



INDEPENDENT TOLL REVIEW

Những Khám Phá và Đề Nghị

Báo Cáo Chung Cuộc của Ủy Ban Độc Lập Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường NSW

Tài liệu này trình bày những khám phá và đề nghị theo Báo Cáo Chung Cuộc của Ủy Ban Độc Lập Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường NSW

Chính Phủ NSW cho thành lập một Ủy Ban Độc Lập Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường để tìm ra những lựa chọn về việc cải tổ nhằm vào sự xét lại toàn bộ hệ thống thuế cầu/đường.

Ủy Ban Độc Lập Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường vừa công bố một Báo Cáo Chung Cuộc vào tháng Bảy 2024, trình bày những khám phá và đề nghị chung cuộc cho việc cải tổ thuế cầu/đường.

Báo Cáo Chung Cuộc: Những Khám Phá

Thủ tục ấn định thuế cầu/đường

Khám Phá 1: Thủ tục dùng vào việc ấn định thuế cầu/đường có nhiều khuyết điểm.

Việc Đối Tác Giữa Chính Phủ và Tư Nhân (PPP)

Khám Phá 2: Những chi tiết quan trọng về sự thỏa thuận trong việc đối tác giữa chính phủ và tư nhân (PPP) liên quan đến việc ấn định thuế cầu/đường không được công bố cho công chúng biết, tạo ra sự hạn chế về các chi tiết sẵn có nhằm giúp cho công chúng hiểu rõ vấn đề.

Khám Phá 3: Những người sử dụng Lộ Trình Có Thu Thuế gánh chịu phần lớn các chi phí liên quan đến thuế cầu/đường.

Cơ cấu của thuế cầu/đường

Khám Phá 4: Không có một hệ thống thuế cầu/đường tổng quát.

Khám Phá 5: Thiếu một hệ thống định mức thuế đồng nhất tạo ra sự phức tạp, kém hữu hiệu, bất công và không công bằng.

Khám Phá 6: Thuế cầu/đường quá cứng nhắc, không thay đổi hàng chục năm và không có các lựa chọn để tái xét.

Khám Phá 7: Trên hầu hết những lộ trình có thu thuế cầu/đường, việc ấn định mức thuế dựa trên giờ nào đó trong ngày không được dùng để cải thiện việc điều hành sự lưu thông của xe cộ.

Khám Phá 8: Ảnh hưởng về tài chánh của việc thu thuế cầu/đường chi phối mạnh mẽ nhất ở Vùng Tây Sydney.

Khám Phá 9: Bằng chứng sẵn có cho thấy những năm gần đây số lợi nhuận do Transurban thu vào không quá mức. Mức lợi nhuận do việc đầu tư của công ty hiện nay vào thuế cầu/đường ở NSW có thể gia tăng



trong thời gian tới theo cùng với sự gia tăng của lượng xe cộ và thuế cầu/đường và việc giảm các chi phí xây cất.

Mức độ thuế đường

Khám Phá 10: Mức thuế đường dường như cao hơn mức độ cần thiết và không phù hợp với sự mong muốn của mọi người.

Sự cạnh tranh

Khám Phá 11: Công ty Transurban chiếm ưu thế trong việc kiểm soát các lộ trình có thu thuế cầu/đường hiện nay ở Sydney.

Khám Phá 12: Công ty Transurban chiếm ưu thế trên thị trường NSW trong việc đạt được các thỏa thuận nhượng quyền thu thuế cầu/đường.

Khám Phá 13: Vị thế quan trọng của công ty Transurban trên thị trường thu thuế cầu/đường có thể ảnh hưởng bất lợi đến sự cạnh tranh cho các hợp đồng nhượng quyền thu thuế.

Sự minh bạch trong thuế cầu/đường

Khám Phá 14: Các chi tiết liên quan đến việc định mức thuế hiện nay không được cung cấp đầy đủ khả dĩ giúp cho người lái xe có đủ chi tiết để tìm hiểu nhằm ý thức rõ ràng hơn, vì thế hạn chế khả năng quyết định hữu hiệu của họ.

