|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **BỘ TÀI CHÍNH** |  | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** |
| ––––– |  | **Độc lập** – **Tự do** – **Hạnh phúc** |
|  |  | ––––––––––––––––––––––––– |
|  |  |  |

**BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG**

**Về dự án Nghị quyết của Ủy ban thường vụ Quốc hội**

**quy định Danh mục hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá**

*(Kèm theo Tờ trình Chính phủ số /TTr-BTC ngày / /2020 của Bộ Tài chính)*

**I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ TỔNG QUAN**

**1. Bối cảnh xây dựng chính sách**

Trong những năm qua, hệ thống kết cấu hạ tầng nói chung và hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nói riêng đã được đầu tư phát triển ngày càng tốt hơn và cơ bản đáp ứng được vai trò là động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng và tăng cường hội nhập quốc tế.

Hệ thống kết cấu hạ tầng đóng vai trò quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Ban Chấp hành Trung ương đã khẳng định vai trò quan trọng của phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng trong công cuộc sớm đưa nước ta trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại.

Tại Nghị quyết đã đề ra mục tiêu: “*Huy động mạnh mẽ mọi nguồn lực của xã hội, bảo đảm lợi ích hợp lý để thu hút các nhà đầu tư, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài vào phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế, xã hội*”, “*Phát triển kết cấu hạ tầng là sự nghiệp chung, vừa là quyền lợi vừa là nghĩa vụ của toàn xã hội, mọi người dân đều có trách nhiệm tham gia đóng góp”* và đưa ra giải pháp “*Thu hút mạnh các thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, bảo đảm lợi ích thoả đáng của nhà đầu tư. Mở rộng hình thức Nhà nước và nhân dân cùng làm. Sửa đổi, bổ sung các quy định về chính sách hỗ trợ tài chính, thuế, giá, phí, lệ phí, nhượng quyền… để tăng tính thương mại của dự án và sự đóng góp của người sử dụng. Hoàn thiện cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư theo các hình thức PPP, BT, BOT... Mở rộng hình thức Nhà nước và nhân dân cùng làm; khuyến khích, vinh danh các tổ chức, cá nhân có nhiều đóng góp cho xây dựng kết cấu hạ tầng, nhất là ở vùng nông thôn, vùng sâu, vùng xa, vùng đồng bào dân tộc. Đổi mới, tăng cường công tác xúc tiến đầu tư nước ngoài; có cơ chế, chính sách phù hợp để thu hút đầu tư vào các lĩnh vực kết cấu hạ tầng”.*

Ngày 01/3/2016, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 326/QĐ-TTg về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Theo đó, quy hoạch xác lập mạng đường bộ cao tốc Việt Nam gồm 21 tuyến với tổng chiều dài 6.411 km. Quyết định đã đề ra mục tiêu:

*+ Quy hoạch mạng đường bộ cao tốc quốc gia phù hợp với định hướng phát triển kinh tế - xã hội, chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải quốc gia đáp ứng yêu cầu phát triển lâu dài của đất nước.*

*+ Huy động tối đa mọi nguồn lực trong và ngoài nước để đầu tư phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc dưới nhiều hình thức.*

Đường cao tốc được xây dựng để phục vụ các phương tiện lưu thông với tốc độ cao, có tiêu chuẩn đặc biệt nên đi cùng với đó là yêu cầu mức đầu tư khi xây dựng và kinh phí cần thiết cho quản lý, bảo trì trong giai đoạn khai thác lớn hơn rất nhiều so với đường bộ thông thường[[1]](#footnote-1).

Để đáp ứng nhu cầu phát triển hệ thống đường cao tốc trong tương lai, nhu cầu về nguồn vốn ngân sách nhà nước để chi cho công tác đầu tư mới và quản lý bảo trì đường cao tốc là rất lớn. Trong khi đó, việc bố trí đầu tư toàn bộ từ ngân sách nhà nước trong điều kiện hiện nay là khó khăn. Nguồn vốn thực hiện công tác quản lý, bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ được bố trí từ ngân sách nhà nước chỉ đáp ứng khoảng 35-40% nhu cầu kinh phí tối thiểu cho hoạt động bảo trì đường bộ.

Tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 và Nghị quyết số 117/2020/QH14 ngày 19/6/2020 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía đông giai đoạn 2017-2020, đối với các dự án thành phần sử dụng toàn bộ vốn ngân sách nhà nước, Quốc hội đã chỉ đạo Chính phủ nghiên cứu, xây dựng phương án thu giá dịch vụ phù hợp để thu hồi vốn hoàn trả vào ngân sách trung ương.

Xuất phát từ nhu cầu thực tế nêu trên, việc nghiên cứu để xây dựng phương án thu giá dịch vụ đối với đường cao tốc do Nhà nước đầu tư là cần thiết.

Theo quy định pháp luật hiện hành, các đường cao tốc do doanh nghiệp đầu tư thực hiện thu tiền hoàn vốn theo cơ chế giá dịch vụ; không bao gồm đường cao tốc do Nhà nước đầu tư.

Tại khoản 2 Điều 3 Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam, phía Đông giai đoạn 2017-2020 quy định: *Đối với những dự án thành phần sử dụng toàn bộ vốn đầu tư công nghiên cứu áp dụng phương án thu giá dịch vụ hợp lý để thu hồi vốn Nhà nước đầu tư.*

- Tại Điều 19 Luật Giá quy định Danh mục hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá, trong đó, có một số dịch vụ, hàng hóa do Nhà nước đầu tư hoặc sở hữu như: *(i) Các dịch vụ hàng không, bao gồm: dịch vụ cất cánh, hạ cánh; điều hành bay đi, đến; hỗ trợ bảo đảm hoạt động bay; (ii) Đất, mặt nước, nước ngầm, rừng thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước làm đại diện chủ sở hữu; (iii) Dịch vụ khám bệnh, chữa bệnh và dịch vụ giáo dục, đào tạo tại cơ sở khám bệnh, chữa bệnh, cơ sở giáo dục, đào tạo của Nhà nước; (iv) Giá cho thuê đối với tài sản nhà nước là công trình kết cấu hạ tầng;...*

- Tại khoản 4 Điều 19 Luật Giá quy định: *Trường hợp cần thiết phải điều chỉnh Danh mục hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá, Chính phủ trình Ủy ban thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định.*

Điều 19 Luật Giá chưa quy định về giá dịch vụ đối với đường cao tốc do Nhà nước đầu tư. Vì vậy, cần bổ sung giá dịch vụ sử dụng đường cao tốc vào Danh mục hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá.

**2. Mục đích, quan điểm xây dựng Nghị quyết**

Việc bổ sung giá dịch vụ sử dụng đường cao tốc vào Danh mục hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá phải đảm bảo quan điểm và đáp ứng các mục tiêu, yêu cầu sau:

***2.1. Quan điểm***

- Quán triệt chủ trương, đường lối của Đảng; thể chế hóa chủ trương của Đảng và Nhà nước về phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đặc biệt là đầu tư phát triển hệ thống đường cao tốc.

- Huy động kịp thời, hợp lý nguồn lực từ người sử dụng đường cao tốc nhằm có thêm nguồn lực tài chính để đầu tư xây dựng mới và bảo trì các tuyến đường cao tốc do Nhà nước đầu tư.

- Tuân thủ và đồng bộ các quy định của Luật Giá, Luật Giao thông đường bộ, Luật Ngân sách nhà nước, các văn bản hướng dẫn thi hành các Luật và các quy định của pháp luật liên quan.

***2.2. Mục tiêu và yêu cầu***

- Tạo cơ sở pháp lý cho việc huy động kịp thời, hợp lý nguồn lực từ người sử dụng đường cao tốc do Nhà nước đầu tư để góp phần cùng ngân sách nhà nước trong đầu tư mới và quản lý, bảo trì các tuyến đường cao tốc do Nhà nước đầu tư.

- Phù hợp với tình hình thực tiễn, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân tham gia giao thông có phương án lựa chọn trong việc sử dụng hệ thống giao thông đường bộ, đảm bảo công bằng, công khai, minh bạch, bình đẳng về quyền và nghĩa vụ của công dân.

