



CUỘC DUYỆT XÉT ĐỘC LẬP VỀ PHÍ CẦU ĐƯỜNG

Tường Trình Tóm Tắt Về Cuộc Tham Khảo Ý Kiến Cộng Đồng

Cuộc Duyệt Xét Độc Lập Về Phí Cầu Đường năm 2023

Tháng Tám 2023

Nội Dung

Công Nhận Quốc Gia	4
Tổng Quan	5
Thông tin cơ bản.....	5
Về cuộc Duyệt Xét Độc Lập về Phí Cầu Đường	6
Bối Cảnh	6
Mục đích của cuộc Duyệt Xét	6
Phương cách và các hoạt động	6
Cuộc Duyệt Xét Độc Lập về Phí Cầu Đường- giai đoạn tham khảo ý kiến công chúng.....	7
Những điều chúng tôi đã làm	7
Những người chúng tôi đã nghe – tóm tắt.....	7
Những điều chúng tôi đã hỏi	8
Những điều chúng tôi đã nghe – công chúng	8
Nhìn sơ qua các đề tài then chốt.....	8
Nhìn sơ qua các đề tài khác	9
Chi tiết về các đề tài then chốt	9
Tóm tắt các đề tài khác	14
Những điều chúng tôi đã nghe – các bên có quyền lợi liên quan.....	16
Các Hội Đồng Địa Phương	17
Các học giả, tổ chức tư vấn chuyên gia và chuyên gia tư vấn tư nhân	19
Các cơ sở vận hành các đường có thu phí cầu đường	21
Các Hiệp Hội và Tổ Chức Thành Viên.....	22
Các Cơ Quan Đại Diện Ngành Nghề và Thương Mại	23
Cảng, các doanh nghiệp và hội xe tải	24
Các đoàn thể nghề nghiệp/dịch vụ	25
Các cơ quan chính phủ	26
Cơ quan độc lập giải quyết tranh chấp	27

Các Công Ty Dịch Vụ sử Dụng Chung Xe Ô Tô	27
Những bước kế tiếp	28
Cảm tạ	28

Công Nhận Quốc Gia

Cuộc Duyệt Xét Độc Lập về Thu Phí Cầu Đường thừa nhận các vị giám hộ truyền thống của vùng đất chúng ta sinh sống và làm việc.

Chúng tôi bày tỏ lòng kính trọng đối với các vị Cao Niên trong quá khứ và hiện tại và tôn vinh sự đa dạng của người Thổ dân những văn hoá và quan hệ tiếp diễn của họ với đất và nước của New South Wales.

Nhiều tuyến đường giao thông chúng ta sử dụng ngày nay – từ đường rầy, đường bộ đến đường thủy – đi theo các con đường mòn truyền thống (Songlines), các tuyến đường giao thương và các con đường nghi lễ ở Đất Nước mà các Dân Tộc Đầu Tiên của quốc gia chúng ta đã từng đi qua hàng vạn năm xưa.

Cuộc Duyệt Xét Độc Lập về Phí Cầu Đường cam kết sẽ tôn vinh các liên hệ văn hoá và tâm linh của người Thổ Dân với đất nước và biển cả, và các đóng góp phong phú của họ trong xã hội.

Tổng Quan

Ngài Thủ Hiến Chris Minns, MP; Ngài Bộ Trưởng Ngân Khố Daniel Mookhey MLC; và Ngài Bộ Trưởng Đường Bộ John Graham MLC đã công bố cuộc Duyệt Xét về Phí Cầu Đường (cuộc Duyệt Xét) vào ngày 5 tháng Tư 2023.

Cuộc Duyệt Xét đang được sự chỉ đạo của Giáo Sư Allan Fels AO cựu Chủ Tịch Ủy Ban Cảnh Tranh & Người Tiêu Thụ Úc, và Tiến Sĩ David Cousins AM, cựu Chủ Tịch Cơ Quan Thẩm Quyền Giám Sát Giá Cả và Tổng Giám Đốc Tiêu Thụ Sự Vụ Victoria.

Tham khảo ý kiến với cộng đồng và các bên có quyền lợi liên quan đã được thực hiện từ ngày 14 tháng Sáu đến 28 tháng Bảy 2023.

Tài liệu này cho một tầm nhìn tổng quan cao cấp về các hoạt động tham khảo cộng đồng đã được thực hiện trong giai đoạn này. Tài liệu này cũng nêu bật các đề tài và vấn đề then chốt đã được cộng đồng và các bên có quyền lợi liên quan nêu ra, đồng thời giải thích những việc làm tiếp theo trong cuộc Duyệt Xét.

Thông tin cơ bản

Phí cầu đường ở New South Wales (NSW) là một hình thức định giá thu phí các đường cao tốc áp dụng theo mô hình ‘người dùng trả phí’, theo đó chi phí cung cấp mức lưu thông và khả năng kết nối của đường cao tốc có thể được thu hồi từ người sử dụng đường vì họ được hưởng lợi ích khi sử dụng.

Ngoài việc xây dựng cơ sở hạ tầng, hình thức định giá thu phí đường cao tốc này góp phần trong việc quản lý lưu lượng giao thông và cách sử dụng đường cao tốc cũng như mạng lưới đường bộ rộng lớn hơn nhằm giảm thiểu tối đa các ãnh ãng, tắc nghẽn và tai nạn giao thông.

Sự tiến triển của những thỏa thuận thu phí cầu đường ở NSW chủ yếu là căn cứ theo từng trường hợp mỗi khi có các đường có thu phí mới được ủy thác xây dựng. Mặc dù có một bộ ‘Nguyên Tắc Thu Phí Cầu Đường NSW’ để hướng dẫn quá trình định giá thu phí, các thỏa thuận hiện tại không phản ảnh phương cách áp dụng cho toàn hệ thống, cũng như kết hợp nhiều cơ chế tính phí khác nhau.

10 Nguyên tắc cụ thể là:

1. Các phí cầu đường mới chỉ áp dụng khi người dùng được hưởng lợi ích trực tiếp
2. Có thể được tiếp tục thu phí cầu đường khi chúng có mang lợi ích đến cho mạng lưới rộng lớn hơn hoặc tài trợ các chi phí tiếp diễn
3. Thu phí cầu đường tính trên đoạn đường đi đối với tất cả các đường cao tốc mới
4. Phí cầu đường được tính cho cả hai chiều trên mọi đường cao tốc
5. Phí cầu đường phản ảnh phí tổn cung cấp mạng lưới đường cao tốc
6. Phí cầu đường có tính đến có sự gia tăng trong chi phí, thu nhập và các đường khác có thu phí cầu đường tương đương
7. Phí cầu đường sẽ được áp dụng đồng nhất trên tất cả các đường cao tốc khác nhau, theo mức độ có thể thực hiện được và có tính đến các sự nhượng quyền và phí cầu đường hiện có
8. Phí cầu đường cho xe tải cao hơn ít nhất gấp ba lần phí cầu đường cho xe ô-tô
9. Có thể áp dụng các quy định để xe tải sử dụng các đoạn đường mới trên các đường cao tốc
10. Khách hàng vẫn tiếp tục được sử dụng các đường huyết mạch hiện không có thu phí thay vì đường có thu phí.

Về cuộc Duyệt Xét Độc Lập về Phí Cầu Đường

Bối Cảnh

Năm 2022 chính phủ tiền nhiệm NSW đã lập Duyệt Xét Cải Cách Định Giá Thu Phí Cầu Đường và Hỗ Trợ Giảm Phí Cầu Đường (Toll Road Pricing and Relief Reform Review). Các điều khoản tham chiếu cho duyệt xét này đã được công bố vào tháng Ba 2022. Bộ Ngân Khố NSW (Ngân Khố), với sự hỗ trợ của Bộ Giao Thông NSW (Giao Thông) đã được yêu cầu chỉ đạo cuộc duyệt xét đó để nhận ra các lĩnh vực cần quan tâm đồng thời đề nghị các lĩnh vực cần cải cách. Tường Trình chính thức về công việc này chưa hề được công bố.

Trong cuộc vận động Tranh Cử NSW 2023, Đảng Lao Động, hứa rằng khi đắc cử sẽ thực hiện một cuộc duyệt xét độc lập về phí cầu đường và hỗ trợ giảm phí cầu đường. Vào ngày 5 tháng Tư 2023, Ngài Thủ Hiến Chris Minns MP; Ngài Bộ Trưởng Ngân Khố Daniel Mookhey MLC; và Ngài Bộ Trưởng Đường Bộ John Graham MLC đã công bố cuộc Duyệt Xét Độc Lập về Phí Cầu Đường.

Chính phủ cam kết thực hiện cuộc Duyệt Xét này và các khuyến nghị đã được công bố. Chính phủ cho biết rằng cuộc Duyệt Xét sẵn sàng đón nhận đề trình và sẽ tham khảo ý kiến với ngành vận tải cũng như công chúng đang trả phí cầu đường.

Mục đích của cuộc Duyệt Xét

Duyệt Xét này nhằm mục tiêu hợp lý hoá các thỏa thuận định giá thu phí cầu đường. Cụ thể là Duyệt Xét này sẽ xem xét:

- Cơ cấu và mức độ thu phí cầu đường tại NSW, xem xét tính hiệu quả, công bằng, đơn giản và minh bạch của chúng, các thỏa thuận hiện có với các cơ sở cung cấp cũng như tác động đối với mọi hình thức di chuyển và vận tải
- Mức độ thu phí cầu đường nên phản ánh số vốn và chi phí vận hành các đường lộ, tác động của những người sử dụng khác nhau đối với tính bền vững của đường và việc sử dụng đường suốt cả ngày
- Nhắm mục tiêu phù hợp trong việc hỗ trợ giảm phí để mang lại công bằng cho toàn thể cộng đồng và cách nào để bảo đảm cộng đồng được hưởng hỗ trợ giảm phí thay vì chủ sở hữu đường có thu phí cầu đường
- Liệu phí cầu đường có dễ hiểu, đơn giản để người lái xe trả phí và việc thu phí có hiệu quả về mặt hành chánh hay không; và
- Cơ hội cạnh tranh và quy định ảnh hưởng đến phí cầu đường, và hiệu suất dịch vụ của các cơ sở cung cấp.

Phương cách và các hoạt động

Cuộc Duyệt Xét đang được sự chỉ đạo của Giáo Sư Allan Fels AO, cựu Chủ Tịch Ủy Ban Cạnh Tranh & Người Tiêu Thụ Úc- (ACCC) và Tiến Sĩ David Cousins AM, cựu Chủ Tịch Cơ Quan Thẩm Quyền Giám Sát Giá Cả và Tổng Giám Đốc Tiêu Thụ Sự Vụ Victoria.

Giáo Sư Fels và Tiến Sĩ Cousins giữ chức vụ Chủ Tịch và Phó Chủ Tịch độc lập, theo thứ tự này, trong Ủy Ban Chỉ Đạo liên cơ quan của cuộc Duyệt Xét, cùng các đại diện từ các bộ Ngân Khố, Giao Thông và Văn Phòng Nội Các NSW.

Các [Điều Khoản Tham Chiếu \(Terms of Reference\)](#) cho cuộc Duyệt Xét đã được trình lên Quốc Hội vào tháng Năm 2023. Một [Tài Liệu Thảo Luận \(Discussion Paper\)](#) đã được các vị chỉ đạo cuộc Duyệt Xét công bố vào tháng Sáu 2023.

Trong cuộc Duyệt Xét, các vị chỉ đạo cuộc Duyệt Xét đã xem xét việc làm sâu rộng đã được Ngân Khố và Giao Thông hoàn tất cho đến nay về duyệt xét các thỏa thuận thu phí cầu đường trên khắp NSW. Bản tóm tắt có thể được truy cập từ [trang mạng Ngân Khố \(Treasury website\)](#)

Giai đoạn tham khảo ý kiến công chúng về cuộc Duyệt Xét kéo dài từ ngày 14 tháng Sáu đến 28 tháng Bảy 2023. Công chúng cũng như các nhóm, tổ chức và các bên có quyền lợi liên quan trong ngành đã được mời gửi văn bản đề trình ý kiến hoặc tham gia một trong ba phiên họp tham khảo ý kiến công chúng được tổ chức trên khắp Sydney.

