Sự hiệu quả hay hữu hiệu trong việc định giá là một khái niệm phức tạp. Nói rộng ra, mặc dù, ủy ban duyệt xét hiểu khái niệm này như là ở chừng mực nào thuế cầu/đường phản ánh được các chi phí cận biên liên hệ và hiệu quả của việc xây cất và điều hành đường cao tốc, kể cả các chi phí liên quan đến phương diện xã hội chẳng hạn như các vấn đề liên quan đến nạn kẹt xe và ảnh hưởng của nó trên môi trường sống, thì dự do các khí độc hại do khói xe thải ra. Những chi phí này có thể thay đổi tùy theo thời điểm và những khó khăn trong việc xây cất các cơ sở hạ tầng, thí dụ liệu đường cao tốc có cần đường hầm hay không, và mức độ kẹt xe trên đường; những vấn đề đó sẽ có ảnh hưởng đến tốc độ di chuyển của xe cộ.

Một số những lựa chọn trong việc định giá sẽ được ủy ban cứu xét. Chúng gồm định giá theo hệ thống (tùy theo khu vực), định giá theo thời điểm trong ngày, định giá theo tình trạng thị trường, định giá dựa khu vực đường bị hạn chế (cordon pricing) và thuế cầu/đường tính trên các xe hạng nặng.

4.3 Định giá theo hệ thống đường

Trọng tâm chính của việc duyệt xét trước đây là cứu xét một số những phương cách thu thuế cầu/đường khác nhau áp dụng cho những đường cao tốc khác nhau như một toàn thể với mục đích áp dụng hay định giá thuế cầu/đường.¹³

Định giá hệ thống là một phương cách để đạt đến sự đồng nhất rộng rãi trên toàn hệ thống trong việc thu thuế, thí dụ qua việc chấp nhận một lệ phí cố định khi sử dụng đường cao tốc thuộc về hệ thống và lệ phí thay đổi khi sử dụng hệ thống dựa trên khoảng cách di chuyển. Dùng phương cách này người ta cũng dễ nhận ra những khu vực khác nhau trên toàn hệ thống và áp dụng các lệ phí khác nhau dựa trên khoảng cách di chuyển phản ánh những tính chất dị biệt, kể cả chi phí xây cất đường cao tốc, khả năng người dùng có thể trả và những phương tiện di chuyển khác thay vì dùng đường cao tốc, quan trọng không kém phải kể đến hệ thống chuyên chở công cộng.

Cuộc duyệt xét này sẽ nghiên cứu thêm kết quả của những khái niệm quan trọng vừa kể. Sau cùng, việc duyệt xét sẽ cần đưa ra một số giá cả để thỏa mãn những tiêu chuẩn như sự hiệu quả, công bằng, giản dị và minh bạch có thể dùng để áp dụng vào trường hợp hiện nay của những thỏa thuận với các nhà được nhượng quyền thu thuế cầu/đường và về lâu, về dài theo quan điểm về ngân sách của Chính Phủ.

Trong khuôn khổ định giá theo hệ thống, hay ngoài nó ra, còn có những lựa chọn mô thức định giá khác có thể được chấp nhận. Những vấn đề này sẽ được thảo luận dưới đây.

4.4 Định giá theo thời điểm trong ngày

Tốc độ di chuyển có thể thay đổi suốt ngày tùy thuộc vào lượng xe cộ. Thuế cầu/đường có thể phản ánh vấn đề này giống như hiện nay lệ phí được áp dụng vào giờ cao điểm và giờ ít xe cộ qua lại trên Cầu Cảng Sydney. Mục đích sẽ là khuyến khích người sử dụng đường để đi lại khi lệ phí thấp, nhờ đó giúp vào việc gia tăng tốc độ cho những người trả thuế cầu/đường cao hơn.

Định giá theo thời điểm trong ngày được xét đến trong đợt duyệt xét trước đây và sẽ được nghiên cứu thêm ở lần duyệt xét này. Nhưng phản ứng của người lái xe như thế nào đối với phương thức định giá này là vấn đề cần được cứu xét thêm. Vấn đề gánh chịu tổn phí liên quan đến việc định giá theo thời điểm trong ngày, đưa đến câu hỏi là cuối cùng ai sẽ là người phải trả lệ phí cao hơn và ai trả thấp hơn, cũng cần được phân tích thêm.

Có được sự linh động để có thể thay đổi cơ cấu của thuế cầu/đường theo thời gian cũng có thể là vấn đề quan trọng. Ưu điểm của việc định giá theo thời điểm trong ngày và mức độ theo đó một hệ thống dùng để định giá đủ

¹³ Chỉnh Phủ vừa cho công bố một bản báo cáo tóm lược việc duyệt xét do Bộ Ngân Khố và Cơ Quan Giao Thông & Vận Tải NSW thực hiện, với sự giúp đỡ của các cố vấn tư cho Chính Phủ trước đây.

linh động để áp dụng sự định giá theo thời điểm trong ngày vào những khu vực nào đó là vấn đề cần được xét đến.

4.5 Định giá theo tình trạng thị trường

Trong nhiều ngành kỹ nghệ, kể cả ngành giao thông và chuyển vận, giá cả được điều chỉnh suốt ngày để đáp ứng với những yếu tố cung và cầu. Loại định giá uyển chuyển này, luôn đáp ứng với cung và cầu, được đề cập đến như là việc định giá đúng thời (real time) hay định giá linh hoạt (dynamic). Thí dụ, nó thường được dùng trong ngành hàng không hay trong việc sắp xếp đi chung xe với nhau.

