

DỰ THẢO

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH**Dự thảo Nghị định của Chính phủ quy định về
thanh toán điện tử giao thông đường bộ****I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ****1. Bối cảnh xây dựng chính sách**

Để hiện đại hóa cơ sở hạ tầng giao thông, tăng cường minh bạch trong hoạt động thu phí, văn minh, thuận tiện cho người tham gia giao thông, tiết kiệm chi phí xã hội cũng như góp phần quản lý chặt chẽ phương tiện giao thông đường bộ, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và giữ gìn an ninh trật tự xã hội, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành các Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg ngày 27/3/2017, số 19/2020/QĐ-TTg ngày 17/6/2020 để triển khai hệ thống thu phí điện tử không dừng tại các trạm thu phí đường bộ trên toàn quốc.

Nghiêm túc thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) đã phối hợp với các địa phương, các nhà cung cấp dịch vụ, các nhà đầu tư BOT và các cơ quan đơn vị có liên quan nỗ lực tổ chức triển khai thực hiện. Nhờ chỉ đạo thường xuyên, quyết liệt của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, sự hỗ trợ có hiệu quả của các bộ, ngành trung ương, đến nay hệ thống thu phí điện tử không dừng trên toàn quốc đã hoàn thành công tác lắp đặt, đưa vào hoạt động đồng bộ đáp ứng tiến độ, chất lượng theo yêu cầu (các trạm thu phí đường bộ trên tuyến quốc lộ đã áp dụng thu phí không dừng tại toàn bộ các làn thu phí, chỉ duy trì 01 làn thu phí hỗn hợp/01 chiều xe chạy; tại các tuyến cao tốc tổ chức thu phí không dừng hoàn toàn)¹.

Trong quá trình vận hành hệ thống thu phí điện tử không dừng, các nhà cung cấp dịch vụ không ngừng hoàn thiện hệ thống, nâng cao chất lượng dịch vụ để đáp ứng ngày càng tốt hơn yêu cầu của người sử dụng. Với kênh nạp tiền thuận tiện, đa dạng (nạp tiền trực tiếp tại điểm giao dịch, thông qua hệ thống tin nhắn, phần mềm dịch vụ, ví điện tử, kết nối liên thông giữa tài khoản giao thông với tài khoản ngân hàng của người sử dụng...) và hệ thống điểm dịch vụ chăm sóc khách hàng trải rộng trên toàn quốc nên đến thời điểm này dịch vụ thu phí không dừng đã trở thành quen thuộc đối với chủ các phương tiện tham gia giao thông thể hiện ở số lượng các phương tiện dán thẻ, mở tài khoản thu phí tham gia dịch vụ đạt trên 96% tổng số lượng phương tiện trên cả nước (trên 5,6 triệu phương tiện đã

¹ Đến 15/6/2024 toàn bộ 162 trạm thu phí trên toàn quốc (trong đó 72 trạm thu phí do Bộ GTVT quản lý; 61 trạm thu phí do địa phương quản lý và 29 trạm thu phí do VEC quản lý) đủ điều kiện triển khai với tổng số 925 làn thu phí đã được đầu tư, lắp đặt hoàn thiện thiết bị thu phí điện tử không dừng.

dán thẻ tham gia dịch vụ), số lượng giao dịch thông qua hệ thống thu phí không dừng chiếm tới 95% tổng số giao dịch qua các trạm thu phí trên toàn quốc (theo thống kê, từ khi triển khai đến nay đã có trên 1 tỷ lượt xe giao dịch thông qua hệ thống thu phí điện tử không dừng).

Tuy nhiên, theo quy định hiện nay tài khoản thu phí mới chỉ phục vụ việc thanh toán phí dịch vụ sử dụng đường bộ² chưa tạo được sự thuận lợi tối đa cho người sử dụng, chưa phát huy được hết hiệu quả của tài khoản giao thông và hiệu quả đầu tư của hệ thống.

Trong xu thế chung của việc ứng dụng giao thông thông minh đang thịnh hành trên thế giới, nhiều doanh nghiệp³ và các cơ quan quản lý nhà nước⁴ có ý kiến đề xuất việc mở rộng dịch vụ trung gian thanh toán trên nền tảng hệ thống thu phí điện tử không dừng đã đầu tư như: thu phí tại các cảng hàng không, thu phí cảng biển, thu phí bãi đỗ xe, thu phí điểm đỗ xe lòng đường, phí kiểm định... Việc mở rộng thêm các dịch vụ mới trên nền tảng của hệ thống thu phí điện tử không dừng sẽ mang lại nhiều lợi ích xã hội, thuận tiện cho người sử dụng dịch vụ và hiệu quả đầu tư của các dự án thu phí điện tử không dừng như:

- Người dân, chủ phương tiện giao thông chỉ cần sử dụng duy nhất một tài khoản thu phí để chi trả cho nhiều dịch vụ qua đó tăng tiện ích, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân, chủ phương tiện giao thông, tiết kiệm chi phí.

- Góp phần hiện đại hóa cơ sở hạ tầng đối với hệ thống giao thông tĩnh hiện còn lạc hậu, chưa đáp ứng được nhu cầu tại các nhà ga, bến cảng, sân bay, bãi đỗ xe...

- Tận dụng nền tảng, hệ thống thu phí điện tử không dừng sẵn có mà không phải đầu tư mới một số hệ thống tương tự, tiết kiệm cho người dân, chi phí xã hội, đồng thời nâng cao hiệu quả của các dự án thu phí điện tử không dừng.