- Việc xác định mức giá dịch vụ sử dụng đường cao tốc phải đảm bảo cân đối lợi ích của người dân và nhà nước trên các nguyên tắc cơ bản sau:

(i) Phải phù hợp với chất lượng dịch vụ nhưng không vượt quá lợi ích thu được và khả năng chi trả của người sử dụng đường cao tốc.

(ii) Được tính toán theo từng tuyến cao tốc cụ thể để đảm bảo phù hợp với điều kiện khai thác từng khu vực.

**II. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG NGHỊ QUYẾT**

Từ giữa năm 2018, Thủ tướng Chính phủ đã giao Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng Đề án quản lý, khai thác đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Trung Lương và các đường cao tốc do Nhà nước đầu tư.

Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp Bộ Tài chính và các Bộ liên quan xây dựng và hoàn thiện Đề án. Đề án đã được hoàn thiện sau nhiều cuộc họp do Bộ Giao thông vận tải chủ trì tổ chức, cũng như Văn phòng Chính phủ chủ trì tổ chức. Theo đó, các Bộ nhất trí cần thiết phải quy định thu phí/giá dịch vụ hoàn vốn đầu tư xây dựng đường cao tốc.

Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ (tại Thông báo số 275/TB-VPCP ngày 06/8/2020 của Văn phòng Chính phủ), Bộ Tài chính đã có công văn số 9299/BTC-CST ngày 17/8/2020, báo cáo Thủ tướng Chính phủ về thu phí sử dụng đường cao tốc thông qua trạm thu phí trên đường cao tốc do Nhà nước đầu tư. Theo đó, Bộ Tài chính đã: (i) xây dựng báo cáo Thủ tướng Chính phủ 02 Phương án: *Phương án 1-* trình UBTVQH quy định thu phí sử dụng đường cao tốc thông qua trạm thu phí trên đường cao tốc do Nhà nước đầu tư theo quy định pháp luật về giá *(sau đây gọi tắt là phí dịch vụ)*; *Phương án 2 -* trình UBTVQH quy định thu phí sử dụng đường cao tốc thông qua trạm thu phí trên đường cao tốc do Nhà nước đầu tư theo quy định pháp luật về phí, lệ phí; (ii) phân tích ưu, nhược điểm và đánh giá tác động của từng phương án và Bộ Tài chính nghiêng về Phương án 1.

Ngày 11/9/2020, Văn phòng Chính phủ đã có công văn số 7525/VPCP gửi các Bộ (Giao thông vận tải, Tư pháp, Kế hoạch và Đầu tư) và UBND TP. Hồ Chí Minh đề nghị có ý kiến về báo cáo của Bộ Tài chính tại công văn số 9299/BTC-CST.

Ngày 14/9/2020, Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng chủ trì họp với các Bộ (Giao thông vận tải, Tài chính, Tư pháp), Văn phòng Chính phủ về thu phí sử dụng đường cao tốc thông qua trạm thu phí trên đường cao tốc do Nhà nước đầu tư.

Ngày 24/9/2020, Văn phòng Chính phủ đã có Thông báo số 343/TB-VPCP thông báo kết luận của Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng về việc thu phí đường cao tốc thông qua trạm thu phí trên đường cao tốc do Nhà nước đầu tư.

**III. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA DỰ ÁN NGHỊ QUYẾT**

Báo cáo đánh giá tác động của dự thảo Nghị quyết được đánh giá trên nhiều giác độ và đưa ra các kết quả dự kiến đạt được và các khó khăn như sau:

**1. Đánh giá tác động về mặt kinh tế - xã hội**

***1.1. Tác động tích cực***

a) Khuyến khích thu hút nguồn lực xã hội đầu tư xây dựng hạ tầng đường bộ, giảm bớt gánh nặng cho ngân sách nhà nước

Việc thu phí dịch vụ (theo cơ chế giá) sẽ đồng bộ về mức thu phí dịch vụ các dự án BOT liền kề, đồng bộ về hình thức thu (qua trạm thu phí); tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển nhượng, cho thuê, góp vốn liên doanh, liên kết với các nhà đầu tư khác, thu hút nguồn lực xã hội đầu tư hạ tầng đường bộ.