Những tiến bộ nhanh chóng về khoa học kỹ thuật đã giúp cho sự phát triển dễ dàng hơn và lối định giá linh động hay phương thức định giá uyển chuyển này có thể áp dụng vào việc định giá thuế cầu/đường.

Dù có lưu tâm đến việc định giá đúng thời hay linh hoạt, cuộc duyệt xét trước đây không coi đó là một lựa chọn ưu tiên trong đoản kỳ. Tuy nhiên, lần duyệt xét này sẽ nghiên cứu về các kinh nghiệm ở ngoại quốc về việc định giá linh hoạt và sẽ xét xem liệu có thể dùng nó như một phương cách định giá trường kỳ ở Sydney hay không.

4.6 Định giá đặc biệt tại Trung Tâm Buôn Bán Trong Thành Phố (CBD) và khu vực hạn chế

Lần duyệt xét trước có đề nghị một phương cách định giá hệ thống có thể dùng với một số khu vực khác nhau, dựa trên chi phí liên hệ hay các đặc tính khác. Việc duyệt xét nhấn mạnh đến một khu vực đặc biệt có thể là Khu Trung Tâm Buôn Bán Trong Thành Phố (CBD) của Sydney.

Các thành phố lớn như Luân Đôn, Stockholm và Milan có thể được dùng như những thí dụ về phương cách định giá thuế cho Khu Trung Tâm Buôn Bán Trong Thành Phố (gọi tắt là CBD). Tổng quát hơn nữa, việc định giá áp dụng trên những khu vực đặc biệt, cũng được biết đến như những khu vực hạn chế (cordon areas), có thể được áp dụng tại các nơi khác trong thành phố như một phần của kế hoạch điều hành nhằm vào việc làm giảm bớt nạn kẹt xe. Xe đi vào khu vực này phải đóng một lệ phí đủ để làm giảm nạn kẹt xe, khuyến khích việc sử dụng phương tiện chuyên chở công cộng và tạo cho người bộ hành một khung cảnh thân thiện hơn.

Tương tự như phương pháp định giá linh động, việc duyệt xét lần trước không đặt ưu tiên cho giải pháp khu vực CBD trong đoản kỳ, nhưng đề nghị nó có thể được cứu xét trong trường kỳ.

4.7 Xe hạng nặng

Xe hạng nặng, chính yếu là xe vận tải nhưng cũng phải kể đến xe buýt, là những loại xe sử dụng hệ thống đường cao tốc quan trọng và có sự đóng góp không hợp lý vào thuế cầu/đường. Việc sử dụng đường cao tốc của những loại xe này bắt nguồn từ nhu cầu hàng hóa và lượng hành khách chúng chuyên chở. Những nhà điều hành nhắm việc chuyển những chi phí này sang cho khách hàng của mình.

Việc thu thuế trên xe vận tải theo cấp số nhân như hiện nay cần được cứu xét cẩn thận để bảo đảm chúng phản ánh chính xác những chi phí liên quan đến việc bảo trì đường, nhưng cũng tạo ra được những khích lệ đúng mức cho việc dùng loại xe có trọng tải lớn.

Những xe có trọng tải lớn còn đem lại nhiều lợi ích về phương diện an toàn và môi sinh, nếu mọi việc xảy ra như ý muốn, chúng có thể giúp giảm thiểu số lần vận chuyển.

4.8 Những hạn chế trên những đường không có thuế cầu/đường

Việc điều hành xe vận tải và xe buýt trên đường cao tốc còn có thể bị chi phối bởi những điều kiện sử dụng trên các tuyến đường không thu thuế cầu/đường. Thí dụ, xe vận tải và xe buýt dài hơn 12 thước rưỡi và cao hơn 2 thước 8 di chuyển giữa M1 và M2 phải dùng đường hầm NorthConnex ngoại trừ trường hợp họ thật sự có những địa điểm cần phải bỏ hàng hay chất hàng chỉ có thể qua đường Pennant Hills mà thôi. Những hạn chế về giờ hoạt

động ở các địa điểm chất/rõ hàng chung quanh khu vực Khu Trung Tâm Buôn Bán Trong Thành Phố Sydney cũng tạo ra những giới hạn thực tiễn về giờ giấc xe vận tải có thể phân phối hàng hóa và dùng hệ thống đường cao tốc.

4.9 Nguyên tắc định giá

Chính Phủ trước đề ra một số các nguyên tắc như một hướng dẫn cho việc định giá.¹⁴ Thuế cầu/đường mới chỉ có thể được áp dụng nếu người sử dụng đường được lợi trực tiếp. Mười nguyên tắc đặc thù là:

1. Thuế cầu/đường mới chỉ có thể được áp dụng nếu người sử dụng đường được lợi trực tiếp.
2. Thuế cầu/đường có thể tiếp tục trong lúc chúng tạo ra những lợi ích cho hệ thống rộng lớn hơn hay tài trợ những chi phí vẫn còn tiếp diễn.
3. Thuế cầu/đường dựa trên khoảng cách di chuyển trên tất cả các đường cao tốc mới.
4. Thuế cầu/đường cho cả hai hướng di chuyển trên tất cả các đường cao tốc.
5. Thuế cầu/đường phản ánh được chi phí dùng xây dựng hệ thống đường cao tốc.
6. Thuế cầu/đường xét đến những gia tăng trong các chi phí, lợi tức và những con đường có thu thuế cầu/đường tương tự.
7. Thuế cầu/đường sẽ được áp dụng đồng nhất trên toàn hệ thống đường cao tốc khác nhau xét về sự nhượng quyền hiện hữu và thuế cầu/đường, tới mức có thể được.
8. Thuế cầu/đường đánh trên xe vận tải ít nhất phải nhiều gấp ba lần thuế đánh trên xe loại nhỏ.
9. Luật lệ có thể được dùng để buộc xe vận tải sử dụng những đoạn đường cao tốc mới.
10. Những tuyến đường huyết mạch thay thế không có thuế cầu/đường vẫn mở ra cho người dùng.