Trong quá trình tham khảo ý kiến, cuộc Duyệt Xét cũng đã tổ chức các buổi họp riêng tập trung vào các bên có quyền lợi liên quan để nghe các câu hỏi và phản hồi của họ.

Các vị chỉ đạo cuộc Duyệt Xét sẽ xem xét tất cả các đề trình đưa ra trong cuộc Duyệt Xét

Vào giữa năm 2024, bản tường trình cuối cùng bao gồm các khuyến nghị sẽ được các vị chỉ đạo Duyệt Xét trình lên Chính Phủ NSW.

Cuộc Duyệt Xét Độc Lập về Phí Cầu Đường- giai đoạn tham khảo ý kiến công chúng

Những điều chúng tôi đã làm

Giai đoạn tham khảo ý kiến với cộng đồng và các bên có quyền lợi liên quan được diễn ra từ ngày 14 tháng Sáu đến ngày 28 tháng Bảy 2023. Công chúng, doanh nghiệp, học giả, hội đồng địa phương, các cơ quan chính phủ, các đoàn thể nghề nghiệp/dịch vụ, các phòng thương mại địa phương, các tổ chức thành viên các nhóm có quan tâm, và các bên có quyền lợi liên quan trong ngành đã được mời gọi gửi văn bản đề trình ý kiến hoặc tham gia một trong ba phiên họp tham khảo ý kiến công chúng được tổ chức trên khắp Sydney.

Cuộc Duyệt Xét đã có sự tham gia của hơn 700 nhóm và cá nhân để quảng bá cuộc Duyệt Xét và gọi mời đề trình ý kiến. Từ ngày 3 đến 20 tháng Bảy, Giao Thông cũng đã thực hiện một cuộc vận động mạng trên xã hội về cuộc Duyệt Xét này trên Facebook, LinkedIn và Twitter. Cuộc vận động này đã được sự ủng hộ của Ngân Khố.

Trong sự thông báo về cuộc Duyệt Xét, công chúng đã được hướng dẫn đến [Tài Liệu Thảo Luận \(Discussion Paper\)](#) do các vị chỉ đạo cuộc Duyệt Xét công bố vào tháng Sáu 2023. Để khuyến khích sự tham gia rộng lớn nhất có thể, Tài Liệu Thảo Luận đã được cung cấp bằng các tiếng Anh, Ả Rập, Punjabi, Trung Quốc Giản Thể và tiếng Việt.

Trong quá trình tham khảo ý kiến cuộc Duyệt Xét cũng tổ chức các phiên họp cùng các bên có quyền lợi liên quan để nghe câu hỏi và phản hồi của họ. Số đông những bên có quyền lợi liên quan này đã tiến đến việc nộp đề trình chính thức đến cuộc Duyệt Xét.

Giai đoạn tham khảo ý kiến của cuộc Duyệt Xét đã mang đến cho các bên có quyền lợi liên quan và công chúng cơ hội có tiếng nói trực tiếp về những tác động do phí cầu đường gây ra và chia sẻ ý kiến để cải cách. Các cuộc tham khảo ý kiến đã giúp gây dựng sự hiểu biết sâu sắc hơn về những tác động phí cầu đường gây ra cho các bên có quyền lợi liên quan khác nhau và sẽ giúp đảm bảo các kết quả cuộc Duyệt Xét đạt được là do có đầy đủ thông tin, và phù hợp với nhu cầu của cộng đồng.

Những người chúng tôi đã nghe – tóm tắt

- Cuộc Duyệt Xét đã nhận được các đề trình chính thức từ 1120 người trong công chúng
- Cuộc Duyệt Xét đã nhận được các đề trình chính thức từ 51 bên có quyền lợi liên quan, trong đó có 12 làm đề trình tại các phiên họp tham khảo ý kiến công khai tổ chức tại Sydney.

- Cuộc Duyệt Xét cũng đã tổ chức 21 phiên họp khác dành riêng cho các bên có quyền lợi liên quan. Tường trình này không có tóm tắt nội dung của các phiên họp đó, tuy nhiên nhiều nhóm này đã tiến đến việc nộp đệ trình chính thức cho cuộc Duyệt Xét.
- Tổ chức 3 phiên họp tham khảo ý kiến vào:

Thứ Ba ngày 11 tháng Bảy – Sydney, với sự hiện diện của các bên có quyền lợi liên quan:

- Cơ sở vận hành đường có thu phí cầu đường Transurban
- Các Đối Tác Lidunian
- Tổ Chức Đối Tác Cơ Sở Hạ Tầng Úc Châu (Infrastructure Partnerships Australia)
- Hội Đồng Bayside
- Hội Giao Thông Vận Đường Tái Quốc Gia (National Road Transport Association Transport)

Phiên họp tại Sydney cũng đã được phát sóng trực tuyến và nhận được hơn 300 lượt xem trong hôm đó.

Thứ Tư ngày 12 tháng Bảy – Parramatta, với sự hiện diện của các bên có quyền lợi liên quan:

- Hội Đồng Thành Phố Parramatta
- Hiệp Hội Quốc Gia cho Đường Bộ và Người Lái Xe (NRMA - National Roads and Motorists Association)
- Hội Đồng Hậu Cần Úc Châu

Thứ Năm ngày 13 Tháng Bảy – Penrith, với sự hiện diện của các bên có quyền lợi liên quan:

- Công Đoàn Công Nhân Viên Ngành Vận Tải
- Hội Đồng Thành Phố Blacktown
- Tổ Chức Các Hội Đồng Miền Tây Sydney
- Một người trong cộng đồng và một chủ doanh nghiệp xe tải nhỏ cũng có mặt tại phiên họp ở Penrith.

Những điều chúng tôi đã hỏi

Trong [Tài Liệu Thảo Luận \(Discussion Paper\)](#) đã được các vị chỉ đạo cuộc Duyệt Xét công bố vào tháng Sáu 2023, một số câu hỏi có tính cách hướng dẫn đã được đưa ra để giúp gợi ý phản hồi trong giai đoạn tham khảo ý kiến công chúng của cuộc Duyệt Xét.

Những câu hỏi có tính cách hướng dẫn được cung cấp trong Tài Liệu Thảo Luận có đề cập đến các đề tài như: xác định phí cầu đường, cạnh tranh và quy định, tiêu chí đánh giá các phí cầu đường (với các phụ hạng về hiệu suất, đơn giản, minh bạch và công bằng), xe tải hạng nặng và phương tiện di chuyển công cộng.

Cần lưu ý rằng quá trình gửi đệ trình trong việc tham khảo ý kiến công chúng (bao gồm cổng thông tin trực tuyến có cả tùy chọn đính kèm văn bản và tài liệu miễn phí, cũng như cơ hội tham dự một phiên họp công khai tại Sydney) không đòi hỏi trả lời các câu hỏi cụ thể.

Những điều chúng tôi đã nghe – công chúng

Nhìn sơ qua các đề tài then chốt

Mười vấn đề hàng đầu được nêu ra trong các đề trình từ công chúng (xếp hạng thứ tự từ các vấn đề được nêu ra nhiều nhất đến ít nhất) gồm:

1. Mức giá và cách ấn định giá phí cầu đường và các loại phí hành chính
2. Hỗ trợ giảm phí cầu đường cho những người sử dụng chung xe ô-tô
3. Tư nhân hóa các đường có thu phí và dịch vụ vận hành hàng ngày các đường có thu phí cầu đường
4. Chính sách của Chính Phủ NSW - quy hoạch, phương tiện di chuyển công cộng và các chương trình hỗ trợ giảm phí cầu đường
5. Giới hạn mức trả phí cầu đường
6. Miễn và giảm phí cầu đường khi phải ngồi chịu đựng tắc nghẽn giao thông hoặc các sự đình trệ khác
7. Miễn hoặc giảm phí cầu đường đối với nhà lưu động, xe giải trí và xe cắm trại
8. Tính phí theo đoạn đường
9. Miễn hoặc giảm phí cầu đường cho xe máy
10. Tính phí theo giờ cao điểm và thấp điểm

Nhìn sơ qua các đề tài khác

Các đề tài khác được đề cập đến trong các đề trình từ công chúng bao gồm:

1. Các chương trình hoàn tiền, giảm giá, hỗ trợ giảm phí cầu đường
2. Tính phí theo khu vực, bao gồm các khu trung tâm kinh doanh CBD, hoặc các khu vực khác có phân ranh giới
3. Thay đổi phí cầu đường và các đường có thu phí đối với xe hạng nặng
4. Hỗ trợ đặc biệt giảm phí cầu đường cho người lãnh trợ cấp và người có thu nhập thấp
5. Thống nhất và đơn giản hoá cách tính phí cầu đường và cung cấp thông tin tốt hơn về giá phí cầu đường
6. Hỗ trợ giảm phí cho xe điện
7. Minh bạch đối với việc sử dụng nguồn thu nhập từ phí cầu đường

Chi tiết về các đề tài then chốt

1. Mức giá và cách định giá phí cầu đường và các loại phí hành chính

Những vấn đề phổ biến nhất đã được công chúng nêu ra trong các đề trình là mức phí tổng quát và cách ấn định giá phí cầu đường. Đây cũng bao gồm thảo luận về các loại phí hành chính, luôn cả tiền phạt, và thường xuyên tăng giá phí cầu đường.

Quan điểm mạnh mẽ là phí cầu đường ở NSW quá đắt, đặc biệt là do có áp lực từ phí sinh hoạt, mức thuế cao – bao gồm thuế tiêu thụ nhiên liệu và các phí tổn khác liên quan đến việc sở hữu xe như bảo hiểm, bảo trì và đăng bộ; phí cầu đường tăng lên đều đặn; hậu quả xã hội không công bằng phát sinh từ chế độ ấn định phí cầu đường tổng thể; và tính chất đắt đỏ của phí cầu đường tác động đến

hành vi của người sử dụng (ví dụ, người lái xe bị buộc phải hoàn toàn tránh sử dụng đường có thu phí cầu đường do mức giá quá cao không thể trả được.)

Bình luận liên quan từ các đệ trình

- “Các đường cao tốc đáng lý là phương tiện thuận lợi để đi các quãng đường dài và phức tạp, và mức phí cầu đường hiện thời là điều cản trở việc này”
- “Các mức phí cầu đường hiện tại hoàn toàn không công bằng đối với những người đi lại thông thường và thường xuyên.”
- “Phí tổn quá cao và khiến xe cộ phải giao thông qua các đường xung quanh và gây ách tắc toàn diện.”
- “Các loại thuế mà chúng tôi trả khi đăng bộ xe, lấy bằng lái và mua xăng dầu lẽ ra phải được chi dùng vào việc xây dựng và bảo trì mạng lưới đường bộ của chúng ta, nhưng hoặc điều này không xảy ra hoặc chính phủ và cư dân đang bị bóc lột.”
- “Công lộ đáng lẽ không bị thu phí chi hết. Chúng tôi đã bị tính phí quá nhiều lần để được sử dụng xe của mình và chi trả cho đường xá.”
- “Giá phí cầu đường thiên vị một cách bất công đối với dân số nghèo nhất của Sydney.”
- “Chính phủ thực sự cần hiểu rằng chúng tôi phải chật vật đến độ nào rồi. Chúng tôi không còn chút tiền nào cả trong tài khoản tiết kiệm.”
- “Chính phủ khuyến khích việc di dời ra miền tây Sydney, để có cơ hội tốt hơn được hưởng các ưu đãi cho người mua nhà lần đầu, tuy nhiên lại tăng phí cầu đường quá cao.”
- “Các khoản phí cắt cổ là điều cản trở sự di chuyển kinh tế xã hội và hạn chế khả năng của cá nhân khi tìm việc làm, giáo dục, y tế và các dịch vụ thiết yếu khác nằm ngoài các khu vực quanh họ.”
- “Các gia đình ở Sydney đang bị trừng phạt khi đi thăm người thân thương nhất là các gia đình ở miền Tây.”
- “Tôi là người có thu nhập thấp, làm việc trong giờ đi học của trẻ nhỏ để duy trì mái nhà cho các con. Năm tài chính vừa qua tôi phải trả hơn \$2400 phí cầu đường. Tôi phải làm việc cả tháng để trả phí và phải ngồi chờ trong dòng xe di chuyển thật chậm.”