Chương trình trợ giúp thuế cầu/đường

Khám Phá 15: Việc cải tổ thuế cầu/đường được mọi người ưa chuộng hơn nếu so với chương trình trợ giúp thuế. Chương trình trợ giúp hiện nay không nhắm đúng vào những người cần được giúp đỡ và ít được sử dụng, một phần là do vấn đề hành chính quá phức tạp. Việc trợ giúp thuế cầu đường xét về mặt tài chính không lâu dài được vì sự gia tăng mức thuế quá mức như hiện nay và nguồn tài chính hạn chế của chính phủ dùng vào sự trợ giúp.

Khám Phá 16: Những công ty được nhượng quyền thu thuế lại vô tình là những người hưởng lợi trong chương trình trợ giúp thuế cầu/đường. Lượng lưu thông gia tăng và việc làm chủ những tuyến đường bị thu thuế qua sự gia tăng nhu cầu do chương trình trợ giúp thuế cầu/đường, trực tiếp có lợi cho các nhà điều hành trong việc gia tăng nguồn thu nhập của họ.

Báo Cáo Chung Cuộc: Những Đề Nghị

Những nguyên tắc thu thuế cầu/đường

Đề nghị 1: Chính Phủ NSW nên chấp nhận Những Nguyên Tắc Thu Thuế Cầu/Đường Mới đã được đề nghị.

Cơ hội để cải tổ: tiến đến hệ thống thuế cầu/đường

Đề nghị 2: Chính Phủ NSW nên áp dụng việc tổ chức hệ thống thuế cầu/đường. Việc áp dụng sẽ đòi hỏi sự hoạch định chi tiết, đầu tư trong cơ sở hạ tầng và việc theo dõi đúng mức những kết quả.

Đề nghị 3: Chính Phủ NSW nên áp dụng việc định mức thuế cầu/đường dựa trên căn bản giảm thuế theo khoảng cách di chuyển dùng làm cơ sở cho hệ thống thuế cầu/đường. Phương cách này sẽ dẫn đến một hệ thống thuế giản dị hơn, đồng nhất hơn và dễ hiểu hơn phù hợp hơn với các tiêu chuẩn mà Ủy Ban Duyệt Xét được yêu cầu nghiên cứu, nghĩa là hữu hiệu, công bằng, giản dị và minh bạch.



Đề nghị 4: Chính Phủ NSW nên xét đến những biện pháp nhằm giảm thiểu mức thuế cầu/đường cho người lái xe ở Sydney và nghiên cứu các nguồn tài trợ khác, đặc biệt từ trong hệ thống thuế cầu/đường, như một phương cách khả dĩ có thể hạ mức thuế.

Đề nghị 5: Ủy Ban Duyệt Xét đề nghị Chính Phủ nghiên cứu thêm việc áp dụng phương cách Định Giá Thu Nhập Hiện Nay (NPVR) để quyết định thời hạn nhượng quyền thu thuế và loại bỏ rủi ro xe cộ từ các nhà thầu thu thuế cầu/đường.

Đề nghị 6: Chính Phủ NSW nên xét đến vai trò của sự trợ giúp thuế cầu/đường trong việc giúp đỡ sự chuyển tiếp sang hệ thống thuế cầu/đường. Những thay đổi quan trọng trong sự trợ giúp thuế cầu/đường theo thời gian có thể cần được bãi bỏ.

Đề nghị 7: Nếu lựa chọn việc triển hạn hay hủy bỏ chương trình trợ giúp thuế cầu/đường, Chính Phủ NSW nên cứu xét những nguyên tắc sau đây:

- a) Việc trợ giúp thuế cầu/đường nên nhắm vào những người cần nó nhất, nếu cần nên xét đến việc thẩm định mức lợi tức cá nhân.
- b) Khi thẩm định nhu cầu cần xét đến vấn đề liệu người lái xe có các phương tiện di chuyển nào khác không, chẳng hạn như các phương tiện chuyên chở công cộng.
- c) Việc trợ giúp thuế cầu/đường nên tránh tạo sự ngộ nhận về mức thuế trên thực tế (thí dụ: không nên miễn thuế cho những người dùng các lộ trình có thu thuế; ngoại trừ có những chính sách hợp lý để thực hiện việc này).
- d) Việc trợ giúp thuế cầu/đường nên áp dụng cho toàn hệ thống.
- e) Việc hoạch định chương trình trợ giúp thuế cầu/đường cần dựa trên việc thu thập các dữ kiện để dùng trong việc đánh giá sau khi chương trình được áp dụng nhằm vào kết quả việc thực hiện so với mục tiêu của chính sách. Sự công bố kết quả việc thực hiện chương trình so với mục tiêu của chính sách có thể xem như được lồng vào các biện pháp thực hiện minh bạch rộng lớn hơn cho thuế cầu đường, thí dụ vào việc kiểm soát giá cả.