Xin lưu ý những nguyên tắc này hiện thời không được áp dụng trong mọi tình huống vì sự thỏa thuận quyền thừa kế (thí dụ: các tuyến đường Xuyên Cầu Cảng Sydney (Sydney Harbour Crossings) chỉ là đường thu thuế một chiều). Việc duyệt xét lần này sẽ xét đến việc liệu những nguyên tắc này có còn tiếp tục phù hợp trong tương lai hay không.

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

5 Lời mời đóng góp ý kiến/đề nghị bằng văn bản

Cá nhân và các tổ chức muốn đóng góp ý kiến hoặc đề nghị nên viết và nộp cho Ủy Ban Độc Lập Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường cho đến ngày 28 tháng Bảy 2023.

Nếu quý vị muốn tham dự và trình bày đề nghị trước cuộc điều trần công khai, xin cung cấp một bản tóm lược các đề nghị của quý vị một tuần trước phiên điều trần. Sau đó bản đề nghị chính thức được nộp cho Ủy Ban cho đến ngày 28 tháng Bảy 2023.

Ủy Ban muốn bảo đảm nhận được ý kiến đóng góp từ mọi giới và vì thời gian hạn hẹp có thể chúng tôi sẽ cần phải ấn định chỗ ngồi tại phiên xử. Nếu thành công trong việc có chỗ ngồi, quý vị sẽ nhận được thư mời.

Xin lưu ý Ủy Ban Độc Lập Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường sẽ đồng thời tham khảo ý kiến với ngành giao thông và các tổ chức và đoàn thể chính.

Các đề nghị có thể nộp qua Chính Phủ NSW tại [Have Your Say platform](https://www.nsw.gov.au/have-your-say/toll-review) (<https://www.nsw.gov.au/have-your-say/toll-review>).

5.1 Những câu hỏi liên quan đến việc Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường

Dưới đây, ủy ban sẽ đưa ra một danh sách những câu hỏi liên quan đến mục tiêu và tiêu chuẩn áp dụng trên việc thẩm định thuế cầu/đường.

Những câu hỏi này có thể được dùng như sự hướng dẫn cho các cá nhân và tổ chức quan tâm cũng là những vấn đề chúng tôi mong muốn nhận được sự góp ý. Những người góp ý không cần phải trả lời tất cả các câu hỏi, việc ghi số vào các câu trả lời cho phù hợp với các câu hỏi sẽ rất có ích trong trường hợp này.

5.1.1 Những câu hỏi tổng quát liên quan đến việc Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường

A	Câu hỏi
1	Quý vị thấy có những vấn đề gì liên quan đến chế độ thu thuế cầu/đường trên toàn thành phố Sydney hiện nay?
2	Những vấn đề này ảnh hưởng đến quý vị như thế nào?
3	Theo quý vị nghĩ có thể làm gì giải quyết những vấn đề này?
4	Để cải tổ việc thu thuế cầu/đường ở New South Wales, sự thành công theo quý vị thấy như thế nào?

5.1.2 Những câu hỏi đặc thù liên quan đến Mục Tiêu của việc Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường

B	Sự ấn định việc Thu Thuế Cầu/Đường
1	Yếu tố nào quan trọng trong việc ấn định mức độ của thuế cầu/đường?
2	Chính Phủ có thể chi phối việc ấn định thuế cầu/đường như thế nào?
3	Quý vị muốn nhìn thấy những cải thiện gì trong phương cách ấn định thuế cầu/đường?
4	Quý vị có tin rằng thuế cầu/đường đánh trên các hệ thống đường cao tốc nên được dùng để thanh toán các chi phí dùng cải thiện và tân trang hệ thống không (thí dụ: tăng thêm 5 xu/cây số tính trên đoạn đường di chuyển để nói rộng thêm đường cao tốc M2)?

C Cạnh tranh và luật lệ	
1	Quý vị nghĩ việc cạnh tranh có thể ảnh hưởng đến thuế cầu/đường và hiệu quả việc điều hành của các nhà thầu như thế nào?
2	Có thể gia tăng ảnh hưởng của việc cạnh tranh trong ngành thu thuế cầu/đường đến mức độ nào?
3	Liệu việc thu thuế cầu/đường trên những đường cao tốc hiện nay hay những đường cao tốc trong tương lai cần được luôn luôn đặt dưới sự kiểm soát về giá cả của một cơ quan độc lập, chẳng hạn như IPART (Ủy Ban Độc Lập Đặc Trách Về Định Giá và Điều Chính Giá Cả) không? Nếu vậy, bằng cách nào?