2. Hỗ trợ giảm phí cầu đường cho những người sử dụng chung xe ô-tô

Có nhiều đệ trình đề cập đến phương tiện sử dụng chung xe ô-tô và theo chế độ thu phí cầu đường hiện hành của NSW thì không có đủ sự hỗ trợ giảm phí cầu đường cho các xe này. Trong giai đoạn tham khảo ý kiến công chúng đã có nhận được nhiều đệ trình từ các thành viên của dịch vụ GoGet ủng hộ việc hỗ trợ giảm phí cầu đường cho những người dùng dịch vụ sử dụng chung xe ô-tô. Các dịch vụ sử dụng chung xe ô-tô qua mạng lưới chia-sẻ-ngang-hàng (peer-to-peer) như Uber Carshare (khác biệt với Uber) cũng đã được đề cập tới.

Một đề tài chung là nên khuyến khích cộng đồng dùng các dịch vụ sử dụng chung xe ô-tô. Họ có ghi nhận rằng so với việc sở hữu xe riêng thì các lợi ích từ dịch vụ này bao gồm khả năng tạo môi trường bền vững hơn, giúp giảm bớt tình trạng kẹt xe nói chung trên đường lộ, và giúp giảm khó khăn đậu xe trong các khu vực đông dân cư. Các đệ trình này có ghi nhận rằng dưới chế độ thu phí cầu đường hiện tại, việc thiếu hỗ trợ giảm phí cầu đường cho các dịch vụ sử dụng chung xe ô-tô là yếu tố cản trở việc sử dụng các loại dịch vụ này, và rằng rất bất công khi sự hỗ trợ giảm phí cầu đường được cấp cho chủ xe riêng trong khi các dịch vụ sử dụng chung xe ô-tô lại không có được sự hỗ trợ giảm phí giống như vậy. Trong khi một số đệ trình gợi ý rằng người dùng dịch vụ sử dụng chung xe ô-tô

nên được hưởng hỗ trợ giảm phí cầu đường, những người khác tranh luận rằng họ nên được hoàn toàn miễn trả phí cầu đường.

Bình luận liên quan từ các đệ trình

- “Thật là thất vọng khi biết rằng hỗ trợ giảm phí cầu đường không được cấp cho những người dùng dịch vụ sử dụng chung xe ô-tô mặc dầu họ quyết tâm sử dụng phương tiện đi lại thân thiện với môi trường.”
- “Nếu có hỗ trợ giảm phí cầu đường cho chủ xe tư nhân thì tại sao lại không có cho những người sử dụng chung xe? Chúng ta đều sử dụng cùng các con đường giống nhau và cùng đóng các loại thuế giống nhau cho các con đường này.”
- “Hỗ trợ giảm phí cầu đường cho người dùng dịch vụ sử dụng chung xe GoGet là phù hợp với các mục tiêu rộng lớn của chính phủ, đó là khuyến khích chọn lựa phương tiện di chuyển bền vững, đạt được mục tiêu cho môi trường và cải thiện chất lượng đời sống cho cư dân NSW.”
- “Quý vị cần phải khen thưởng hành vi tốt – hãy cấp hỗ trợ giảm phí cầu đường cho người sử dụng chung xe ô-tô.”
- “Thật là vô lý khi chúng tôi cố gắng làm điều đúng và giảm bớt lượng xe không cần thiết trên đường lộ nhưng lại bị bất lợi vì không thể xin lại phí cầu đường mà chúng tôi đã trả – như chúng tôi đã từng làm được khi sử dụng xe riêng.”

3. Tư nhân hóa các đường có thu phí và dịch vụ vận hành hàng ngày các đường có thu phí cầu đường

Vấn đề phổ biến thứ ba được nêu ra trong các đệ trình của công chúng là tư nhân hoá các đường có thu phí cầu đường. Nhiều người phản đối việc cho phép các công ty tư nhân sở hữu và vận hành các đường có thu phí cầu đường, ghi nhận rằng các đường có thu phí cầu đường là thành phần cơ sở hạ tầng quan trọng đối với cộng đồng và nên được nhà nước sở hữu và vận hành – nhất là khi công chúng đóng các loại thuế để giúp tài trợ xây dựng các đường này. Một số đệ trình kêu gọi sự hợp tác của cơ quan quản lý cạnh tranh để khuyến khích thêm sự cạnh tranh giữa các cơ sở vận hành đường có thu phí và giúp giảm giá phí cầu đường. Một số đệ trình đáng kể đã bình luận về tình trạng xấu kém của các con đường có thu phí cầu đường dưới sự vận hành của tư nhân – đặc biệt là đường cao tốc M2 và M5, họ đổ lỗi rằng các cơ sở vận hành đường có thu phí thiếu bản phận và trách nhiệm giải trình đối với công chúng.

Bình luận liên quan từ các đệ trình

- “Đường xá là tài nguyên công cộng, để các doanh nghiệp tư nhân sở hữu các tuyến đường chính và dùng chúng làm nguồn thu nhập là một sự bất công, và là dấu hiệu chính phủ thiếu khả năng đảm nhận và chịu trách nhiệm về các mạng lưới đường xá của nhà nước.”
- “Cần phải có quy định cấm độc quyền sở hữu các đường có thu phí cầu đường để tạo sự cạnh tranh giá cả.”
- “Cơ sở hạ tầng được vận hành theo mô hình vì-lợi-nhuận gây tổn hại cho người tiêu dùng bình thường và họ là những người có rất ít lựa chọn để sử dụng các phương tiện khác, hoặc do các lựa chọn khác quá tốn kém theo cách khác chẳng hạn như thời gian đi lại quá lâu.”
- “Cơ sở vận hành nên bắt buộc phải bảo trì đường xá ở tình trạng chấp nhận được.”
- “Đường như các nhà phát triển chỉ xây dựng những công trình lỗi thời (ví dụ: số làn đường) để họ có thể “ép buộc” chính phủ gia hạn hợp đồng bằng cách đề nghị mở rộng đường. Điều này gây gián đoạn và trải nghiệm xấu trên đường xá cho người dân.”

4. Chánh sách của Chính Phủ NSW – quy hoạch, phương tiện di chuyển công cộng và các chương trình hỗ trợ giảm phí cầu đường

Nhiều đệ trình đã chỉ trích Chính Phủ NSW về các chánh sách tổng quát hơn – không nhất thiết trực tiếp liên quan đến đường có thu phí cầu đường – nhưng lại làm tình hình chung của các đường có thu phí tệ hại hơn. Một số đệ trình đã kêu gọi chính phủ cung cấp phương tiện di chuyển công cộng tốt hơn và các phương án giao thông vận chuyển tích cực hơn – bao gồm các phương tiện kết nối xuyên thành phố tốt hơn, chẳng hạn như các tuyến đường tàu điện ngầm, tàu điện nhẹ, xe buýt, đường đi bộ và đường dành cho xe đạp – để giúp cộng đồng ít phụ thuộc hơn vào các đường có thu phí cầu đường. Các đệ trình khác bày tỏ sự bất mãn nói chung đối với sự hỗ trợ giảm phí cầu đường của chế độ thu phí cầu đường hiện tại, và cho rằng người đóng thuế hiện đang tài trợ sự hỗ trợ này mà lợi ích thì lại cho các cơ sở tư nhân vận hành đường có thu phí. Các đệ trình khác thì ghi nhận chính phủ tiểu bang đương nhiệm và tiền nhiệm đã thiếu nhìn xa trông rộng trong việc quy hoạch thành phố và đường có thu phí cầu đường.

Bình luận liên quan từ các đệ trình

- “Cần đầu tư thêm vào phương tiện di chuyển công cộng thực sự hữu ích, hiệu quả và thiết thực để giúp giảm áp lực trên mạng lưới đường bộ.”
- “Các phương tiện kết nối xuyên thành phố tốt hơn (ví dụ, tàu sắt cho tuyến đường Bắc-Nam hoặc các tuyến tàu điện ngầm) sẽ giúp khuyến khích người dân tránh sử dụng đường xá và thay thế bằng phương tiện di chuyển công cộng, để có được những thứ khác như xe hạng nặng di chuyển trên đường xá dễ dàng hơn.”
- “...việc hoàn toàn thiếu nhìn xa trông rộng của chính phủ khi phê chuẩn Nhượng Quyền Thu Phí Cầu Đường trong tiểu bang đã tạo một tình trạng gây gánh nặng tài chánh cực lớn cho người sử dụng đến mức Chính Phủ cần phải can thiệp bằng chương trình hỗ trợ giảm phí cầu đường. Chương trình “hỗ trợ giảm phí cầu đường” thật ra là sự tài trợ của người đóng thuế để bố thí cho Transurban, và cho phép họ tiếp tục thu lợi nhuận từ các sự nhượng quyền vô lý mà trong hơn 2 thập niên vừa qua họ được quyền tăng phí cầu đường ở mức độ cao hơn lạm phát trung bình.”

5. Giới hạn mức trả phí cầu đường

Vấn đề phổ biến thứ năm là liên quan đến nhu cầu giới hạn mức trả phí cầu đường. Một số đã yêu cầu giới hạn mức hàng ngày trong khi có những người khác yêu cầu giới hạn hàng tuần, hàng tháng, hàng quý hoặc hàng năm. Những người khác bày tỏ ủng hộ chung cho kế hoạch của chính phủ đương nhiệm là đầu năm 2024 sẽ bắt đầu giới hạn mức phí cầu đường tối đa phải trả hàng tuần là \$60 ngoài Chương Trình Hỗ Trợ Giảm Phí Cầu Đường.

Bình luận liên quan từ các đệ trình

- “Chúng ta thực sự cần phải bắt đầu sử dụng hệ thống giống như Opal của tàu điện, xe buýt và phà đối với các đường có thu phí cầu đường, là có giới hạn mức phí hàng ngày và hàng tuần để giúp mọi người đối phó tốt hơn trong cuộc khủng hoảng phí sinh hoạt.”
- “Cần phải loại bỏ hoặc giới hạn phí cầu đường. Mức tăng giá hàng quý cho mọi phí cầu đường và mọi con đường mỗi quý là không bền vững. Là một người hưu trí có cuộc sống năng động và nhiều sinh hoạt cộng đồng như tôi thì đây là một khoản tiền đáng kể trong trợ cấp dùng để chi trả để Tollways có thêm lợi nhuận.”
- “Nhược điểm [của giới hạn] là sẽ vẫn có doanh thu đổ vào các bên được nhượng quyền, và doanh thu đó (trên mức giới hạn) cũng sẽ được người không sử dụng đường có thu phí gánh chịu qua sự tài trợ của chính phủ. Có thể lập luận rằng đây là đóng góp cho “lợi ích lớn hơn”, tuy nhiên nó lại gây bất lợi cho người ta, nhất là nếu họ ở vùng sâu vùng xa và ít khi hoặc không bao giờ sử dụng các đường có thu phí cầu đường.”