Nếu quy định thu phí sử dụng đường cao tốc (theo pháp luật về phí, lệ phí) thì mức thu *phí sử dụng đường cao tốc sẽ* ***thấp hơn*** *mức phí dịch vụ*, do theo quy định tại Điều 3 Luật Phí và lệ phí thì: *mức phí nhằm cơ bản bù đắp chi phí cung cấp dịch vụ*; trong khi đó, mức phí dịch vụ sẽ bù đắp chi phí và lợi nhuận của Nhà đầu tư.

Dự án đầu tư đường cao tốc Bắc – Nam có các đoạn, tuyến được đầu tư xen kẽ giữa doanh nghiệp và Nhà nước; cùng dịch vụ sử dụng đường cao tốc, mức thu phí/giá khác nhau (chẳng hạn, mức phí dịch vụ đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Dầu Giây do Tổng công ty Phát triển đường cao tốc Việt Nam đang thu là: 2.000 đồng/km; đoạn Dầu Giây – Phan Thiết do NSNN đầu tư, dự kiến mức phí sử dụng đường cao tốc khoảng 1.000 đồng/km) sẽ dẫn đến phản ứng của chủ phương tiện, cũng như khó khăn trong việc điều chỉnh tăng, giảm phí dịch vụ của các dự án BOT; đặc biệt là *Dự án đầu tư theo hình thức PPP* thì không thể đồng thời *vừa thu phí sử dụng đường cao tốc* (hoàn vốn Nhà nước đầu tư), *vừa thu phí dịch vụ* (hoàn vốn phần doanh nghiệp đầu tư).

b) Phù hợp với Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam, phía Đông giai đoạn 2017-2020

Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam, phía Đông giai đoạn 2017-2020: *Đối với những dự án thành phần sử dụng toàn bộ vốn đầu tư công nghiên cứu áp dụng phương án thu giá dịch vụ hợp lý để thu hồi vốn Nhà nước đầu tư****.***

c) Tăng cường hiệu quả khai thác đường cao tốc, tăng cường công tác quản lý trật tự an toàn giao thông trên đường cao tốc

Đường cao tốc có chất lượng cao hơn đường quốc lộ thông thường. Trường hợp không tổ chức thu phí dịch vụ sử dụng đường cao tốc, người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ sẽ có xu hướng tập trung di chuyển trên đường cao tốc, trong đó có cả các phương tiện xe thô sơ, các phương tiện không được phép lưu hành trên đường cao tốc. Điều này dẫn đến lưu lượng phương tiện trên đường cao tốc tăng cao, nhiều phương tiện vi phạm đi vào làn dừng khẩn cấp, gây ra tình trạng phương tiện chuyển làn liên tục, gây ảnh hưởng đến trật tự an toàn giao thông, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông cao, làm giảm vận tốc trung bình lưu thông trên đường cao tốc, làm giảm hiệu quả khai thác đường cao tốc.

Ví dụ, sau khi đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương tạm dừng thu giá dịch vụ, lưu lượng phương tiện trên đường cao tốc tăng đột biến, vận tốc trung bình lưu thông trên tuyến giảm xuống còn từ 60 km – 70 km/giờ, trong khi đó theo thiết kế vận tốc tối đa là 120 km/giờ, vận tốc trung bình khi có thu phí là 100 km/giờ.

Việc thu giá dịch vụ sử dụng đường cao tốc là một trong các giải pháp để tăng cường công tác quản lý. Ngoài việc cân bằng lưu lượng xe lưu thông trên đường cao tốc và trên đường quốc lộ song hành, khi kết hợp với các giải pháp khác như kiểm soát tải trọng xe, giám sát và hạn chế các phương tiện xe thô sơ, xe không được phép lưu hành trên đường cao tốc … sẽ giúp tăng cường hiệu quả khai thác của đường cao tốc, tăng cường các lợi ích do đường cao tốc đem lại.

c) Việc phát triển hệ thống đường cao tốc đem lại nhiều lợi ích, có tác động tích cực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội

(i) Về lĩnh vực kinh tế:

*\* Giải quyết vấn đề lưu thông hàng hóa*

Giá trị hàng hóa chịu tác động bởi các yếu tố như thời hạn sử dụng và việc thu hồi nhanh vốn do giá thành sản xuất của hàng hóa đó, bên cạnh đó những mặt hàng vận chuyển nhanh chóng do giao thông thuận tiện (sử dụng đường cao tốc) sẽ làm giảm thiểu rủi ro trong quá trình vận chuyển, đặc biệt là hàng hóa đông lạnh và hàng rau củ quả, đồng thời làm giảm tối đa chi phí vận hành của hàng hóa.