C Tiêu chuẩn để thẩm định thuế cầu/đường – hiệu quả	
Những lựa chọn về việc định giá	
1	Có nên định giá thuế cầu/đường dựa trên căn bản cả một hệ thống đường cao tốc không? Những ưu và khuyết điểm của lối định giá này thay vì định giá theo từng đoạn đường trên hệ thống đường cao tốc như đang được áp dụng hiện nay?
2	Có nên định giá thuế cầu/đường theo mức độ di chuyển của xe cộ, thí dụ: đánh thuế cao hơn vào giờ cao điểm và thấp hơn vào những lúc ít xe cộ?
3	Có nên định giá thuế cầu/đường dựa trên căn bản mỗi cây số, song song với việc áp dụng hay không áp dụng lệ phí cố định khi sử dụng đường không?
4	Có nên định giá thuế cầu/đường theo mức độ xe bị kẹt trên một hệ thống đường rộng lớn hơn không (thí dụ: kể cả những đường không phải là đường cao tốc)?
5	<p>Khu vực đường ra/vào bị hạn chế (cordon)</p> <p>Việc phân vùng khu trung tâm buôn bán trong thành phố (CBD zone) có thể cải thiện hệ thống đường xá địa phương tại khu trung tâm buôn bán trong thành phố với ít xe cộ hơn, tốc độ lưu thông nhanh hơn, sử dụng phương tiện chuyên chở công cộng nhiều hơn, và một khung cảnh thân thiện hơn cho người bộ hành.</p> <p>Quý vị có nghĩ việc định giá thuế cầu/đường dựa trên căn bản khu vực CBD hay các khu vực hạn chế khác sẽ đưa đến kết quả như mong muốn và/hoặc có thể áp dụng được ở Sydney không?</p> <p>Có biện pháp nào khác chính phủ có thể làm để thực hiện tốt đẹp hơn những kết quả như ý muốn trong việc làm giảm nạn kẹt xe ở những khu vực nào đó không?</p>
6	Nên áp dụng những hình thức thuế cầu/đường như thế nào đối với xe vận tải trên đường cao tốc?

C Tiêu chuẩn để thẩm định thuế cầu/đường – hiệu quả	
Những vấn đề khác cần xét đến trong việc định giá	
7	Có nên xét đến khí độc hại do xe cộ thải ra trong việc định giá thuế cầu/đường không?
8	<p>Định giá theo căn bản người sử dụng đường</p> <p>Một quan niệm mới vừa được đề nghị đó là định giá theo căn bản người sử dụng đường sẽ cần được áp dụng trên toàn nước Úc, để thay thế sự giảm các thu nhập của chính phủ từ việc giảm thuế xăng dầu, vì việc sử dụng những xe dùng điện và xăng và xe hoàn toàn dùng điện hiện càng ngày càng tăng.</p> <p>Quý vị thấy hậu quả như thế nào trong thu thuế cầu/đường trên đường cao tốc, nếu có, và Ủy Ban Duyệt xét phải phản ứng như thế nào đối với vấn đề này?</p>

D	Xe hạng nặng
1	Xe hạng nặng gây ra nhiều sự hao mòn cho đường xá hơn và góp phần nạn kẹt xe với các xe hạng nhẹ. Phương pháp thu thuế cầu/đường theo cấp số nhân như hiện nay đối với những xe vận tải hạng nặng có phản ánh chính xác được khả năng của xe với việc làm hao mòn đường do mỗi tấn hàng hóa chúng chuyên chở không?
2	Phương pháp thu thuế cầu/đường theo cấp số nhân như hiện nay có tạo ra đủ sự khuyến khích cho việc dùng các loại xe có hiệu quả hơn không?
3	Liệu những khuyến khích/đòi hỏi đối với những xe hạng nặng có đủ để cho họ dùng đường cao tốc thay vì những hệ thống đường không phải là đường cao tốc không, thí dụ: cho an toàn hơn, có kết quả lâu bền và tốt đẹp hơn không?
4	Có phương cách nào để cải thiện việc sử dụng đường hữu hiệu bằng việc sửa đổi lại những hạn chế trên những tuyến đường không thu thuế cầu/đường đối với sự sử dụng xe vận tải không?

E	Phương tiện chuyên chở công cộng
1	Mối tương quan nào có thể tìm thấy giữa việc thu thuế cầu/đường và phương tiện di chuyển công cộng?
2	Liệu có nên thu thuế cầu/đường đánh trên xe buýt tương tự như thuế cầu/đường đánh trên xe vận tải hay không?

F	Tiêu chuẩn để thẩm định thuế cầu/đường – sự giản dị
1	Hiện nay thuế cầu/đường được thể hiện bằng nhiều cách khác nhau, thí dụ: giá cố định, dựa trên khoảng cách di chuyển (tính theo mỗi cây số), dựa trên khoảng cách cộng thêm một lệ phí sử dụng đường cố định. Liệu những khác biệt như vừa kể có quan trọng không?

G	Tiêu chuẩn để thẩm định thuế cầu/đường – công bằng
1	Liệu việc người sử dụng đường phải trả thuế cầu/đường có chính đáng không?
2	Thuế cầu/đường có đúng với giá trị của nó không? Tại sao có, hay tại sao không?
3	Thuế cầu/đường có công bằng cho tất cả những người lái xe không? Liệu có thể làm cho thuế công bằng hơn không? Nếu có, bằng cách nào?
4	Chính Phủ có nên dùng trợ cấp để giúp cho thuế cầu/đường rẻ hơn không?
5	Trợ giúp thuế cầu/đường Các biện pháp trợ giúp thuế cầu/đường tạm thời có hy vọng được áp dụng trong hai năm tới. Nếu việc trợ giúp thuế cầu/đường tiếp tục được giao trực tiếp cho người lái xe, có nên xét đến lợi tức và tài sản của họ không?
6	Nếu thuế cầu/đường được tính khác với hiện nay, liệu các biện pháp trợ giúp thuế cầu/đường có thể bỏ đi được không?
7	Làm cách nào để bảo đảm các lợi ích những nhà điều hành việc thu thuế cầu/đường được hưởng do sự gia tăng lượng xe cộ lưu thông vì kết quả của việc trợ giúp thuế cầu/đường của Chính Phủ được chuyển sang cho dân chúng?
8	Việc thu thuế cầu/đường có thể được cải thiện nếu các thông báo và các biện pháp khác được củng cố không?