6. Miễn và giảm phí cầu đường khi phải ngồi chịu đựng tắc nghẽn giao thông hoặc các sự đình trệ khác

Một số đề trình đã kêu gọi miễn/bồi hoàn hoặc giảm phí cầu đường trong các trường hợp người lái xe không thể cho xe chạy ở tốc độ giới hạn đã thông báo trên đường có thu phí cầu đường – cho dù là do tắc nghẽn giao thông, bảo trì, tai nạn hoặc các vấn đề khác ngoài tầm kiểm soát của người lái xe.

Bình luận liên quan từ các đề trình

- “...là người sử dụng đường có thu phí, tôi trả phí để đi tới nơi nhanh hơn là nếu không trả phí cầu đường. Vì vậy tôi tin rằng các cơ sở vận hành đường có thu phí cầu đường cần phải giảm giá phí khi chúng tôi không thể di chuyển ở tốc độ bình thường.”
- “...tai nạn và thời gian phí mất phải ngồi chờ trong giao thông do thiếu kém quản lý các đường có thu phí cầu đường, phải được cơ sở vận hành phí cầu đường bồi thường, bằng cách hoàn tiền cho người sử dụng đường có thu phí và những ai bị ảnh hưởng vì việc thiếu khả năng cung cấp dịch vụ cơ bản của đường được xây dựng với mục đích giảm lượng xe cộ và tắc nghẽn lưu thông.”

7. Miễn hoặc giảm phí cầu đường đối với nhà lưu động, xe giải trí và xe cắm trại

Theo chế độ thu phí cầu đường hiện tại thì nhà lưu động cao hơn 2.8 mét bị tính phí theo các xe ‘Hạng B’ – giống chế độ tính phí xe kinh doanh hạng nặng. Những đề trình liên quan đến vấn đề này đã ghi nhận rằng nhà lưu động phải được tính phí theo cách khác – giống như xe Hạng A, hoặc họ nên được hưởng các sự giảm giá/hạ giá khác, lý do là các loại nhà lưu động này không thường được sử dụng cho mục đích thương mại (thường là do người nghỉ hưu sở hữu), không nặng cân như các xe tải kinh doanh thương mại, do đó ít gây hao mòn đường xá.

Bình luận liên quan từ các đề trình

- “Nhà lưu động của tôi là để giải trí chứ không phải để kinh doanh. Người lái xe tải có quyền đòi lại phí cầu đường vì đây là phần sở phí họ cần phải trả để hoạt động kinh doanh.”
- “Một tỷ lệ cao các xe giải trí RV là thuộc sở hữu của những người đã về hưu... những người đã đóng thuế cả đời và hiện giờ đang sống bằng nguồn tài chính hạn chế. Các xe giải trí chỉ nên bị tính phí giống như xe chở người.”
- “Tôi tin rằng cách công bằng nhất là tính phí theo hạng bằng lái. Hiện tại tôi đang lái một nhà lưu động và có bằng lái hạng 1. Tôi bị tính tiền giống như xe tải đôi hạng B cân nặng đến 80 tấn. Người hoạt động kinh doanh thì có quyền khai thuế khoản này vì đây là sở phí, đồng thời họ cũng có thể tính phí này với khách hàng.”

8. Tính phí theo đoạn đường

Một đề tài chính là sử dụng nhiều hơn cách tính phí dựa theo đoạn đường trong việc định giá thu phí cầu đường, và đường cao tốc M2 đặc biệt được đề cập đến khá thường xuyên. Các đề trình có ghi nhận rằng thật bất công khi người lái xe chỉ sử dụng một đoạn ngắn của đường cao tốc mà vẫn bị tính phí giống như những người đi các quãng đường xa hơn.

Bình luận liên quan từ các đề trình

- “Phí cầu đường của M2 cần phải được tính căn cứ theo khoảng cách. Những người đi từ đường Pennant Hills Rd hay đường Beecroff Rd phải trả phí cầu đường cho trọn quãng đường M2 mặc dù họ không có sử dụng đến một nửa quãng đường này. Vì lý do này tôi hoàn toàn tránh đường M2.”

- “Phí cầu đường tính cho các đoạn đường tối thiểu là không hợp lý, ví dụ là từ đường King Georges Rd đến đường Bexley Rd... đoạn đường ngắn 2-3 cây số này trước đây là miễn phí, tuy nhiên bây giờ do kết nối với đường M8 nên có thêm \$3.30 phí cầu đường cộng với phí cầu đường của M5, khiến việc ra vào Sydney càng thêm đắt tiền.”

9. Miễn hoặc giảm phí cầu đường cho xe máy

Theo chế độ thu phí cầu đường hiện tại thì xe máy bị tính phí giống như các xe “Hạng A” – giống như cách tính phí các loại xe ô-tô bình thường. Các đề trình có ghi nhận rằng xe máy nên được giảm phí hay hạ giá phí vì các xe này nhỏ hơn, ít gây kẹt xe, ít gây hư hại cho đường xá, tiết kiệm nhiên liệu nhiều hơn và thoát ít khí thải hơn. Trong nhóm này thì một vài người ghi nhận rằng NSW nên đối xử với người lái xe máy giống như ở Victoria, nơi xe máy được miễn phí cầu đường.

Bình luận liên quan từ các đề trình

- “Người lái xe máy hoàn toàn không cần phải trả phí cầu đường giống như người lái xe ô-tô hoặc xe to loại SUV. Xe máy để lại ít dấu chân trong môi trường và không làm hư hao đường xá như các xe khác và thải ra ít ô nhiễm hơn.”
- “Nếu phí cầu đường được giảm [cho các xe máy] thì sẽ khuyến khích thêm nhiều người lái xe chuyển sang xe máy cho việc đi lại hàng ngày của họ, nhờ đó sẽ ít có tắc nghẽn giao thông. Đa số các xe trên đường Sydney vào giờ cao điểm chỉ có một người, đây là cách sử dụng nhiên liệu và đường xá không hiệu quả.”

10. Tính phí theo giờ cao điểm và thấp điểm

Nên áp dụng các xếp đặt định giá thu phí khác nhau cho các giờ cao điểm và thấp điểm trên các con đường có thu phí cầu đường tại NSW. Giá phí cầu đường trong giờ cao điểm sẽ cao hơn, và giá phí cầu đường trong giờ thấp điểm sẽ thấp hơn. Điều này sẽ khuyến khích người lái xe tránh sử dụng đường có thu phí trong giờ cao điểm, khi có thể (họ sẽ đi lại vào giờ khác hoặc bằng phương tiện khác chẳng hạn như phương tiện di chuyển công cộng). Điều này sẽ giúp giảm tắc nghẽn giao thông và tai nạn. Một số đề trình có nói rằng nên hoàn toàn miễn phí cầu đường trong các giờ thấp điểm. Một số khác thì đề nghị nên có loại phí thứ ba là tính phí khác cho các thời điểm ở giữa.

Bình luận liên quan từ các đề trình

- “Nên ngăn người lái xe sử dụng xe của họ trong các giờ cao điểm và nên trả giá phí cầu đường cao hơn. Điều này cũng sẽ giúp giảm lưu lượng xe trong giờ cao điểm và khuyến khích sử dụng phương tiện di chuyển công cộng và dịch vụ sử dụng chung xe.”
- “Các đường có thu phí phải tính phí cầu đường ít hơn ngoài giờ cao điểm, vào cuối tuần và các ngày lễ.”

Tóm tắt các đề tài khác

Bảng dưới đây là tóm tắt các đề tài và ý tưởng khác được đề cập đến trong các đề trình của công chúng.

Các Đề Tài	Các ý tưởng đề cập đến trong các đề trình
1. Các chương trình hoàn tiền, giảm giá, hỗ trợ giảm phí cầu đường	<ul style="list-style-type: none"> • Kêu gọi duy trì chương trình hoàn tiền đối với đường M5 • Mong muốn có thêm chương trình hoàn tiền trên khắp các đường có thu phí cầu đường, như M7 • Các chương trình hoàn tiền nên được tự động hóa • Người lái xe nên có chọn lựa được ghi số tiền hoàn lại vào lần gia hạn đăng bộ xe kết tiếp của họ



	<ul style="list-style-type: none">Chương trình hỗ trợ giảm phí mang tính thiên vị và phân biệt khi chỉ có những người có tài khoản Service NSW trực tuyến mới có thể sử dụng chương trình
2. Tính phí theo khu vực, bao gồm các khu trung tâm kinh doanh CBD, hoặc các khu vực có phân ranh giới	<ul style="list-style-type: none">Có một số ủng hộ việc tính phí theo khu vực, với các giá phí khác nhau cho các vùng (khu vực) khác nhau trên khắp mạng lưới đường cao tốcCó một số ủng hộ tính giá phí cho khu vực trung tâm kinh doanh CBD – phí cầu đường cao hơn/thuế để ngăn việc đi vào khu vực CBD trừ khi cần thiết, do vậy sẽ giảm bớt tắc nghẽn giao thôngKhu vực CBD sẽ tạo nhiều điều kiện hơn cho người bộ hành và mở rộng phương tiện di chuyển công cộng trong khu vực CBDNếu áp dụng khu vực tắc nghẽn giao thông CBD/thuế thì đường hầm xuyên thành phố Cross City Tunnel nên được miễn phí
3. Thay đổi phí cầu đường và các đường có thu phí đối với xe hạng nặng	<ul style="list-style-type: none">Số nhân tính cho xe hạng nặng trên vài đường có thu phí cầu đường tạo quá nhiều sự thoái chí cho người lái xe hạng nặng, khiến họ lái vào các đường không thu phí (gọi nôm na là ‘chạy như chuột’) và gây trở ngại trên đường dành cho những xe bình thường. Gây tiếng ồn, ô nhiễm, hao mòn đường xá, trở ngại trong các khu dân cư và nguy hiểm cho người lái xe/nguy hiểm cho người bộ hànhCác xe hạng nặng cần có thêm động lực để sử dụng các đường có thu phí cầu đường. Nhất là các doanh nghiệp nhỏCác xe hạng nặng gây nhiều hao mòn hơn cho các đường có thu phí cầu đường, do đó phải trả nhiều phí hơn những người lái xe khácKêu gọi hỗ trợ giảm phí cầu đường cho các xe hạng nặng không thoát khí thảiGiới hạn mức trả phí cầu đường cho xe hạng nặng có thể giúp khuyến khích họ sử dụng các đường có thu phíKêu gọi hạ giá phí cầu đường vào buổi tối (ví dụ 10 giờ tối – 5 giờ sáng) để khuyến khích xe hạng nặng sử dụng đường có thu phí cầu đường trong các khoảng thời gian này, làm trống đường cho các xe khác vào ban ngàyCó một số kêu gọi miễn phí cầu đường cho tất cả xe hạng nặngNgười lái xe hạng nặng không tuân thủ quy tắc giao thông, chẳng hạn như bám đuôi xe nguy hiểm, phải bị cấm sử dụng đường có thu phí cầu đường trong một thời gianXe hạng nặng chỉ nên được phép di chuyển ở làn xe bên trái để giảm tắc nghẽn giao thông trên các đường có thu phí cầu đường
4. Hỗ trợ đặc biệt giảm phí cầu đường cho người lãng trợ cấp và người có thu nhập thấp	<ul style="list-style-type: none">Ủng hộ hỗ trợ giảm hoặc miễn phí cầu đường cho những người hưu trí cao niên, tương tự như đối với phương tiện di chuyển công cộngCác đường có thu phí cầu đường nói chung là tốt hơn các đường không thu phí – những người hưu trí cao niên nên được khuyến khích sử dụng các đường an toàn hơn nàyKêu gọi cho mọi người có thẻ phúc lợi y tế (Health Care Card) được cấp hỗ trợ giảm phí cầu đườngỦng hộ việc hỗ trợ giảm phí cầu đường có xét thu nhập nói chung. Người có thu nhập thấp, người học nghề, sinh viên không có đủ sức trả phí cầu đường với giá hiện tại
5. Thống nhất và đơn giản hoá cách tính phí cầu đường và cung cấp	<ul style="list-style-type: none">Giá phí cầu đường không thống nhất. Giá phí cho mỗi đường khác nhau. Gây khó khăn tính toán tiền bạc và dự trừ các phí tổn đi lạiKêu gọi cho việc tính giá phí được thống nhất hơn trên khắp mạng lưới đường có thu phí cầu đường