Đề nghị 8: Trong tiến trình chuyển tiếp qua hệ thống thuế cầu/đường có thể có trường hợp cần tiếp tục dùng chương trình trợ giúp thuế cầu/đường như trường hợp TR3 (mức thu tối đa \$60) hiện nay nhằm trợ giúp và tạo sự ổn định cho người lái xe. Tuy nhiên, Chính Phủ NSW nên xét đến việc gia tăng mức thu tối đa, thí dụ lên đến \$70, để làm giảm áp lực về tài chánh cho chính phủ. Với thời gian nên tiến đến việc thẩm định lợi tức cho phù hợp với các nguyên tắc trợ giúp thuế cầu/đường.

Đề nghị 9: Khi đường cao tốc M5 Tây-Nam sát nhập vào tuyến đường nhượng quyền WestConnex (Liên Tỉnh Lộ Miền Tây) vào năm 2026, nếu vẫn muốn cải tổ chương trình bồi hoàn thuế cầu/đường Chính Phủ nên ấn định khoản bồi hoàn hiện đang áp dụng với mức độ thuế giả định vào thời gian sắp tới. Chương trình bồi hoàn nên được tái xét trong thời gian năm năm tới đây để theo đúng với các nguyên tắc ở Đề Nghị 7.

Cơ hội trong tương lai: dùng định giá để chi phối nhu cầu

Đề nghị 10: Các phương pháp ấn định mức thuế uyển chuyển kể cả việc định mức thuế tính vào giờ cao điểm/giờ ít xe chạy, và định giá theo nhu cầu nên sử dụng như một phần của hệ thống thuế cầu/đường.

Đề nghị 11: Chính phủ NSW nên xét đến việc đặt trọng tâm sơ khởi trên việc định mức thuế của các nhà thầu thu thuế xe vận chuyển hàng hóa trong giờ cao điểm và giờ ít xe cộ.

Cập nhật việc xếp loại xe và mức thuế

Đề nghị 12: Chính phủ NSW nên nghiên cứu thêm việc định mức thuế cầu/đường dựa theo sự xếp loại xe ở NSW, áp dụng một định nghĩa đồng nhất cho các xe Loại A, và xếp loại công bằng hơn cho các loại xe kéo theo nhà di động, thuyền bè, chuồng ngựa, và xe mô tô.

Đề nghị 13: Chính Phủ NSW nên tiếp tục áp dụng mức thuế tiệm tiến đối với các loại xe có kích thước lớn hơn các xe Loại A.

Đề nghị 14: Chính Phủ NSW nên nghiên cứu để đưa ra việc xếp loại mới cho các loại xe nặng hạng trung (mid-class heavy vehicles) nhằm khuyến khích các xe này sử dụng đường có thu thuế.

Đề nghị 15: Việc định mức thuế tiệm tiến cho xe có tốc độ cao hay kích thước lớn hơn cần được áp dụng đồng nhất trên toàn thể hệ thống đường có thu thuế.

Đề nghị 16: Chính Phủ NSW nên đơn giản hóa việc thỏa thuận cho phép các xe buýt chuyên chở công cộng được miễn thuế đường để bảo đảm sự đồng nhất trên toàn hệ thống.

Nới rộng hệ thống thu thuế cầu/đường

Đề nghị 17: Việc đánh thuế hai-chiều nên được lồng trong hệ thống thu thuế cầu/đường đồng nhất. Những trở ngại thiết thực trong việc thực hiện nên được tiếp tục nghiên cứu.

Đề nghị 18: Chính Phủ NSW nên nghiên cứu phạm vi hệ thống thuế cầu/đường ở Sydney để đạt được sự đồng nhất, hữu hiệu và công bằng hơn.

Đánh giá sơ khởi việc cải cách mức thu thuế cầu/đường

Đề nghị 19: Chính Phủ NSW nên lưu ý mô thức do Ủy Ban Duyệt Xét thực hiện. Mô thức này sẽ tiếp tục được cải thiện trước khi đưa ra áp dụng với bất cứ Hệ Thống Thuế Cầu/Đường nào.