H	Tiêu chuẩn để thẩm định thuế cầu/đường – sự minh bạch
1	Mức độ thuế cầu/đường ảnh hưởng đến việc sử dụng đường cao tốc như thế nào?
2	Những tài liệu/chi tiết nào sẽ giúp quý vị trong việc quyết định chín chắn hơn về việc mình có nên sử dụng đường có thuế cầu/đường hay không?

6 Điều trần công khai

Ủy ban duyệt xét sẽ thực hiện những buổi tham khảo ý kiến trực diện với những đối tượng quan tâm trong suốt giai đoạn của cuộc Duyệt Xét.

Tuy nhiên, ủy ban cũng sẽ dành ra ba ngày cho việc điều trần công khai, ở đó sẽ có những cơ hội cho các cá nhân và tổ chức trực tiếp trình bày quan điểm của họ với Giáo sư Fels và Tiến sĩ Cousins.

Cuộc điều trần sẽ không đặt nặng tính chất hình thức. Ở giai đoạn này, Giáo sư Fels và Tiến sĩ Cousins chỉ muốn tìm hiểu về các vấn đề thay vì thảo luận chi tiết về các đề nghị sửa chữa.

Việc điều trần sẽ dành ra cơ hội cho các cơ quan Chính Phủ và những nhà điều hành việc thu thuế cầu/đường cũng như người sử dụng đường xá đưa ra các chi tiết/quan điểm liên quan đến mục tiêu của việc duyệt xét.

Thư mời đến dự và trình bày quan điểm sẽ được gửi đến những cá nhân hay tổ chức chính quan tâm.

Nếu đối tượng nào yêu cầu được có những phiên họp kín ủy ban sẽ đứng ra tổ chức. Tuy nhiên, Ủy Ban muốn được thấy càng nhiều chi tiết được công bố bao nhiêu, càng tốt bấy nhiêu, theo đúng như ý muốn có sự công khai và thủ tục điều trần với công chúng.

Những chi tiết thảo luận trong các cuộc điều trần sẽ được ghi chép để giúp cho việc duyệt xét và sẽ được công bố sau khi điều trần.

6.1 Giờ và địa điểm điều trần

Những cuộc điều trần công khai sẽ diễn ra từ ngày 11 đến ngày 13 tháng Bảy 2023 tại trung tâm thành phố Sydney, Parramatta và Penrith. Muốn biết thêm chi tiết về các buổi điều trần, xin đến [NSW Toll Review website \(https://www.treasury.nsw.gov.au/toll-review\)](https://www.treasury.nsw.gov.au/toll-review).

Những cá nhân và tổ chức muốn trình bày quan điểm của mình tại buổi điều trần công khai xin liên lạc trước với toán duyệt xét qua [Toll Review Have Your Say portal \(https://www.nsw.gov.au/have-your-say/toll-review\)](https://www.nsw.gov.au/have-your-say/toll-review) để bảo đảm chúng tôi có thể sắp xếp. Vấn đề này cần thiết cho ủy ban vì phải thu xếp mọi người vào một số chỗ ngồi có giới hạn.

Những người muốn tham dự buổi tham khảo ý kiến với tư cách dự thính nên đăng ký với nhân viên của ủy ban tại [Toll Review Have Your Say portal \(https://www.nsw.gov.au/have-your-say/toll-review\)](https://www.nsw.gov.au/have-your-say/toll-review) trước khi dự các buổi tham khảo.

7 Phụ Lục A: Mục Tiêu Và Thủ Tục Việc Duyệt Xét

Vào ngày 8 tháng Năm 2023, Chính Phủ NSW công bố Mục Tiêu và Thủ Tục Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường. Những chi tiết này sẽ được trình bày đầy đủ dưới đây:

7.1 Bối cảnh

Thuế Cầu/Đường ở New South Wales là một hình thức định giá đường cao tốc áp dụng cho kế hoạch 'người dùng trả lệ phí' theo đó chi phí cung cấp hiệu suất giao thông trên đường cao tốc và việc nối kết các lộ trình được người dùng bồi hoàn vì họ được lợi trong việc sử dụng những con đường này.

Thêm vào đó, để xây dựng cơ sở hạ tầng, hình thức định giá đường cao tốc có vai trò điều hành lượng lưu thông của xe cộ, việc sử dụng đường cao tốc và hệ thống đường xá rộng lớn hơn nhằm giảm thiểu sự đình trệ, nạn kẹt xe và các tai nạn xe cộ.

Sự tiến hóa của sự thỏa thuận về việc thu thuế cầu/đường ở New South Wales phần lớn dựa trên căn bản từng trường hợp khi các tuyến đường cao tốc mới được đưa ra đấu thầu. Mặc dù đã có một số 'Các Nguyên Tắc Về Việc Thu Thuế Cầu/Đường ở NSW' dùng hướng dẫn tiến trình định giá thuế cầu/đường, những thỏa thuận hiện nay không phản ánh một phương thức đồng nhất được dùng rộng rãi cho toàn hệ thống và bao gồm nhiều lối điều hành lệ phí khác nhau (thí dụ: khác biệt trong việc tăng thuế cầu/đường, việc tính thuế trên điểm ra/vào thay vì khoảng cách di chuyển, tính trên thời điểm trong ngày thay vì giá cố định, thay đổi về giá cả tính trên đoạn đường di chuyển hay thời gian tiết kiệm được, và quyết định việc xếp loại xe khác nhau).