thông tin tốt hơn về giá phí cầu đường	<ul style="list-style-type: none"> • Ủng hộ áp dụng phí cố định trên các đường có thu phí cầu đường • Kêu gọi có biển báo tĩnh tốt hơn ở những đoạn đường dẫn đến đường có thu phí, để thông báo giá phí rõ hơn cho người lái xe, và cho đủ thời gian để chọn tuyến đường khác thay thế • Kêu gọi có biển báo mô hình động tốt hơn ở các đoạn đường dẫn đến đường có thu phí khi có: bảo trì/ tai nạn/ đình trệ có thể xảy ra, và có đủ thời gian để chọn tuyến đường khác thay thế • Kêu gọi thông tin về giá phí cầu đường được cung cấp cho người lái xe khi họ bắt đầu tìm hướng trên bản đồ Google hoặc bất kỳ thiết bị định vị vệ tinh nào
6. Hỗ trợ giảm phí cho xe điện	<ul style="list-style-type: none"> • Kêu gọi hỗ trợ giảm hoặc miễn phí cầu đường cho các loại xe ít gây tác hại chẳng hạn như xe điện • Hỗ trợ giảm phí cầu đường cho xe điện sẽ khuyến khích hấp thu xe điện nhanh hơn, dẫn đến kết quả tốt hơn cho môi trường
7. Minh bạch đối với việc sử dụng nguồn thu nhập từ phí cầu đường	<ul style="list-style-type: none"> • Một số đệ trình đã ghi nhận việc thiếu kém thông tin và tính minh bạch từ chính phủ và các cơ sở vận hành đường có thu phí cầu đường về việc sử dụng và phân bổ doanh thu từ các đường có thu phí cầu đường. • Nhiều đệ trình cũng bày tỏ bất mãn về việc phí cầu đường vẫn áp dụng trên các đường có thu phí quá lâu sau khi đã thanh toán hết chi phí xây dựng • Một số đệ trình kêu gọi doanh thu từ phí cầu đường cụ thể nào được trả lại cho các cộng đồng sử dụng đường có thu phí cầu đường này nhiều nhất.

Những điều chúng tôi đã nghe – các bên có quyền lợi liên quan

Ngoài những phản hồi nhận được từ công chúng, cuộc Duyệt Xét cũng lắng nghe các bên có quyền lợi liên quan chính bao gồm các hội đồng địa phương; học giả, tổ chức tư vấn chuyên gia và các chuyên gia tư vấn tư nhân; cơ sở vận hành đường có thu phí cầu đường, các hiệp hội và tổ chức thành viên; cơ quan đại diện ngành nghề và thương mại; cảng, hội và doanh nghiệp xe tải; đoàn thể nghề nghiệp/dịch vụ; cơ quan chính phủ, một cơ quan độc lập giải quyết tranh chấp và các công ty dịch vụ sử dụng chung xe ô tô.

Tổng cộng, cuộc Duyệt Xét đã nhận được 51 đệ trình từ các bên có quyền lợi liên quan, trong đó có 12 đệ trình tại các phiên họp tham khảo ý kiến công khai tổ chức tại Sydney. Có hai bên có quyền lợi liên quan đã yêu cầu đệ trình của họ được giữ kín.

Cuộc Duyệt Xét cũng có tổ chức 21 phiên họp khác dành riêng cho các bên có quyền lợi liên quan. Tường trình này không có tóm tắt nội dung của các phiên họp này, tuy nhiên nhiều nhóm này đã tiến đến việc nộp đệ trình chính thức cho cuộc Duyệt Xét.

Các Hội Đồng Địa Phương

Cuộc Duyệt Xét đã nhận đệ trình từ 10 hội đồng địa phương và một tổ chức của các hội đồng như sau đây:

- Hội Đồng Bayside
- Hội Đồng Thành Phố Blacktown
- Hội Đồng Central Coast
- Hội Đồng Thành Phố Canterbury Bankstown
- Hội Đồng Thành Phố Parramatta
- Hội Đồng Thành Phố Sydney
- Hội Đồng Thành Phố Liverpool
- Hội Đồng Thành Phố Penrith
- Hội Đồng Thành Phố Shoalhaven
- Hội Đồng Quận Hills
- Tổ Chức các Hội Đồng Miền Tây Sydney

Các Đệ Trình đặc biệt khuyến nghị cải thiện chế độ thu phí cầu đường qua việc thực hiện các biện pháp như giới hạn mức giá thu phí cầu đường, tính giá phí theo đoạn đường và tùy theo giờ cao điểm và thấp điểm.

Các hội đồng trong các vùng phía Tây và Tây Nam Sydney đã nêu ra những bất lợi đặc biệt về tài chính và địa lý mà cử tri của họ gặp phải đối với các đường có thu phí cầu đường so với những người ở khu trung tâm CBD và các vùng phía Đông; thường ít phụ thuộc hơn vào các đường có thu phí. Các hội đồng này lập luận rằng gánh nặng tài chính về phí cầu đường đối với các cộng đồng phía Tây và Tây Nam Sydney đang cản trở khả năng tiếp cận công bằng bằng các cơ sở hạ tầng, việc làm và dịch vụ.

Một vấn đề khác được các hội đồng địa phương nêu ra là việc tránh trả phí cầu đường, đặc biệt là từ các xe hạng nặng. Các hội đồng ghi nhận rằng những tác động tiêu cực do các xe hạng nặng tránh trả phí cầu đường gây ra cho các cộng đồng địa phương bao gồm ô nhiễm tiếng ồn, chất lượng không khí sụt giảm, an toàn bị đe dọa và tắc nghẽn giao thông. Các hội đồng có khuyến nghị tạo khuyến khích tốt hơn cho các xe hạng nặng sử dụng các đường có thu phí và/hoặc ngăn xe hạng nặng tránh sử dụng các đường có thu phí.

Nhiều hội đồng lập luận rằng không có đủ hợp tác lập kế hoạch giữa Chính Phủ NSW và các hội đồng địa phương liên quan đến việc thu phí cầu đường. Các đệ trình đã bày tỏ nhu cầu tư vấn tốt hơn với công chúng về phí cầu đường qua tương tác chân thành và cởi mở. Liên quan đến cuộc Duyệt Xét hiện thời thì họ lập luận đòi hỏi tăng cường và duy trì tính minh bạch.

Bình luận liên quan từ các đệ trình

Hội Đồng Bayside

- "Chúng ta cần cả những khuyến khích sử dụng đường cao tốc lẫn biện pháp ngăn chặn sử dụng các đường kết nối địa phương, đặc biệt là đối với loại xe hạng nặng."

Hội Đồng Thành Phố Blacktown

- "Cư dân phía Tây Sydney cảm thấy họ đang bị bất công phải gánh chịu phí tổn của các đường có thu phí cầu đường trong lúc những người khác lại được hưởng tiện lợi vì họ sống ở những vùng có phương tiện di chuyển công cộng tốt hơn."

Hội Đồng Central Coast

- "Một duyệt xét thành công về mạng lưới đường có thu phí cầu đường sẽ cuối cùng đem đến các biện pháp thiết thực, khả thi và có mục tiêu để có thể đảm bảo mức giá hợp lý cho người dùng đường có thu phí cầu đường; đơn giản hóa cơ cấu định giá; và cải thiện cách người dùng dễ dàng truy cập thông tin về mạng lưới đường có thu phí cầu đường hầu cải thiện tính minh bạch với cộng đồng."

Thành Phố Canterbury Bankstown

- "Hội đồng đang kêu gọi Chủ Tịch và Phó Chủ Tịch của cuộc Duyệt Xét đưa ra các kiến nghị mạnh mẽ và khả thi để khắc phục tình trạng bất công, bất bình đẳng và thiếu minh bạch đã in sâu trong các chế độ thu phí cầu đường hiện thời."

Thành Phố Parramatta

- "Việc tránh trả phí cầu đường gây các tác động kinh tế và xã hội đối với doanh nghiệp, công nhân viên, khách đến trung tâm và cư dân sống trong và xung quanh trung tâm."

Thành Phố Sydney

- "Hỗ trợ để giải quyết phí sinh hoạt không nên ràng buộc Chính Phủ vào một việc hầu như là chuyển nhượng dài hạn phí cầu đường cho các cơ sở vận hành đường có thu phí."
- "Không thể đánh đổi kết quả tốt cho người lái xe bằng sự thiệt hại đến các địa điểm tuyệt vời có kinh tế sôi động và có được một hệ thống giao thông bình đẳng và bền vững hơn để hỗ trợ tương lại của Sydney."

Hội Đồng Thành Phố Liverpool

- "Cơ sở hạ tầng và dịch vụ cho phương tiện di chuyển công cộng trong khu vực chính quyền địa phương Liverpool đang kém hiệu quả và không được kết nối tốt so với các vùng khác thuộc Khu Vực Đô Thị Sydney."

Hội Đồng Thành Phố Penrith

- "Hội đồng tin rằng cộng đồng chúng ta muốn nhìn thấy bằng chứng rằng số tiền chi cho các phí cầu đường về lâu dài sẽ dẫn đến các kết quả tốt hơn cho cộng đồng."

Hội Đồng Quận Hills

- "Cách đi lại chính bằng xe của cư dân chúng tôi xuyên các khu vực Sydney thường đi ngang mạng lưới đường có thu phí – nhất là các chuyến đi đến/rời khỏi khu Sydney CBD. Đến nay thì các vùng khác được bao cấp nhưng cư dân của vùng Hills thì không."

Tổ Chức các Hội Đồng Miền Tây Sydney

- "Tương tác với cộng đồng hiện nay là một quá trình rời rạc, không mạch lạc, chỉ tập trung vào dự án và không thu hút được chính những người đáng lý ra được thụ hưởng trong quá trình này."

Các học giả, tổ chức tư vấn chuyên gia và chuyên gia tư vấn tư nhân

- Ủy Ban Sydney
- Viện Grattan (Grattan Institute)
- Tổ Chức Đối Tác Cơ Sở Hạ Tầng Úc Châu (Infrastructure Partnerships Australia)
- Các Đối Tác Lidunian (Lidunian Partners)
- Đại Học Melbourne
- Đại Học Sydney
- Đại Học QLD
- Đại Học Wollongong

Cuộc Duyệt Xét đã nhận được đề trình của ba tổ chức tư vấn chuyên gia, một chuyên gia tư vấn tư nhân và bốn học giả.

Các đề trình này lập luận rằng mạng lưới thu phí cầu đường NSW cần phải trở nên công bằng và hiệu quả hơn. Họ ghi nhận rằng phí cầu đường quá đắt, khó hiểu, làm tăng áp lực phí sinh hoạt và gây hậu quả bất bình đẳng cho xã hội.

Một số đề trình ghi nhận rằng chế độ tính giá hiện tại, có bao gồm thuế nhiên liệu và những loại phí khác, thiếu minh bạch và không phản ánh phí tổn thực sự của việc sử dụng đường bộ.

Một số đề trình lập luận rằng các phí cầu đường phải được ấn định trên cơ sở toàn mạng lưới, kết hợp với các cách tính phí có tiêu chí công bằng theo giờ cao điểm, trung điểm và thấp điểm của đoạn đường đi.

Một đề trình tranh luận đòi hỏi giảm toàn bộ giá phí cầu đường, trong khi các đề trình khác ghi nhận rằng tác động của biện pháp như vậy sẽ tăng sự tắc nghẽn giao thông trên các đường có thu phí cầu đường. Các đề trình này đề nghị nên có cái nhìn bao quát hơn về toàn bộ hệ thống đường bộ và giao thông vận chuyển, và đường có thu phí chỉ là một phần của bối cảnh này. Họ đề nghị rằng sự cải cách đường có thu phí cần phải ở cấp quốc gia và NSW nên có vai trò dẫn đầu.