Cơ Quan Điều Hành Đường Cao Tốc NSW

Đề nghị 20: Chính Phủ NSW nên thiết lập một cơ quan với mục đích đặc biệt do chính phủ quản trị ('Cơ Quan Điều Hành Đường Cao Tốc NSW' hay 'NSW Motorways') với trách nhiệm cải thiện các kết quả và sự minh bạch cho người lái xe để củng cố việc cai quản và trách nhiệm trên các lộ trình có thu thuế cầu/đường ở NSW.

Cơ Quan Điều Hành Đường Cao Tốc NSW sẽ điều khiển và thực hiện những cải cách thuế cầu/đường:

- a) Cơ Quan Điều Hành Đường Cao Tốc NSW, sẽ tham khảo ý kiến với các nhà điều hành thuế cầu/đường, thiết lập hệ thống thu thuế cầu/đường do người lái xe trả. Cơ Quan Điều Hành Đường Cao Tốc NSW sẽ có quyền ấn định thuế cầu/đường cho toàn hệ thống và như vậy sẽ xét đến quyền lợi hiện nay của các nhà điều hành việc thu thuế. Nếu cần điều chỉnh giá cả theo định kỳ Cơ Quan sẽ tham khảo ý kiến với các nhà điều hành việc thu thuế.
- b) Cơ Quan Điều Hành Đường Cao Tốc NSW sẽ tìm phương cách để cải thiện kết quả của sự cạnh tranh.
- c) Cơ Quan Điều Hành Đường Cao Tốc NSW sẽ sát nhập nhiệm vụ thu thuế cầu/đường của cơ quan TfNSW (điều hành việc thu E-Toll và đưa ra thông báo việc thu thuế cầu/đường).
- d) Cơ Quan Điều Hành Đường Cao Tốc NSW sẽ đặt trọng tâm vào việc cải tiến liên tiếp để cải thiện việc thực hiện thu thuế cầu/đường cho người lái xe ở New South Wales

Đề nghị 21: Chính Phủ NSW nên xét đến những lựa chọn về hợp đồng quản trị những tuyến đường có thu thuế do tư nhân điều hành kể cả việc liệu có nên đặt những tuyến đường này dưới quyền quản trị của Cơ Quan Điều Hành Đường Cao Tốc NSW thay cho cơ quan TfNSW hay không

Đề nghị 22: Chính Phủ NSW nên xét đến những lựa chọn các thỏa thuận hành chính liên quan đến những tuyến đường có thu thuế cầu/đường của chính phủ, kể cả việc liệu có nên đặt những tuyến đường này dưới quyền quản trị của Cơ Quan Điều Hành Đường Cao Tốc NSW thay cho cơ quan TfNSW hay không.

Những thương lượng về việc nhượng quyền

Đề nghị 23: Chính Phủ NSW nên tìm cách thương lượng việc thỏa thuận trên nguyên tắc với các công ty được nhượng quyền thu thuế để thực hiện việc thu thuế có hệ thống vào cuối 2024. Nếu không đạt được thỏa thuận như ý muốn của Chính Phủ trong thời hạn này, những luật lệ được nêu ra ở Đề nghị 27 nên được đưa ra thực hiện.

Sự giám sát độc lập việc ấn định thuế cầu/đường

Đề nghị 24: Chính Phủ NSW nên đề ra một hệ thống luật lệ liên quan đến sự giám sát việc thu thuế cầu/đường do Cơ Quan IPART điều hành. Hệ thống luật lệ này sẽ cho phép IPART kiểm soát giá cả, mở cuộc điều tra và đề nghị việc thu thuế do Bộ Trưởng liên hệ chuyển sang.

Đề nghị 25: Bộ Trưởng liên hệ nên giới thiệu sang Cơ Quan IPART để họ phối hợp với Cơ Quan TfNSW và Cơ Quan Điều Hành Đường Cao Tốc NSW theo dõi giá cả kể cả:

- a) Ảnh hưởng tài chính và lượng xe cộ của hệ thống đường có thu thuế cầu/đường.
- b) Việc điều hành chương trình trợ giúp thuế/cầu đường.
- c) Sự cần thiết và việc điều hành thuế cầu/đường dựa theo những giờ giấc trong ngày.
- d) Sự thực hiện việc điều hành của các nhà thầu được nhượng quyền thu thuế liên quan đến các dự đoán về việc Điều Hành Vốn Đầu Tư Căn Bản (BCFM) của họ.