Vì phương thức định giá khác nhau như đã được nêu trên toàn Tiểu Bang, những yếu tố tìm thấy sau đây sẽ được cứu xét trong cuộc Duyệt Xét lần này:

1. Hữu hiệu hóa hệ thống đường giao thông để giảm thiểu ảnh hưởng của nạn kẹt xe, tối đa hóa lợi ích của việc tiết kiệm thời gian di chuyển và tìm ra các cơ hội để làm giảm những chi phí điều hành tổng quát.
2. Những ảnh hưởng của giá sinh hoạt, công bằng và hưởng đồng đều cho những người sử dụng hệ thống đường cao tốc NSW, đặc biệt là cho những người thường xuyên đi lại mà không tìm được sự thay thế của những phương tiện chuyên chở công cộng đáng tin cậy.
3. Sự thiếu đồng nhất trong các thỏa thuận về thuế cầu/đường gây hoang mang và làm lẩn cho người sử dụng đường cao tốc.

7.2 Ủy Ban Duyệt Xét Thuế Cầu Đường

7.2.1 Người lãnh đạo việc Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường

Vào ngày 12 tháng Hai 2023 đảng Lao Động sẽ hứa thiết lập một cơ quan độc lập để giám sát việc duyệt xét thuế cầu/đường và việc trợ giúp thuế cầu/đường nếu thành công trong cuộc Bầu Cử ở NSW.

'Chính Phủ Lao Động của Thủ Hiến Minns cũng sẽ bổ nhiệm Giáo sư Allan Fels AO, cựu chủ tịch Ủy Ban Đặc Trách Về Cạnh Tranh & Người Tiêu Thụ Úc (ACCC), để cầm đầu việc nghiên cứu nhằm cải tổ toàn bộ hệ thống thuế/cầu đường.

Việc cứu xét của Giáo sư Fels sẽ gồm:

- lập tức đứng ra đảm nhận cuộc duyệt xét thuế cầu/đường hiện nay của Bộ Ngân Khố và Cơ Quan Giao Thông & Vận Tải NSW
- chịu trách nhiệm việc thương lượng với các nhà điều hành việc thu thuế cầu/đường để đạt được những thỏa thuận thỏa đáng cho người lái xe; và
- được chỉ định để xét đến việc cải tổ với các lựa chọn có tính cách lâu dài nhằm cải tổ hoàn toàn hệ thống đường có thu thuế cầu/đường ở NSW, bao gồm nhưng không giới hạn trong các vấn đề như cạnh tranh trong hợp đồng thu thuế, việc chuyển vận hàng hóa trên đường cao tốc vào ban đêm, sự tương tác giữa phương tiện chuyên chở công cộng và thuế cầu/đường, sự thỏa thuận nhượng quyền thu thuế cầu/đường lâu dài, và những điều các giới chức có thẩm quyền khác đang thực hiện và việc tuân hành với hợp đồng thu thuế cầu/đường.

Dưới sự lãnh đạo của Chính Phủ Lao Động, việc duyệt xét và các đề nghị sẽ được công bố, công chúng sẽ được mời để đóng góp ý kiến và đề nghị, đồng thời sẽ có việc tham khảo ý kiến với ngành giao thông/chuyển vận và những người đang phải trả thuế cầu/đường.¹⁵

Giáo sư Allan Fels AO, cựu chủ tịch Ủy Ban Đặc Trách Về Cạnh Tranh & Người Tiêu Thụ Úc (ACCC), and Tiến sĩ David Cousins AM, cựu Chủ Tịch Cơ Quan Kiểm Soát Giá Cả và Giám Đốc Cơ Quan Bảo Vệ Người Tiêu Thụ Victoria, đã được Chính Phủ NSW ủy quyền để cầm đầu một sự 'cứu xét rộng lớn hệ thống đường cao tốc' – một cuộc duyệt xét chính sách quan trọng nhằm vào sự cải tổ việc định giá thuế cầu/đường trên đường cao tốc trong toàn tiểu bang New South Wales.

Giáo sư Fels sẽ là Chủ Tịch và Tiến sĩ Cousins là Phó Chủ Tịch độc lập của một Ủy Ban Điều Hành Dự Án gồm nhiều cơ quan khác nhau, với các đại diện từ Bộ Ngân Khố và Cơ Quan Giao Thông & Vận Tải NSW và Văn Phòng Nội Các.

Cuộc Duyệt Xét sẽ kêu gọi các đề nghị của ngành giao thông/vận tải và những người trả thuế cầu/đường trong dân chúng, với bản báo cáo chung cuộc sẽ được công bố cho công chúng biết.

Sau khi bản báo cáo chung cuộc được Giáo sư Fels và Tiến sĩ Cousins cho công bố, Nội Các sẽ cứu xét đến những đề nghị của bản báo cáo.

7.2.2 Mục Tiêu của cuộc Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường

Cuộc Duyệt Xét sẽ nghiên cứu vấn đề căn bản cho việc định giá thuế cầu/đường trên đường cao tốc ở Sydney và ảnh hưởng của các biện pháp trợ giúp việc trả thuế.

Đặc biệt là việc Duyệt Xét sẽ nghiên cứu cơ cấu và mức độ chính đáng của thuế cầu/đường cho tương lai xét đến hiệu quả, sự công bằng, giản dị và minh bạch, lịch sử việc thỏa thuận nhượng quyền thu thuế với các nhà điều hành, và sự tương tác với mọi phương tiện giao thông và vận tải.

Việc Duyệt Xét sẽ nghiên cứu mức độ thuế cầu/đường phản ánh được vốn đầu tư và chi phí điều hành của việc cung cấp đường xá, ảnh hưởng những người sử dụng đường khác nhau trên sự bền bỉ của đường và việc sử dụng đường suốt ngày.