Trong các đề trình có một số ủng hộ đề nghị có thêm sự tham gia của Cơ Quan Độc Lập Thẩm Quyền về Quy Định và Điều Chỉnh Giá (Independent Pricing and Regulatory Tribunal - IPART) trong việc cải cách định giá thu phí cầu đường.

Có một đề nghị rằng Chính Phủ NSW có thể xem xét việc thiết lập một khu ít khí thải trong đô thị Sydney, điều này sẽ ngăn chặn các xe gây ô nhiễm cao được lái vào những khu vực đông dân cư.

Bình luận liên quan từ các đề trình

Ủy Ban Sydney

- “Người dân Sydney tốn quá nhiều thời gian và tiền bạc để chỉ ngồi chờ trong giao thông xe cộ.”
- “Theo quan điểm của chúng tôi thì việc áp dụng tính phí sử dụng đường cho mỗi cây số ở Sydney sẽ có ảnh hưởng lớn nhất đến việc giảm lưu lượng giao thông.”
- “Nếu chúng ta tạo điều kiện lái xe rẻ hơn thì, sẽ có thêm nhiều người lái xe và nghĩa là sẽ có thêm nhiều người bị kẹt xe lâu hơn.”
- “Để bảo đảm chúng ta không duyệt xét riêng rẽ giá phí cầu đường và vô tình làm việc lái xe là lựa chọn rẻ hơn so với phương tiện di chuyển công cộng, thì chúng ta nên duyệt xét sâu rộng hơn chi phí đi lại ở Sydney.”

Viện Grattan (Grattan Institute)

- “...NSW hiện đang áp dụng chương trình thứ ba để hỗ trợ giảm phí cầu đường, và có thể là khoản bồi thường do người đóng thuế tài trợ sẽ được trả cho các công ty thu phí cầu đường. Rất rõ là phí cầu đường sẽ không hoàn toàn tài trợ đường xá.”
- “Nên có một chương trình mới ấn định giá trong giờ cao điểm khác nhau tùy theo địa điểm, và cho sử dụng đường miễn phí hoặc rẻ khi các đường này không quá nhiều xe. Chương trình cũng nên thiết lập cơ chế cập nhật mức thu phí đặn đều khi điều kiện đường xá có thay đổi.”
- “... tính phí cầu đường để quản lý kẹt xe có nghĩa là phí cầu đường phải khác nhau theo giờ giấc trong ngày và địa điểm, và khi có thay đổi tình trạng thì mức phí cầu đường cũng phải thay đổi theo.”
- “Mục đích nên là để thay đổi hành vi của người lái xe để thay đổi việc đi đâu, khi nào và bằng cách nào.”

Tổ Chức Đối Tác Cơ Sở Hạ Tầng Úc Châu

- “Mạng lưới đường cao tốc hiện tại thường bị ảnh hưởng vì kẹt xe, các đường kết nối quan trọng vẫn chưa hoàn thành và áp lực trên mạng lưới sẽ chắc chắn tăng đáng kể trong các thập kỷ tới.”
- “Định giá phí cầu đường toàn mạng lưới sẽ tạo phương án thực tế và ngắn hạn để cải thiện việc sử dụng Mạng Lưới Đường Cao Tốc Sydney mà không gây áp lực hao tổn đáng kể đến ngân sách của tiểu bang. Quả thật, nếu được soạn thảo và thi hành tốt thì sự thiết lập một chế độ tính phí cầu đường có hiệu quả cho toàn hệ thống có thể có tiềm năng đóng góp nguồn doanh thu để tài trợ cơ sở hạ tầng.”

Các Đối Tác Lidunian (Lidunian Partners)

- “Tôi tin rằng giải pháp hợp lý để chỉnh sửa các hợp đồng thu phí cầu đường của chúng ta là áp dụng mô hình tiện ích có giám sát.”
- “...từ góc nhìn rộng hơn của cộng đồng, thì điều quan trọng là cần có sự giám sát quy định này vì đây thực sự được xem là điều gây ra vấn đề về công bằng, hợp lý và thống nhất.”
- “Lĩnh vực chính mà tôi nghĩ là cơ hội lớn ở đây là các dự án này, một khi có hiệu lực, thì sau đó chúng ta phải làm cách nào để bảo đảm tốt nhất rằng các nhà đầu tư, quỹ hưu bổng của chúng ta kiếm được lợi nhuận hợp lý cho những rủi ro thực chất mà họ thật sự phải chịu.”

Đại Học Melbourne

- “Phí cầu đường có thể được sử dụng để đạt các mục tiêu liên quan đến sự bền vững chẳng hạn như giảm tắc nghẽn giao thông, giảm khí thải, nâng cao an toàn và công bằng trong xã hội.”
- “Khi những hao tổn cho người sử dụng xe ô-tô và xe tải được tối ưu hóa thì sẽ dẫn đến mức phí cầu đường thấp hơn đáng kể cho xe ô-tô và xe tải và giảm được mức hao tổn đối với xã hội và môi trường và đồng thời đạt được lợi nhuận đầu tư hợp lý.”

Đại Học Queensland

- “Vì giá trị của mạng lưới đường bộ không phụ thuộc vào chỉ một con đường, mà phụ thuộc vào toàn bộ hệ thống giao thông, nên sự quản lý hiệu quả các đường có thu phí cầu đường là cốt yếu đối với phúc lợi quốc gia, cho dù là những đường riêng lẻ thuộc sở hữu của tư nhân.”

Đại Học Sydney

- “...cuộc duyệt xét phí cầu đường nên được đặt ở vị thế có khả năng chuyển đổi qua một giải pháp trên toàn mạng lưới trong quyết tâm dài hạn để đảm bảo hiệu quả khi sử dụng đường xá, kèm với một số quy tắc hợp tình hợp lý (công lý và công bằng) để bảo đảm không một ai bị rơi vào hoàn cảnh tài chính tệ hơn.”

Đại Học of Wollongong

- “Cần phải có sự khuyến khích cũng như ngăn trong việc định giá để làm mọi người suy nghĩ kỹ trước khi vào xe và lái xe quanh Sydney.”
- “Khu Vực Greater Sydney phải đối phó với những trở ngại lưu thông ở nhiều mặt. Để phục hồi lại thứ hạng của Sydney là một trong mười thành phố dễ sinh sống nhất trên thế giới (nó đã có chỗ đứng này trong nhiều năm cho đến năm 2019) sẽ cần phải cải cách tính phí đường bộ song song với sự đầu tư bền vững vào hệ thống đường sắt của thành phố.”

Các cơ sở vận hành các đường có thu phí cầu đường

- NorthWestern Roads
- Transurban

Cuộc Duyệt Xét đã nhận được hai đề trình từ các cơ sở vận hành đường có thu phí cầu đường.

Đề Trình của cơ sở NorthWestern Roads đề nghị hai cách cải thiện tiềm năng trong việc vận hành các đường cao tốc của NSW. Thứ nhất, là nâng cao sự cung cấp thông tin tại các điểm quyết định cốt yếu để giúp chọn lựa sáng suốt – ví dụ như, chia sẻ thông tin ngay về tình trạng giao thông, thời gian vận chuyển và mức phí. Thứ nhì là đơn giản hóa thủ tục hành chính trong việc thông báo thanh toán phí cầu đường để giảm phí và gánh nặng cho khách hàng. Hiện tại, một chuyến đi không có thẻ tính phí eTag thì sẽ có một hóa đơn được in ra và gửi đến người lái xe, dựa theo đăng bộ của xe. Thay vào đó thì NorthWestern hy vọng rằng Chính Phủ NSW sẽ giúp chuyển sang hệ thống email. Họ ghi nhận rằng việc này sẽ giảm phí tổn cho khách hàng, và cải thiện độ chính xác và giúp việc trả tiền dễ dàng hơn.

Đề trình của Transurban ủng hộ phương pháp định giá thống nhất hơn trên toàn mạng lưới đường có thu phí cầu đường, và có thể kết hợp tính phí trên đoạn đường đi (theo khu vực) và phí sử dụng, cùng với tính giá theo thời điểm trong ngày để quản lý nhu cầu sử dụng. Transurban ghi nhận rằng một giá sử dụng cố định trên khắp mạng lưới đường có thu phí cầu đường của Sydney có thể giúp nắm được chi phí thấp của các chuyến đi ngắn, vì các chuyến đi ngắn này có thể ảnh hưởng tắc nghẽn giao thông do đó ảnh hưởng đến hiệu suất tổng quát của mạng lưới, và rằng tính giá phí tùy theo giờ trong ngày có thể hiệu quả trong việc quản lý nhu cầu và kẹt xe, và định giá giờ thấp điểm cho xe tải sẽ khuyến khích tài xế lái xe vào những lúc ít đông xe hơn, tạo trải nghiệm an toàn và tốt hơn cho những người đi lại khác. Transurban nhìn thấy cơ hội cải thiện thủ tục gửi thông báo phí cầu đường cũng như biển báo trên đường cung cấp thông tin bổ sung cho tài xế để giúp họ có các chọn lựa tuyến đường đi.

Bình luận liên quan từ các đề trình

NorthWestern Roads

- “Trong lúc kinh tế bất ổn, áp lực phí sinh hoạt và khó khăn tài chính của tiểu bang, điều quan trọng hơn bao giờ hết là cơ sở hạ tầng của chúng ta phải đáng giá đồng tiền và hỗ trợ phát triển kinh tế.”
- “Westlink M7 và NorthConnex đã đóng góp đáng kể vào sự phát triển không ngừng từ miền Tây Sydney đến khu vực Central Coast, mang lợi ích cho cả người dân lẫn doanh nghiệp.”

Transurban

- “Transurban thừa nhận rằng sự tiến triển của mạng lưới, qua sự việc có thêm các đường có thu phí cầu đường và các “đường kết nối còn thiếu”, đã đưa đến một số chế độ tính phí cầu đường khác nhau. Những chế độ này chủ yếu được xác định theo nhu cầu kinh phí để xây dựng mỗi đường cao tốc.”
- Transurban nhìn thấy cơ hội hợp tác với Chính Phủ NSW để giải quyết sự chênh lệch về giá trên khắp mạng lưới đường có thu phí cầu đường của Sydney, để tạo một hệ thống đơn giản hơn và minh bạch hơn cho khách hàng, và là một mạng lưới đường bộ hiệu quả hơn.”

Các Hiệp Hội và Tổ Chức Thành Viên

Giải Trí

- Hội Du Lịch BMW của NSW
- Hội Xe Cắm Trại và Nhà Lưu Động Úc Châu
- Hội Liên Hiệp Xe Cắm Trại Quốc Gia
- Hội Đồng Xe Máy NSW

Các hội và tổ chức khác

- Hiệp Hội Quốc Gia cho Đường Bộ và Người Lái Xe (NRMA)
- Hội Hoạt Động cho Phương Tiện Di Chuyển Công Công
- Hội Doanh Nghiệp NSW
- Hội Xe Buýt NSW
- Quỹ Tín Nhiệm Công Dân Vùng Epping
- Công Đoàn Công Nhân Viên Ngành Vận Tải NSW

Cuộc Duyệt Xét đã nhận được đệ trình của bốn hội giải trí và sáu hiệp hội/tổ chức thành viên, bao gồm một công đoàn ngành nghề.

Các đệ trình lập luận rằng còn thiếu sự minh bạch xung quanh các điều kiện ấn định giá. Họ ghi nhận rằng phí cầu đường tính theo đoạn đường đi và thời điểm trong ngày được áp dụng chung với mô hình toàn diện để người sử dụng chi trả sẽ phản ảnh thời điểm và địa điểm có tắc nghẽn giao thông và có thể giúp cải thiện sự công bằng của phí cầu đường.