*\* Tiết kiệm thời gian di chuyển của hành khách*

Trước khi có đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Trung Lương thì các loại phương tiện giao thông đi từ TP. Hồ Chí Minh đến các tỉnh Tây Nam bộ và ngược lại phần lớn đều phải di chuyển trên Quốc lộ 1. Thời gian bình quân phương tiện di chuyển trên Quốc lộ 1 đối với từng loại xe từ 74 phút đến 110 phút (trong điều kiện không bị kẹt xe). Trong khi đó, lưu thông trên đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Trung Lương thì thời gian được rút xuống từ 52 phút đến 72 phút cho từng loại phương tiện. Như vậy, việc di chuyển trên đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Trung Lương so với Quốc lộ 1 có thể tiết kiệm được từ 22 đến 38 phút/tùy từng loại phương tiện.

*\* Mở rộng thị trường, kết nối*

Phát triển kinh tế phải đi đôi với vấn đề phát triển bền vững và cân bằng. Ở góc độ vai trò của giao thông, có thể thấy rằng hệ thống giao thông thuận lợi góp phần khắc phục sự chênh lệch trong phát triển giữa các vùng miền. Đường cao tốc rõ ràng tạo nên một huyết mạch kết nối giữa trung tâm kinh tế và phần còn lại của khu vực kinh tế. Những đóng góp ở góc độ kinh tế vĩ mô của đường cao tốc là: Giảm sự chênh lệch giá cả giữa các khu vực; Giảm sự chênh lệch thu nhập giữa các khu vực; Nâng cao chất lượng dịch vụ xã hội và tạo điều kiện thuận lợi hơn cho vận chuyển hàng hóa và vận tải hành khách.

*\* Rút ngắn khoảng cách vùng miền, nâng cao đời sống văn hóa xã hội*

Do tiết kiệm thời gian và tạo thêm một tuyến lưu thông quan trọng, đường cao tốc rõ ràng có những đóng góp quan trọng đối với phát triển vùng ở những địa phương mà đường cao tốc đi qua hay những địa phương ở hai đầu đường cao tốc. Tuy nhiên, đối với việc rút ngắn khoảng cách vùng miền, có thể thấy các khía cạnh sau:

*Thứ nhất*, đó là việc gia tăng khả năng lựa chọn dịch vụ đối với trung tâm đô thị lớn. Đường cao tốc đã tạo điều kiện thuận lợi hơn cho việc người dân các tỉnh sử dụng các dịch vụ giáo dục, y tế ở các trung tâm thành phố. Với thời gian rút ngắn hơn, việc khám chữa bệnh hiểm nghèo, việc theo học các chương trình giáo dục cao đẳng, đại học, cao học… được gia tăng.

*Thứ hai*, đường cao tốc đóng vai trò trong việc giảm sự khác biệt về giá cả hàng hóa (nhất là hàng hóa nông sản, phục vụ tiêu dùng…). Hàng hóa trung chuyển nhanh hơn, với chi phí thấp hơn làm cho sự chênh lệch giá cả giảm xuống và chất lượng tăng lên. Tính chất cạnh tranh thương mại cũng ngày càng trở nên mạnh hơn, mà đối tượng hưởng lợi là người tiêu dùng.

*Thứ ba*, lưu thông nhanh chóng trên đường cao tốc qua các tỉnh, thành cũng góp phần nâng cao đời sống văn hóa xã hội, khai thác tốt hơn tiềm năng du lịch, tạo điều kiện thuận lợi hơn cho giao lưu văn hóa giữa các vùng miền.

*\* Tiết kiệm chi phí vận hành phương tiện*

Khi đưa vào khai thác đường cao tốc ngoài việc các phương tiện vận tải sẽ được lưu thông với tốc độ cao thì hệ thống quốc lộ song song với đường cao tốc trên cũng sẽ được cải thiện nhờ một lượng lớn phương tiện di chuyển trên đường cao tốc. Việc tăng vận tốc lưu thông của phương tiện sẽ làm giảm chi phí khai thác phương tiện, qua tiết kiệm chi phí khai thác, vận hành phương tiện.