Các biện pháp trợ giúp thuế cầu/đường để bảo đảm người lái xe có đủ khả năng trả thuế. Việc Duyệt Xét sẽ xét đến mục đích chính đáng của việc trợ giúp, sự công bằng cho toàn thể dân chúng trong biện pháp trợ giúp trả thuế cầu/đường, và làm cách nào bảo đảm dân chúng, thay vì những người làm chủ các con đường có thuế cầu/đường, được lợi nhờ vào các biện pháp trợ giúp này.

Thuế cầu/đường cần phải dễ hiểu, đơn giản để người lái xe có thể trả, và về mặt hành chính thu vào một cách hiệu quả.

Việc Duyệt Xét sẽ nghiên cứu đến lãnh vực cạnh tranh và luật lệ nhằm chi phối thuế cầu/đường và hiệu quả của các dịch vụ do các nhà điều hành cung cấp cho người lái xe.

7.2.3 Những sinh hoạt đặc thù

Những sinh hoạt đặc thù sẽ bao gồm nhưng không chỉ giới hạn vào việc:

1. Cứu xét công việc cho đến nay đã hoàn tất của Bộ Ngân Khố và Cơ Quan Giao Thông & Vận Tải NSW trong việc xét đến những thỏa thuận về thuế cầu/đường trên toàn tiểu bang New South Wales, để quyết định liệu việc duyệt xét này có phù hợp với những ưu tiên trong chính sách Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường của Chính Phủ mới không.
2. Tham khảo ý kiến với ngành giao thông/vận tải và những người trả thuế cầu/đường trong dân chúng. Những giai đoạn chính đặt nền tảng cho vấn đề này gồm:
 - việc công bố tài liệu thảo luận ở Q2 2023
 - tổ chức các buổi điều trần vào đầu Q3 2023
 - mời gọi sự góp ý và đề nghị từ dân chúng và các thành phần quan tâm trong ngành kỹ nghệ này
3. Công bố các bản tường trình hay báo cáo để thông báo cho dân chúng biết những lựa chọn có thể được dùng và những biện pháp dùng trong việc cải tổ thuế cầu/đường.

¹⁵ Dân biểu Chris Minns Thủ Lãnh Đối Lập đảng Lao Động NSW và Thượng Nghị Sĩ John Graham Phó Thủ Lãnh Đối Lập đảng Lao Động NSW thuộc Hội Đồng Lập Pháp NSW, Bộ Trưởng Trong Bóng Tối Bộ Cầu Đường, 'Trợ Giúp Thuế Cầu/Đường Nhiều - Hơn Khả Quan Hơn Cho Người Lái Xe NSW', tin dành cho báo chí 12 tháng Hai 2023.

4. Cùng hợp tác với các nhà điều hành đường cao tốc để hoạch định những biện pháp áp dụng bất cứ những thay đổi được đề nghị nào đối với hệ thống đường cao tốc.

8 Phụ Lục B: Bản Liệt Kê Từ Ngữ

Từ Ngữ	Mô Tả
Administration Fee & Charges Lệ Phí Hành Chánh & Lệ phí khác	<p>Lệ phí hành chánh và lệ phí khác do nhà điều hành thuế cầu/đường đặt ra, cộng thêm vào thuế cầu/đường chính, vì nhiều lý do liên quan đến việc điều hành và áp đặt thuế.</p> <p>Lệ phí hành chánh có thể được thêm vào việc áp đặt thuế và chi phí thuế cầu/đường.</p>
Concessionaire Người được nhượng quyền	<p>Người được nhượng quyền thu thuế, theo đó có quyền điều hành, bảo trì và (trong những tình huống đặc biệt) xây dựng và tài trợ một đường cao tốc trong một thời hạn cố định hoặc giai đoạn nào đó, trước khi trả lại đường cao tốc cho chính phủ theo đúng điều kiện như được yêu cầu. Sau khi trả lại đường cao tốc, người được nhượng quyền có thể thu thuế cầu/đường trên căn bản hợp đồng đã thỏa thuận.</p>
Distance-based toll Thuế tính dựa trên khoảng cách	<p>Thuế được tính dựa trên khoảng cách di chuyển trên đường cao tốc.</p>
Enforcement Fees Lệ phí áp đặt	<p>Lệ phí áp đặt là lệ phí liên quan đến việc đánh thuế và việc áp đặt trên khoản tiền thuế chưa được trả.</p>
Flat rate or fixed toll Đồng giá hay giá cố định	<p>Phương pháp định giá thuế cầu/đường truyền thống là việc sử dụng đường được tính theo giá cố định, bất kể khoảng cách hay thời điểm di chuyển trong ngày.</p>
Government Information (Public Access) Act 2009 (GIPA Act) Đạo Luật Liên Quan Đến Hồ Sơ & Tài Liệu (Công Chúng Được Quyền Xem) 2009 (GIPA)	<p>Đạo Luật GIPA ấn định luật lệ cho công chúng được quyền xem các tài liệu của chính phủ do các cơ quan công quyền của New South Wales nắm giữ.</p>
HV Multiplier (Heavy Vehicle Multiplier) Thuế Xe Hạng Nặng Theo Cấp Số Nhân	<p>Thuế Xe Hạng Nặng theo cấp số nhân là việc định giá áp đặt trên những xe có trọng tải nặng hơn như được mô tả cho Loại A (Class A) (thí dụ: cao hơn 2 thước 8 và dài hơn 12 thước rưỡi) khi di chuyển trên những con đường có thu thuế cầu/đường hiện nay - thường là 3x theo như kế hoạch đánh thuế hiện hành.</p>
LV (Light Vehicle) Xe hạng nhẹ	<p>Xe hạng nhẹ là bất cứ xe nào được Cơ Quan Giao Thông & Vận Tải NSW định nghĩa thuộc Loại A (thí dụ: cao không quá 2 thước 8 và dài không quá 12 thước rưỡi)</p>
Means-tested Thẩm định lợi tức và tài sản	<p>Việc trợ giúp về tài chánh dựa trên sự thẩm định lợi tức và tài sản, với việc đủ điều kiện dành cho những cá nhân hoặc gia đình dựa trên mức độ lợi tức/tài sản nhất định.</p>
Motorway network Hệ thống đường cao tốc	<p>Đường cao tốc là một loại đường đặc thù chỉ có thuần chức năng di chuyển mà không có chức năng ra/vào; đường cao tốc cung cấp cho việc giao thông và việc vận chuyển đến những tỉnh lớn hay những đường liên tỉnh.</p> <p>Hệ thống đường cao tốc là một dải những đường cao tốc nối với nhau.</p> <p>Hệ thống đường cao tốc ở Sydney tạo thành khoảng 179 cây số đường, gồm cả những đường có thu thuế (80 phần trăm) và những đường không thu thuế nối các địa phương lại với nhau trên toàn khu vực Sydney.</p>