Các đệ trình ủng hộ việc cải thiện biển báo trên tất cả các đường có thu phí cầu đường – về cả giá phí cũng như các dự đoán đình trệ hay nguy hiểm– để người lái xe có thể sáng suốt quyết định có nên sử dụng hoặc tránh các đường có thu phí.

Các đệ trình ghi nhận rằng xe buýt và xe đò ở NSW phải chịu mức phí tương đương với xe tải, tức là trả mức phí gấp ba lần xe ô-tô. Các đệ trình lập luận rằng các giá phí nên nhận ra rõ những khác biệt giữa công việc của xe tải và xe buýt, và nên xét việc hoàn toàn huỷ bỏ phí cầu đường cho xe buýt chở khách bình thường và phục vụ trường học cũng như dịch vụ thay thế đường sắt.

Các đệ trình lập luận rằng phải đề xướng cách phân loại mới cho xe, để có thể xét rõ hơn loại xe, kích thước và trọng tải. Các đệ trình ghi nhận rằng chế độ thu phí cầu đường hiện tại đặc biệt không công bằng đối với người đi xe máy khi họ bị tính phí cầu đường giống như xe ô-tô bình thường.

Đối với các xe hạng nặng, như xe tải, thì các đệ trình có kiến nghị duyệt xét kỹ lưỡng việc tính phí theo số nhân của xe tải hiện tại. Họ lập luận rằng các dịch vụ vận chuyển theo hợp đồng và doanh

ng nghiệp nhỏ trong ngành vận tải đặc biệt bị chế độ tính phí theo số nhân hiện nay ảnh hưởng một cách bất công.

Các đệ trình ghi nhận rằng chế độ tính phí cầu đường hiện tại có những tác động không tương xứng đến cư dân miền Tây Sydney so với cư dân ở các khu vực phía Tây Bắc hoặc phía Đông Sydney. Họ lập luận rằng những nỗ lực trước đây để giải quyết vấn đề không thống nhất giá phí bằng cách áp dụng các đề xướng ứng biến, bao gồm hạ giá và giảm phí, đã không cung cấp đủ sự hỗ trợ.

Bình luận liên quan từ các đệ trình

NRMA

- “Có dưới 10 phần trăm hội viên NRMA hiểu được cách tính giá phí cầu đường.
- “Chủ yếu là do vị trí địa lý, hội viên NRMA ở miền Tây Sydney... các vùng Tây Nam, Tây Bắc và Blue Mountains cảm thấy họ bị thiệt thòi nhất vì các đường có thu phí cầu đường.”
- “Với cơ cấu ấn định giá hiện tại, hội viên ở miền Tây Sydney có thể chủ động hơn trong việc tránh sử dụng các đường có thu phí cầu đường so với các vùng khác.”

Công Đoàn Công Nhân Viên Ngành Vận Tải NSW (TWU - Transport Workers’ Union of NSW)

- “ ‘gánh nặng’ mà các doanh nghiệp nhỏ phải đối phó ... có thể quy cho phí cầu đường cao áp dụng với xe hạng nặng, độ thường xuyên cần sử dụng các đường có thu phí cầu đường của dịch vụ xe hạng nặng, và ... không có giới hạn mức phí hàng ngày.”
- “Các dịch vụ vận chuyển theo hợp đồng và doanh nghiệp nhỏ trong ngành đã bày tỏ rằng họ thường phải đối mặt với ý nghĩ ‘bỏ cuộc’ ... do càng lúc càng khó khăn hơn để hoạt động một cách bền vững.”
- “... cần có sự minh bạch trong cách xác định số nhân tính cho xe hạng nặng. Hiện tại thì không có sự minh bạch về phương pháp, dữ liệu định lượng hay định tính được xem xét khi ấn định giá phí cầu đường.”
- “TWU ủng hộ việc ‘xem xét lại’ cách ấn định số nhân tính cho xe hạng nặng. Tuy nhiên, sự ủng hộ này không xuất phát từ quan điểm rằng cần phải tăng giá phí, mà đúng hơn là, giảm hệ số nhân đối với vài loại xe hạng nặng.”

Các Cơ Quan Đại Diện Ngành Nghề và Thương Mại

- Cơ Quan Đại Diện Ngành Thương Mại Bexley
- Cơ Quan Đại Diện Ngành Thương Mại Canterbury Bankstown

Cuộc duyệt xét đã nhận được đệ trình từ hai cơ quan đại diện ngành thương mại. Hai đệ trình này đã ghi nhận những thiếu sót của chế độ tính giá phí cầu đường hiện tại. Họ vạch ra những nét chính của tầm quan trọng về mặt kinh tế đối với việc có được các hệ thống đường bộ hiệu quả và ủng hộ những tác dụng cải thiện năng suất cho người sử dụng đường bộ.

Các đệ trình này vạch ra những tác động do các đường có thu phí cầu đường gây ra cho các trung tâm thị trấn lớn và đường xá địa phương, bao gồm kẹt xe và tắc nghẽn giao thông. Đặc biệt, họ lập luận rằng tình trạng đường xá ở vùng Bexley đã tệ hơn do mới mở đường M8 vì người sử dụng đường tìm các tuyến đường khác miễn phí.

Về việc định giá phí cầu đường, các đệ trình này đòi hỏi phương pháp tính phí cầu đường theo thời điểm trong ngày đối với xe hạng nặng, để khuyến khích lái xe trong các giờ thấp điểm. Điều này sẽ tối ưu hoá hiệu suất đường bộ, giảm gây rối cho các cộng đồng địa phương và có được những khoản tiết kiệm phí tổn mà cộng đồng sẽ được hưởng – ví dụ, như giảm phí giao hàng hoá.

Cảng, các doanh nghiệp và hội xe tải

- Hội Đồng Hậu Cần Úc Châu
- Freshmark
- Hiệp Hội Vận Chuyển Đường Bộ Quốc Gia
- Cơ Quan Thẩm Quyền các Cảng NSW
- Vận Tải Đường Bộ NSW

Cuộc Duyệt Xét đã nhận được năm đệ trình từ các cảng, các doanh nghiệp và hội xe tải.

Các đệ trình có ghi nhận rằng nói chung, phí cầu đường ở NSW quá đắt. Các đệ trình đặc biệt quan tâm đến sự công bằng và độ chính xác của chế độ tính phí cầu đường đối với xe hạng nặng, và nói chung là ủng hộ có thêm sự minh bạch trong việc ấn định giá phí và cách sử dụng doanh thu từ phí cầu đường.

Các đệ trình đề nghị cách tính phí theo giờ cao điểm và thấp điểm nên được áp dụng trên các đường có thu phí cầu đường ở NSW, ghi nhận rằng những sắp đặt này cần được xem xét cẩn thận để bảo đảm không tác động xấu đến ngành xe tải và vận tải hàng hoá.

Các đệ trình ghi nhận rằng dưới chế độ tính phí cầu đường NSW thì các cơ sở thương mại không được hưởng sự hỗ trợ giảm phí hoặc mức giá nhân nhượng giống như xe ô-tô tư nhân được hưởng.

Có một đệ trình khuyến nghị rằng nên thành lập một cơ chế điều chỉnh độc lập để đánh giá và phê chuẩn những sắp đặt tính toán và giảm giá mới cho phí cầu đường. Một đệ trình khác đề nghị rằng chế độ tính phí cầu đường mới nên cho các xe thoát ít khí thải được miễn trả phí hoặc giảm giá.

Cơ Quan Thẩm Quyền các Cảng NSW ghi nhận tầm quan trọng của việc có một mạng lưới đường cao tốc vững mạnh ở NSW trong bối cảnh rộng hơn là chuỗi cung ứng và thương mại quốc tế của Úc. Đệ trình của cơ quan này chủ yếu tập trung vào nhu cầu cải cách chế độ tính phí cầu đường đối với xe hạng nặng. Đệ trình ủng hộ giảm hệ số nhân tính cho xe hạng nặng trong các giờ thấp điểm.

Bình luận liên quan từ các đệ trình

Hội Đồng Hậu Cần Úc Châu

- “Tác động của phí cầu đường ở Sydney đối với dịch vụ hậu cần vận tải hàng hoá là mối quan tâm ngày càng nhiều của ngành; hệ thống thu phí cầu đường của Sydney rời rạc, chi phí cao và thay đổi, và thiếu hệ thống kết nối giữa các đường có thu phí cầu đường. Điều này cộng với tắc nghẽn giao thông làm tăng chi phí mà không thể nào sang sẽ cho khách hàng thương mại và người tiêu thụ, không đáng tin cậy, giảm hiệu quả và không có cơ hội đạt năng suất.”
- “Mặc dù các đường mới xây cất được phí cầu đường tài trợ thường hứa hẹn làm tăng năng suất, nhưng thường không thực hiện được điều này, khiến ngành này chịu thêm gánh nặng phí tổn với lợi ích giới hạn (nếu có).”
- “Phí cầu đường là gánh nặng tài chánh mà dịch vụ vận chuyển rất khó sang sẽ cho khách hàng do đã có giá phí theo hợp đồng và thị trường rất cạnh tranh.”

Hội Giao Thông Vận Tải Đường Lộ Quốc Gia

- “Theo phương cách định giá phí theo người dùng hiện tại; phí cầu đường đối với các xe hạng nặng và ấn định số nhân để tính phí cầu đường đối với xe tải... kết quả là có những tác động tiêu cực ngăn cản mạng lưới đường cao tốc góp vai trò công cộng trong việc tạo một Sydney toàn cầu, hiệu quả và dễ sống.”
- “Việc bắt đầu áp dụng phí cầu đường mới và rẻ hơn cho các xe thoát ít hoặc không thoát khí thải, sẽ đẩy nhanh việc sử dụng các loại xe này vì tổng phí tổn sở hữu chúng sẽ được giảm bớt. Điều này sẽ tăng nhanh các kết quả xã hội cho cả hai việc cải thiện chất lượng không khí đô thị (các khí thải độc hại) và đạt mục tiêu lượng khí thải Carbon tính chung là 0.”
- “Trước khi suy xét khả năng tạo khu vực CBD Sydney có tính phí nghẽn giao thông như đã nêu trong tài liệu thảo luận, thì Chính Phủ NSW trước tiên nên kết thúc chính sách dùng phí cầu đường thu từ xe hạng nặng để bao cấp cho xe hạng nhẹ và giảm số nhân tính cho xe hạng nặng xuống còn tối đa là gấp hai xe hạng nhẹ.”

Các cảng của NSW

- “Các hệ số nhân tính cho phí xe tải cần phải có những khuyến khích đúng đắn để sử dụng các loại xe có năng suất cao hơn. Một chế độ tính phí cầu đường hiệu quả đối với xe hạng nặng rất quan trọng để bảo đảm sở phí vận chuyển đường bộ được giữ mức thấp và r hàng hoá được vận chuyển hữu hiệu quanh thành phố.”
- “Các quy định hiện hành của NSW không cho phép vận chuyển hàng hoá nguy hiểm xuyên đường hầm (bao gồm xe bồn hoặc thùng chứa hàng hóa nguy hiểm) - do đó các đường mặt, không thuộc mạng lưới đường cao tốc có thu phí cầu đường, được sử dụng để tránh các đường hầm trên mạng lưới đường cao tốc. Điều rất quan trọng là các tuyến đường mặt phải đáng tin cậy và có công suất cao để vận chuyển hàng hoá nguy hiểm phải được duy trì cho xe hạng nặng để bảo đảm việc tiếp tục phân phối nhiên liệu hiệu quả trên khắp Sydney và NSW.”