(ii) Về lĩnh vực xã hội:

*\* Giảm thiểu ùn tắc*

Có nhiều nguyên nhân dẫn đến việc ùn tắc giao thông, song một trong các nguyên nhân quan trọng chủ yếu đó là cơ sở hạ tầng giao thông. Nếu hạ tầng giao thông không đáp ứng được những yêu cầu ngày càng phát triển của nền kinh tế và không đi trước trong việc phát triển cơ sở hạ tầng thì việc giải quyết vấn đề ùn tắc là rất khó khăn. Đường cao tốc giúp phân chia lưu lượng trên các đường quốc lộ song song.

Ví dụ, đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương khi đưa vào khai thác đã góp phần trực tiếp vào việc giảm thiểu ùn tắc giao thông tại cửa ngõ phía Tây của TP. Hồ Chí Minh và Thành phố Tân An (tỉnh Long An), nhờ hệ thống nút giao.

*\* Giảm tai nạn giao thông*

Việc phát triển mạng lưới cao tốc sẽ giúp giảm tai nạn giao thông đường bộ. Các nghiên cứu trong nước và kinh nghiệm quốc tế cho thấy kết cấu hạ tầng giao thông có ảnh hưởng lớn đến tình trạng tai nạn. Trên hệ thống quốc lộ, dòng phương tiện lưu thông là dòng hỗn hợp với tốc độ các loại phương tiện rất khác nhau, nhiều giao cắt, đường ngang, cộng với ý thức người tham gia giao thông kém đã dẫn đến tỷ lệ tai nạn giao thông cao.

Theo số liệu thống kê năm 2018, 42% tai nạn giao thông đường bộ xảy ra trên mạng lưới quốc lộ với mật độ 0,27 vụ/km và chỉ có 0,7% vụ tai nạn xảy ra trên mạng lưới cao tốc với mật độ 0,11 vụ/km đường. Kinh nghiệm về đánh giá lợi ích kinh tế của các tổ chức quốc tế cho thấy, trong các dự án đầu tư đường cao tốc, lợi ích kinh tế do giảm tỷ lệ tai nạn giao thông sẽ chiếm khoảng 5% - 10% tổng lợi ích kinh tế của dự án.

\* Tạo công ăn việc làm

*Thứ nhất*, tạo công ăn, việc làm cho cán bộ, công nhân tham gia trực tiếp vào việc xây dựng tuyến đường trên từ khi tiến hành nghiên cứu tiền khả thi cho đến khi dự án đưa vào khai thác và vận hành khai thác trong suốt dòng đời của dự án.

*Thứ hai*, góp phần thúc đẩy kinh tế - xã hội khu vực phát triển, tạo công ăn, việc làm. Chẳng hạn, khi đường cao tốc Nội Bài – Lào Cai đưa vào khai thác, tỉnh Lào Cai đã có bước tăng trưởng gần 200% về nhiều lĩnh vực; hàng loạt các công trình trọng điểm trên địa bàn tỉnh Yên Bái đã và đang được triển khai kết nối với tuyến đường cao tốc Nội Bài – Lào Cai, giúp cho giao thương của tỉnh Yên Bái thuận lợi hơn, đủ điều kiện để thành lập các điểm thông quan nội địa, có thêm nguồn thu và cơ hội thu hút ngày càng nhiều doanh nghiệp, nhà đầu tư tham gia đầu tư sản xuất, kinh doanh tại địa bàn tỉnh.