Đề nghị 26: Bộ Trưởng liên hệ nên giới thiệu sang Cơ Quan IPART để họ mở cuộc nghiên cứu về các biện pháp Cơ Quan IPART có thể sử dụng trong tương lai trong việc đưa ra các đề nghị liên quan đến việc thu thuế cầu/đường.

Việc ấn định thuế cầu/đường – các luật lệ

Đề nghị 27: Nếu sự thỏa thuận trên nguyên tắc với các nhà thầu được nhượng quyền không thành công để tiến đến việc áp dụng thuế cầu/đường có hệ thống vào cuối năm 2024, ngoài việc thiết lập Cơ Quan Điều Hành Đường Cao Tốc NSW và ấn định vai trò của Cơ Quan IPART, các luật lệ cũng cần nên thêm:

- a) Nếu cần, cho phép việc ấn định thuế cầu/đường trên hệ thống hoàn toàn riêng biệt với hệ thống thuế theo khuôn khổ của hợp đồng.
- b) Nếu cần, tạo ra một cơ cấu điều chỉnh mức thu nhập để giúp cho việc phân phối hợp lý những thu nhập của hệ thống thuế cầu/đường giữa các nhà điều hành việc thu thuế.
- c) Tạo ra một cơ cấu giải quyết các vấn đề liên quan đến việc thu thuế cầu/đường hoàn toàn độc lập.
- d) Hiện đại hóa khuôn khổ pháp lý cho các lộ trình có thu thuế ở NSW.

Biện pháp cạnh tranh

Đề nghị 28: Chính Phủ NSW nên bảo đảm những thủ tục đấu thầu trong tương lai đặt trọng tâm vào sự hấp dẫn để duy trì một cơ cấu cạnh tranh trong ngành kỹ nghệ này.

Đề nghị 29: Chính Phủ NSW nên duyệt xét lại những thỏa thuận nhượng quyền hiện nay với mục đích đẩy mạnh thêm sự cạnh tranh.

Đề nghị 30: Chính Phủ NSW nên đặt nặng trọng tâm vào những kết quả trường kỳ trong việc kiểm soát và cạnh tranh, hơn là những lợi ích ngắn hạn trong thủ tục đấu thầu tương lai của thuế cầu/đường.

Đề nghị 31: Tương tự như trong các lãnh vực khác về việc ấn định thuế cầu/đường, nên có sự minh bạch liên quan đến sự quyết định thời hạn của các hợp đồng nhượng quyền. Thời gian nhượng quyền nên dựa trên sự cứu xét rõ ràng liên quan đến công ích, kể cả việc duy trì một cơ cấu cạnh tranh trong ngành kỹ nghệ này.

Đề nghị 32: Chính Phủ NSW nên đặt nặng vào thủ tục đấu thầu mang tính chất cạnh tranh hơn là chú trọng đến những đề án không được gọi thầu nhằm vào việc đạt sự nhượng quyền thu thuế cầu/đường mới.

Đề nghị 33: Chính Phủ NSW nên ấn định luật lệ về lệ phí tính trên việc thu thuế cho công ty được nhượng quyền của các nhà điều hành việc thu thuế cầu/đường nhằm khuyến khích việc cạnh tranh cho những Đối Tác Giữa Chính Phủ và Tư Nhân (PPPs) về thuế cầu/đường trong tương lai.

Đề nghị 34: Chính Phủ nên công bố đầy đủ các chi tiết liên quan đến việc ấn định mức thuế cầu/đường cho công chúng biết. Ủy Ban Duyệt Xét Thuế Cầu/Đường đề nghị Chính Phủ với các nhà thầu được nhượng quyền tìm cách loại bỏ các trở ngại về việc tiết lộ các chi tiết liên quan đến việc Điều Hành Vốn Đầu Tư Căn Bản (BCFM) trong vấn đề này.

Sự minh bạch đối với người lái xe

Đề nghị 35: Cải thiện kinh nghiệm của người sử dụng cho những người lái xe bằng cách cho thấy rõ việc chi tiêu thuế cầu/đường trong quá khứ cũng như theo như dự tính.