Vận Tải Đường Bộ NSW

- “Giảm giá phí cầu đường trong giờ thấp điểm cho các công ty xe tải, và dịch vụ giao hàng ‘đoạn cuối’ để khuyến khích các công ty xe tải và công ty khác làm việc ngoài giờ cao điểm sẽ có hiệu quả tốt và làm đường xá an toàn hơn do các xe tải và xe giao hàng sẽ không có trên đường trong các thời gian xe hạng nhẹ đi lại.”
- “Các dịch vụ xe hạng nặng không nên phải trả phí tổn cải thiện mạng lưới đường bộ qua việc tăng phí cầu đường nếu họ không có được những hiệu suất mà họ đã được hứa.”

Các đoàn thể nghề nghiệp/dịch vụ

- Trường Cao Đẳng An Toàn Đường Bộ Australasian (Australasian College of Road Safety)
- Đoàn Thể Ngành Bê Tông Xi Măng Và Cốt Liệu (Cement Concrete and Aggregates)
- Hội Đồng Dịch Vụ Xã Hội NSW (NSW Council of Social Service)
- Đoàn Thể Đường Bộ Úc Châu (Roads Australia)
- Đoàn Thể Bộ Hành Sydney (Walk Sydney)

Cuộc Duyệt Xét đã nhận được năm đề trình từ các đoàn thể nghề nghiệp/dịch vụ.

Các đề trình này ghi nhận rằng phí cầu đường ở NSW quá đắt, nhất là khi xét đến các áp lực của phí sinh hoạt. Họ cũng ghi nhận các kết quả xã hội không bình đẳng phát sinh từ chế độ tính phí cầu đường tổng quát.

Một số đề trình kêu gọi Chính Phủ NSW cung cấp phương tiện di chuyển công cộng tốt hơn và các phương án giao thông vận chuyển tích cực hơn, và có đề nghị phân bổ lại đường xá để khuyến khích đi bộ hoặc đi xe đạp cho các chuyến đi ngắn hơn và giúp cộng đồng ít phụ thuộc hơn vào các đường có thu phí cầu đường. Một số đề trình ủng hộ việc tính giá phí theo đoạn đường và ấn định giá phí tùy theo giờ cao điểm và thấp điểm.

Một đề trình đề nghị Chính Phủ NSW nên xem xét cách phương án khác nhau cho việc thu phí cầu đường xe hạng nặng và nên thay đổi hệ thống tính phí cầu đường để các công ty vận chuyển có đầu tư vào thiết bị bền vững cho môi trường và các xe thoát ít khí thải sẽ được hưởng mức giảm phí nhiều hơn hoặc được miễn phí.

Bình luận liên quan từ các đề trình

Hội Đồng Dịch Vụ Xã Hội NSW

- “Khuyến nghị chính của chúng tôi là tình trạng nghèo đói và bất lợi kinh tế cần được cân nhắc trong cả việc ấn định giá phí cầu đường và soạn thảo các chương trình hỗ trợ.”
- “Những người có thu nhập thấp có thể tùy thuộc rất nhiều vào những đường có thu phí cầu đường, không phải lúc nào cũng do họ lựa chọn.... có thêm nhiều hộ gia đình với thu nhập thấp hiện đang buộc phải di dời xa hơn khỏi các trung tâm có việc làm, các trường học, dịch vụ và phương tiện khi tìm kiếm nhà có giá cả phải chăng. Điều này khiến có thêm nhiều hộ gia đình có thu nhập thấp phải sử dụng đường có thu phí cầu đường để đi làm, đi học và vì các lý do thiết yếu khác chẳng hạn như sử dụng dịch vụ chăm sóc sức khỏe...”
- “... các hộ gia đình có thu nhập thấp nên được hưởng hỗ trợ giảm phí cầu đường nhiều hơn so với những người có thu nhập cao, bất kể nơi họ cư ngụ và họ sử dụng những đường có thu phí cầu đường nào.”

Đoàn Thể Đường Bộ Úc Châu

- “Các đường có thu phí cầu đường ở NSW đã mang lại những lợi ích chẳng hạn như đẩy nhanh việc cung cấp tài sản mới và áp dụng công nghệ mới có khả năng mang lại các đường xá an toàn và hiệu dụng hơn.”
- “Cuộc Duyệt Xét này là một xem xét kịp thời những biện pháp hỗ trợ ngắn hạn để giải quyết các mối quan tâm nhất thời cũng như những cân nhắc dài hạn có thể bảo đảm cách tính phí cầu đường công bằng, hiệu dụng và minh bạch cho mạng lưới đường cao tốc NSW trong tương lai.”

Các cơ quan chính phủ

- Cơ Quan Độc Lập Thẩm Quyền về Quy Định và Điều Chỉnh Giá (IPART- Independent Pricing and Regulatory Tribunal)
- Giám Sát Viên NSW

Cuộc Duyệt Xét đã nhận được đề trình từ hai cơ quan chính phủ.

Các đề trình này nhấn mạnh tầm phức tạp của hệ thống tính giá phí cầu đường và nhu cầu có một cơ chế tính giá gọn gàng hơn.

IPART đã bày tỏ sự ủng hộ cuộc Duyệt Xét và cho biết trong tương lai họ sẽ sẵn sàng cung cấp thêm sự giám sát phí cầu đường.

Giám Sát Viên NSW đã cho chi tiết về những loại khiếu nại nhận được từ khách hàng liên quan đến phí cầu đường và ghi nhận rằng họ không có quyền hạn giải quyết những khiếu nại về cơ sở tư nhân vận hành đường có thu phí cầu đường hoặc các khiếu nại liên quan đến vấn đề chính sách. Những khiếu nại thuộc phạm vi quyền hạn của Giám Sát Viên thường mang tính chất hành chính và liên

quan đến: nhận nhiều thông báo thu phí cho xe không phải của người khiếu nại; chậm trễ trong việc bồi hoàn tiền; những khoản khấu trừ tài khoản ngân hàng không đúng và bất ngờ; những khoản phí không đúng và không được giải thích; phân loại xe không đúng, thẻ e-tag bị lỗi và những vấn đề liên quan như phí hành chánh và phí đối chiếu video; vấn đề đòi nợ; vấn đề xử lý khiếu nại và phục vụ khách hàng chẳng hạn như không đáp ứng và giải quyết vấn đề; khó khăn trong việc truy cập tài khoản phí cầu đường; khó khăn thông hiểu các sao kê và chi tiết về phí cầu đường; tiền phạt liên quan đến phí cầu đường và kết quả duyệt xét nội bộ. Giám Sát Viên NSW cũng nhận được khiếu nại về chương trình hỗ trợ giảm phí cầu đường và chương trình hoàn tiền, bao gồm những mối quan tâm về việc hội đủ điều kiện thụ hưởng, chậm trễ trong việc nhận tiền, sai sót và dịch vụ khách hàng.

Bình luận liên quan từ các đệ trình

IPART

- "...có thể đây là việc cần có thêm quy định [về đường có thu phí cầu đường]... IPART ở vị thế tốt để cung cấp thêm việc giám sát phí cầu đường."
- "Chúng tôi sẽ áp dụng kinh nghiệm sâu rộng cho việc điều chỉnh cơ sở hạ tầng giao thông và ấn định giá phí cho các dịch vụ phương tiện di chuyển công cộng... Chúng tôi tích cực hợp tác với các bên có quyền lợi liên quan cũng như thực hiện nghiên cứu và phân tích độc lập. Khi đưa ra các quyết định và khuyến nghị, chúng tôi tập trung vào việc bảo vệ người tiêu dùng để tránh bị tăng giá không hợp lý, nâng cao hiệu quả và chất lượng dịch vụ của các cơ sở cung cấp, khuyến khích cạnh tranh, bảo vệ môi trường và đảm bảo cơ sở cung cấp dịch vụ có hiệu quả sẽ vẫn còn tồn tại về mặt tài chánh."

Giám Sát Viên NSW

- "Trong hai năm 2021-22 và 2022-23, Giám Sát Viên NSW đã nhận được 304 khiếu nại có thể giải quyết được liên quan đến phí cầu đường."
- "Trong hai năm tài chánh vừa qua, có ít nhất 20% các liên hệ với Giám Sát Viên NSW về các vấn đề thu phí cầu đường được chúng tôi phân loại là 'hướng dẫn sai' - có nghĩa là các vấn đề này nằm ngoài phạm vi quyết định của chúng tôi"
- "Một số khiếu nại mà chúng tôi nhận được về việc thu phí cầu đường có thể nêu các mối quan ngại tổng quát về sự công bằng đối với sự tồn tại của các con đường có thu phí cầu đường, phí cầu đường gia tăng hoặc khó khăn trong việc tìm các tuyến đường thay thế khác (không có phí cầu đường). Ngoài việc chuyển các mối quan ngại này đến các cơ quan liên quan, chúng tôi thường không có khả năng trợ giúp giải quyết các khiếu nại này vì chúng liên quan đến vấn đề chánh sách."

Cơ quan độc lập giải quyết tranh chấp

- Giám Sát Viên Khách Hàng Trả Phí Cầu Đường

Cuộc Duyệt Xét đã nhận được một đệ trình từ Giám Sát Viên Khách Hàng Trả Phí Cầu Đường, một cơ quan giải quyết tranh chấp bên ngoài.

Đệ trình này đề nghị cải thiện việc thu phí chẳng hạn như hợp nhất các thông báo. Cơ quan ghi nhận rằng việc thường không liên lạc được người sử dụng là do không cập nhật các thông tin liên lạc hoặc đăng bộ. Điều này có thể dẫn đến tăng phí tổn hành chánh cũng như các phí cầu đường khác có thể phát sinh và không được trả, và mỗi khoản phí này đều có các phí tổn hành chánh riêng.

Các Công Ty Dịch Vụ sử Dụng Chung Xe Ô Tô

- GoGet

Cuộc Duyệt Xét đã nhận được một đề trình từ một công ty dịch vụ sử dụng chung xe ô-tô, GoGet. GoGet ghi nhận rằng dưới chế độ thu phí cầu đường của NSW hiện tại thì không có hỗ trợ giảm phí cầu đường cho các xe ô-tô của dịch vụ sử dụng chung xe và công ty này lập luận đòi hỏi áp dụng hỗ trợ giảm giá phí cho họ.

Công ty này đề cập đến những lợi ích cho cộng đồng từ việc sử dụng chung xe ô-tô, bao gồm giảm khí thải và giảm tắc nghẽn giao thông nói chung. Đề trình này lập luận rằng sự thiếu hỗ trợ giảm phí cầu đường cho các xe ô-tô của dịch vụ sử dụng chung xe ngăn người ta sử dụng xe loại này.

Tổng quát hơn thì đề trình này ủng hộ mô hình tính giá phí cầu đường theo đoạn đường đi và phí đi vào các khu vực có ranh giới tắc nghẽn giao thông nhưng là nơi có phương tiện di chuyển công cộng tốt.

Những bước kế tiếp

Các vị chỉ đạo cuộc Duyệt Xét sẽ tiếp tục xem xét kỹ tất cả đề trình từ công chúng và các bên có quyền lợi liên quan. Cuộc Duyệt Xét vẫn tiếp tục đón nhận đề trình để xem xét, nếu quý vị muốn nộp đề trình thì xin gửi email đến Tolling_PMO@transport.nsw.gov.au.

Dự đoán cuộc Duyệt Xét sẽ được hoàn tất vào giữa năm 2024 khi các vị chỉ đạo cuộc Duyệt Xét sẽ cung cấp bản tường trình cuối cùng đến Chính Phủ NSW.

Cảm tạ

Cảm ơn tất cả mọi người đã tham gia giai đoạn tham khảo ý kiến công khai của Cuộc Duyệt Xét Độc Lập về Phí Cầu Đường.

Chúng tôi rất cảm kích sự đóng góp rộng rãi của người trong cộng đồng và các bên có quyền lợi liên quan trên khắp NSW và chúng tôi mong muốn trong tương lai sẽ được tiếp tục hợp tác cùng quý vị về vấn đề thu phí cầu đường.



CUỘC DUYỆT XÉT
ĐỘC LẬP VỀ PHÍ CẦU ĐƯỜNG