Tuyến cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây đã khai thác tối đa thế mạnh của từng địa phương trong vùng, là nhân tố tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội các địa phương dọc tuyến nói riêng và Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nói chung (gồm TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu, Bình Dương, Long An, Tây Ninh, Bình Phước…), trong đó lĩnh vực vận tải và du lịch sẽ hưởng lợi nhiều nhất. Giao thông thuận lợi đã giúp các doanh nghiệp vận tải tăng cường khả năng quay vòng xe, khả năng lưu thông hàng hóa và vận chuyển hành khách giữa các tỉnh thành trong khu vực, đặc biệt là hàng hóa từ cảng Cát Lái (TP. Hồ Chí Minh) đến các khu công nghiệp ở các huyện Long Thành, Nhơn Trạch (tỉnh Đồng Nai), cũng như vận chuyển hành khách từ các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long, TP. Hồ Chí Minh đến các địa danh du lịch như Vũng Tàu, Phan Thiết, Đà Lạt,... Từ đó, doanh nghiệp giảm được chi phí sản xuất, tăng khả năng cạnh tranh cho hàng hóa địa phương nói riêng và hàng hóa Việt nói chung. Bên cạnh đó, tuyến cao tốc còn có tác động thúc đẩy sự phát triển thị trường bất động sản khu vực, với nhiều dự án mới quy mô, đồng thời tạo nhiều công ăn việc làm cho người dân địa phương dọc hai bên tuyến cao tốc.

**(iii) Lĩnh vực môi trường**

Phương tiện giao thông là một trong những yếu tố gây ra tác động xấu đến môi trường và gây nguy hại cho sức khỏe của con người. Các tác nhân gây ô nhiễm của giao thông chủ yếu là khí đốt nhiên liệu, bụi và tiếng ồn. Việc xây dựng những tuyến đường mới cách xa khu vực sinh sống của người dân, đường sá được xây dựng mới nhằm giảm tải lưu lượng phương tiện lưu thông cũng là một trong các giải pháp nhằm giảm thiểu những rủi ro do phương tiện giao thông gây ra (giảm thiểu khí thải, bụi và tiếng ồn).

***1.2. Tác động tiêu cực***

Sẽ gặp phản ứng của chủ phương tiện và dư luận xã hội về việc tăng chi phí cho hoạt động kinh doanh vận tải, ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất kinh doanh và thu nhập của người dân.

Để giải quyết vấn đề này cần tăng cường công tác tuyên truyền để người dân và chủ phương tiện hiểu về tác dụng của đường cao tốc như phân tích tại điểm 1.1 nêu trên và sự cần thiết thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ.

Theo tính toán của Bộ Giao thông vận tải trên cơ sở phân tích 05 tuyến đường cao tốc hiện hành, kết quả lượng hóa chi phí vận hành và chi phí thời gian của phương tiện cho thấy so với lưu thông tuyến trên quốc lộ song hành, phương tiện lưu thông trên các tuyến cao tốc sẽ được lợi bình quân theo xe đơn vị là 2.518 đồng/km/xe tiêu chuẩn. Như vậy, nếu thu giá dịch vụ khoảng 1.000 đồng/km/xe tiêu chuẩn thì chủ phương tiện vẫn hưởng lợi khoảng 1.500 đồng/km.

**2. Đánh giá tác động thủ tục hành chính và vấn đề bình đẳng giới**

Dự thảo Nghị quyết không quy định thủ tục hành chính; đồng thời không quy định vấn đề bình đẳng giới. Vì vậy, không thuộc đối tượng phải đánh giá tác động thủ tục hành chính và vấn đề bình đẳng giới theo quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015.

**3. Đánh giá tác động đối với hệ thống pháp luật**

- Tác động tới các quy định của pháp luật: Phù hợp với quy định tại Luật Ngân sách Nhà nước, Luật Giá, Luật Giao thông đường bộ.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: Không có sự xung đột với các điều ước mà Việt Nam tham gia, gia nhập.

**IV. CÁC BIỆN PHÁP TRIỂN KHAI THI HÀNH LUẬT**

Từ những mặt thuận lợi, khó khăn dự kiến sẽ phát sinh nêu trên, để triển khai tốt Nghị quyết này cần phải:

1. Có sự chỉ đạo sát sao của các cấp uỷ Đảng từ Trung ương xuống cơ sở, các cấp chính quyền; sự phối kết hợp chặt chẽ của các cơ quan, đoàn thể.

2. Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến, hướng dẫn, giải thích chính sách nhằm hiểu rõ lợi ích của đường cao tốc; tăng sự đồng thuận, ủng hộ của nhân dân.

Trên đây là báo cáo đánh giá tác động của dự án Nghị quyết của UBTVQH về việc quy định Danh mục hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá./.