Đề nghị 36: Chính Phủ NSW nên cải thiện việc thông báo tiến trình quyết định và các chi tiết liên quan đến việc hoạch định chuyến đi cho người lái xe trên hệ trực tuyến, trên lộ trình và qua Cơ Quan Phục Vụ NSW (Service NSW).

Cơ quan bên vực cho người sử dụng

Đề nghị 37: Chính Phủ NSW nên thiết lập một cơ quan có trách nhiệm bên vực cho người sử dụng nằm trong Cơ Quan Điều Hành Đường Cao Tốc NSW để:

- a) Cứu xét các khiếu nại có tính chất hệ thống ảnh hưởng đến người lái xe và, nếu có thể được, chuyển các khiếu nại này sang những cơ quan liên hệ
- b) Có tác dụng cải thiện hệ thống thuế cầu/đường, thủ tục và luật lệ nhằm giảm thiểu những khiếu nại của người sử dụng và cải thiện sự chấp hành việc đóng thuế cầu/đường
- c) Điều hành việc giáo dục quần chúng và các chương trình để cao sự ý thức
- d) Giải quyết những “khuyết điểm” mới do sự chuyển tiếp sang hệ thống thu thuế cầu/đường gây ra
- e) Bảo đảm các khiếu nại của khách hàng được chuyển theo hệ thống, và được giải quyết trong khuôn khổ thời gian cho phép và việc giải quyết rõ ràng và công bằng

- f) Thường xuyên công bố các báo cáo về biện pháp cải tổ thuế cầu/đường của Chính Phủ và các công ty thu thuế.

Đề nghị 38: Chính Phủ NSW nên bảo đảm các nhà điều hành việc thu thuế cầu/đường bắt buộc phải tạm ngưng các biện pháp đòi nợ trong lúc Cơ Quan Điều Hành Đường Cao Tốc NSW đứng ra đảm nhận vai trò bên vực giúp đỡ người lái xe trong việc tranh cãi về món nợ đó.

Cơ Quan Giám Sát Ngành Thu Thuế Cầu/Đường

Đề nghị 39: Chính Phủ NSW nên cộng tác với Chính Phủ Victoria và Queensland để nghiên cứu việc hợp tác về luật lệ đòi hỏi các nhà điều hành việc thu thuế cầu đường và người sử dụng cầu/đường trở thành những thành viên của kế hoạch độc lập giải quyết các tranh chấp như sự chấp thuận của luật pháp.

Thông báo thuế cầu/đường

Đề nghị 40: Chính Phủ NSW nên đơn giản hóa và hiện đại hóa việc thông báo thuế cầu/đường.

Đòi tiền phạt – Thực thi hình luật

Đề nghị 41: Chính Phủ NSW nên duyệt xét các luật lệ và chính sách liên quan đến những trường hợp vi phạm thuế cầu/đường, kể cả:

- a) Trước khi áp dụng hệ thống thuế cầu/đường, sửa đổi sự vi phạm để bảo đảm chỉ có một vi phạm không đóng tiền phạt cho một chuyến đi trên những lộ trình có nhiều trạm thu thuế được sử dụng (như WestConnex hiện nay)
- b) Lồng vào việc áp dụng hệ thống thuế cầu/đường, sửa đổi việc vi phạm không đóng tiền phạt để mỗi chuyến đi chỉ có một vi phạm có thể xảy ra
- c) Bảo đảm việc sự vi phạm áp dụng đối với hoặc là người lái xe hay người chủ đăng ký chiếc xe với phương cách tốt đẹp và công bằng nhất

Đòi tiền phạt – Thực thi dân luật

Đề nghị 42: Qua vai trò bên vực cho khách hàng Cơ Quan Điều Hành Đường Cao Tốc NSW nên tiếp tục theo đuổi thêm các cơ hội để cải thiện thủ tục đòi nợ theo hộ luật kể cả:

- a) mỗi nhà điều hành việc thu thuế cầu/đường soạn thảo và công bố điều lệ phục vụ khách hành hữu hiệu nhất
- b) duyệt xét lại bất cứ những hạn chế luật lệ nào đối với việc đòi nợ theo dân luật
- c) đề ra các kế hoạch nhằm cải thiện sự chính xác về các chi tiết liên lạc cho những chủ nhân xe có đăng ký.