Từ Ngữ	Mô Tả
Peak/Off-Peak Pricing Định giá theo giờ cao điểm/Giờ ít xe chạy	Một loại định giá thuế cầu/đường thay đổi, theo đó giá cao hay thấp tùy thuộc vào thời điểm hay nhu cầu đòi hỏi cao hay thấp.
SHCs (Sydney Harbour Crossings) Đường Xuyên Cảng Sydney	Một từ dùng tổng quát để chỉ Đường Hàm Cảng Sydney (SHT), Cầu Cảng Sydney (SHB), và Đường Hàm Cảng Miền Tây (WHT).
Tag Thẻ điện tử	Lối thu thuế nhờ vào một thẻ điện tử gắn trong xe, hiện đang được dùng trên toàn tiểu bang New South Wales.
Transport for NSW Cơ Quan Giao Thông & Vận Tải NSW	Cơ Quan Giao Thông & Vận Tải NSW là cơ quan chính đặc trách về việc chuyển vận và đường xá trên toàn tiểu bang New South Wales.
Toll Relief Rebate Scheme Chương Trình Bồi Hoàn Trợ Giúp Thuế Cầu/Đường	Chương trình trợ giúp theo đó người dùng đường cao tốc được bồi hoàn một phần thuế cầu/đường họ trả trong năm tài chính (thí dụ: trong năm 2023 nó được ấn định là 40% tiền bồi hoàn lên đến \$750 nếu người sử dụng đường có chi phí trên \$375 trong năm tài chính)
Toll Road Network Hệ Thống Đường Cao Tốc	Hệ thống đường có thu thuế cầu/đường trên toàn vùng Nội và Ngoại Thành Sydney (Greater Sydney), hoặc là hiện nay hoặc trong tương lai.
Toll Road Operator Người Điều Hành Đường Có Thuế	Những công ty có trách nhiệm việc điều hành và bảo trì các đường cao tốc.
Tolling Fees Chi Phí Thuế Cầu/Đường	Chi phí thuế cầu/đường là một từ dùng mô tả nhiều loại lệ phí liên hệ được các nhà điều hành áp đặt liên quan đến vấn đề hành chánh khi cung cấp dịch vụ thuế cầu/đường (thí dụ: đoạn phim phù hợp với lệ phí, lệ phí dịch vụ và lệ phí tính trên việc không đủ tiền trong trương mục để trả lệ phí như đã sắp đặt trước).
Variable time of day tolling Thuế tính trên thời điểm di chuyển trong ngày	Thuế cầu/đường được tính dựa trên căn bản thời điểm di chuyển trên đường cao tốc.
WestConnex Liên Tỉnh Lộ Tây	WestConnex là đường cao tốc phần lớn nằm dưới đường hầm gồm M4, M5 Tây Nam, M5 Đông, M8 và liên lộ M4-M8.
Zonal Pricing Định giá theo khu vực	Việc định giá dựa trên sự thay đổi địa lý thuế cầu/đường được tính theo khu vực (thí dụ: Phía Bắc, Phía Đông).

Phủ Nhận Trách Nhiệm

Tài liệu này do Giáo sư Allan Fels AO và Tiến sĩ David Cousins AM soạn thảo với mục đích đón nhận những ý kiến đóng góp từ công chúng, là một phần của việc Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường độc lập được Chính Phủ NSW ủy nhiệm.

Giáo sư Allan Fels AO và Tiến sĩ David Cousins AM cũng như Chính Phủ NSW không cam kết hay bảo đảm, và chấp nhận bất cứ một trách nhiệm pháp lý nào nảy sinh từ hay liên quan đến sự chính xác, khả tín, cập nhật hay hoàn chỉnh của bất cứ chi tiết nào chứa đựng trong tài liệu này.

Những ai đọc tài liệu này sẽ chịu trách nhiệm về việc tự đánh giá tài liệu và nên tự điều tra và tự tin vào mình khi đưa ra các quyết định liên quan đến những chi tiết ghi trong tài liệu này.

Tài liệu này không thể hiện cũng không biểu thị những đề nghị có thể sẽ được đệ trình lên Chính Phủ NSW và cũng không thể hiện những đường hướng chính sách được chấp thuận của Chính Phủ NSW trước đây hay hiện nay.