**BỘ TÀI CHÍNH**

**Phụ lục 01. Lợi ích đối với người sử dụng đường cao tốc**

*(Kèm theo Báo cáo đánh giá tác động về dự án Nghị quyết của UBTVQH điều chỉnh Danh mục hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá)*

Lợi ích của người sử dụng đường cao tốc được tính toán trên cơ sở so sánh chi phí khi sử dụng đường cao tốc với chi phí khi sử dụng tuyến quốc lộ song hành. Chi phí sử dụng đường bộ gồm chi phí vận hành phương tiện, chi phí thời gian, tai nạn giao thông và các chi phí tác động môi trường. Theo nghiên cứu của các tổ chức quốc tế như Ngân hàng Thế giới, AASHTO, Mỹ, Anh, Úc…. chi phí vận hành phương tiện và chi phí thời gian là hai cấu phần chính, chiếm khoảng 90% - 95% tổng lợi ích của người sử dụng đường.

Trên cơ sở phân tích 05 tuyến đường cao tốc, kết quả lượng hóa chi phí vận hành và chi phí thời gian của phương tiện cho thấy so với lưu thông tuyến trên quốc lộ song hành, phương tiện lưu thông trên các tuyến cao tốc sẽ được lợi bình quân 4.620 đồng/km, trong đó 31% từ tiết kiệm chi phí vận hành phương tiện và 69% từ tiết kiệm thời gian hàng hóa và hành khách trên đường. Loại phương tiện thu được lợi ích lớn nhất là xe khách từ 30 ghế trở lên với bình quân 10.426 đồng/km, phương tiện thu được lợi ích thấp nhất là xe tải <2 tấn với lợi ích bình quân là 1.767 đồng/km. Lợi ích bình quân tính theo xe đơn vị là 2.518 đồng/km/xe tiêu chuẩn.

**Lợi ích người sử dụng đường cao tốc so với quốc lộ**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Loại phương tiện** | **Tiết kiệm VOC (đồng/km)** | **Tiết kiệm VOT (đồng/km)** | **Tổng lợi ích** | |
| **(đồng/km)** | **(đồng/PCU.km)** |
| Xe con | 1.798 | 1.296 | 3.094 | 3.094 |
| Xe tải < 2 tấn | 972 | 795 | 1.767 | 1.767 |
| Xe khách <30 ghế | 1.082 | 4.175 | 5.257 | 3.505 |
| Xe tải 2-4 tấn | 967 | 1.226 | 2.193 | 1.462 |
| Xe khách >30 ghế | 2.045 | 8.381 | 10.426 | 5.213 |
| Xe tải 4-10 tấn | 1.184 | 1.866 | 3.050 | 1.525 |
| Xe tải 10 - 18 tấn, cont 20' | 1.801 | 3.449 | 5.250 | 2.100 |
| Xe tải >18 tấn, cont 40' | 1.731 | 4.189 | 5.920 | 1.480 |
| **Bình quân** | **1.448** | **3.172** | **4.620** | **2.518** |

Như vậy, nếu lựa chọn trả mức phí 1.000 - 1.500 đồng/km/xe tiêu chuẩn để lưu thông trên tuyến cao tốc với thời gian đi lại thấp hơn và chất lượng đường tốt hơn, người sử dụng đường vẫn được lợi từ 1.000 - 1.500 đồng/km/xe tiêu chuẩn tính theo đầu phương tiện so với lưu thông trên các tuyến quốc lộ song hành.

Cụ thể trên tuyến cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương, với lưu lượng bình quân năm 2019 là 83.000 lượt xe/ngày đêm, tiết kiệm chi phí xã hội do sử dụng đường cao tốc sẽ là 2.160 tỷ đồng./.

1. **Về kinh phí bảo trì**: Theo số liệu thống kê, kinh phí bảo trì bình quân hàng năm đối với các tuyến đường cao tốc do Tổng cục Đường bộ Việt Nam quản lý ước tính là 830 triệu đồng/1km, cao hơn nhiều so với kinh phí bảo trì bình quân hàng năm dành cho đường quốc lộ thông thường (khoảng 450 triệu đồng/1km). [↑](#footnote-ref-1)