- Phù hợp với chủ trương của Nhà nước về hạn chế sử dụng tiền mặt.

Việc mở rộng thêm dịch vụ mới trên nền tảng của hệ thống thu phí điện tử không dừng phù hợp với quy định tại Quyết định 19/2020/QĐ-TTg ngày 17/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ⁵, tuy nhiên quá trình tổ chức thực hiện gặp một số khó khăn, vướng mắc như sau:

- Do hệ thống thu phí điện tử không dừng là lĩnh vực mới, liên quan tới nhiều

² khoản 8 Điều 3 Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg quy định “Tài khoản thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ là tài khoản của chủ phương tiện mở tại nhà cung cấp dịch vụ thu phí để trả phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử không dừng”.

³ Tổng công ty cảng Hàng không Việt Nam - CTCP tại văn bản số 120/TCTCHK-KTCNMT ngày 10/01/2023; Công ty Cổ phần dịch vụ EPAY tại văn bản số 84/2023/EPAY-CV ngày 31/3/2023; Công ty TNHH Thu phí tự động VETC tại các văn bản số 05/VETC-ĐT ngày 17/3/2023 và số 256B/VETC-PC ngày 24/3/2023; Công ty Cổ phần giao thông số Việt Nam (VDTC) tại văn bản số 575/VDTC-ĐT ngày 10/3/2023.

⁴ Cục Đường bộ Việt Nam tại các văn bản số 2377/CĐBVN-KHCN,MT&HTQT ngày 18/4/2023 và số 2070/ CĐBVN-KHCN,MT&HTQT ngày 06/4/2023; Bộ Công An tại văn bản số 1234/BCA-CSKT ngày 20/4/2023.

⁵ Khoản 11 Điều 26 Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg ngày 14/6/2020 của Thủ tướng Chính phủ quy định: “Trong quá trình vận hành hệ thống thu phí điện tử không dừng, nhà cung cấp dịch vụ thu phí được phép đề xuất triển khai mở rộng thêm dịch vụ mới trên cơ sở đảm bảo lợi ích xã hội, hiệu quả dự án và phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền chấp thuận”.

cơ quan, đơn vị, ngành, lĩnh vực nên trong quá trình triển khai thực hiện, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành các Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg ngày 27/3/2017 và số 19/2020/QĐ-TTg ngày 17/6/2020 làm cơ sở để các cơ quan, đơn vị có liên quan căn cứ tổ chức thực hiện. Tại các Quyết định nêu trên, hệ thống thu phí điện tử không dừng (bao gồm cả tài khoản thu phí) chỉ phục vụ việc thanh toán dịch vụ thu phí đường bộ tại các trạm thu phí đường bộ⁶, không hướng dẫn thanh toán cho các loại dịch vụ khác; do vậy để có thể triển khai mở rộng các dịch vụ khác trên nền tảng hệ thống thu phí điện tử không dừng cần điều chỉnh Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg làm cơ sở tổ chức triển khai thực hiện.

- Việc thanh toán phí sử dụng đường bộ qua tài khoản thu phí là một loại dịch vụ thanh toán điện tử đặc thù chỉ phục vụ thu phí đường bộ nên không thuộc phạm vi quản lý của Ngân hàng nhà nước; trường hợp mở rộng dịch vụ thanh toán cần thiết phải có tham gia quản lý của Ngân hàng nhà nước tương tự như các hình thức thanh toán điện tử khác.

- Tại khoản 8, Điều 3, Luật PPP quy định “*Doanh nghiệp dự án PPP là doanh nghiệp do nhà đầu tư thành lập có mục đích duy nhất để ký kết và thực hiện hợp đồng dự án PPP*”. Theo quy định này, các nhà cung cấp dịch vụ thu phí (là DNDA của các dự án thu phí không dừng) được thành lập với mục đích chỉ để thực hiện nhiệm vụ thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ; trường hợp muốn mở rộng dịch vụ trên nền tảng hệ thống thu phí điện tử không dừng cần phải điều chỉnh dự án thu phí điện tử không dừng để bổ sung các dịch vụ tăng thêm vào phạm vi dự án (trước đây Bộ GTVT báo cáo Thủ tướng Chính phủ xin chủ trương triển khai dự án thu phí điện tử không dừng chỉ với mục tiêu thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ, chưa bao gồm các dịch vụ khác).

Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg là văn bản quy phạm pháp luật không quy định chi tiết Luật, được ban hành theo thẩm quyền của Thủ tướng Chính phủ theo quy định tại điểm b khoản 2 Điều 5 Quy chế làm việc của Chính phủ Ban hành kèm theo Nghị định số 138/2016/NĐ-CP ngày 01/10/2016 của Chính phủ để triển khai thí điểm cơ chế, chính sách. Nghị định số 39/2022/NĐ-CP ngày 18 /6/2022 của Chính phủ thay thế Nghị định số 138/2016/NĐ-CP không quy định lại thẩm quyền này cho Thủ tướng Chính phủ do đó không thể điều chỉnh Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg để giải quyết các khó khăn, vướng mắc và các vấn đề nêu trên.

Do đó, trong quá trình xây dựng Luật Đường bộ, Chính phủ đã xây dựng nội dung thanh toán điện tử giao thông đường bộ. Ngày 27/6/2024, tại kỳ họp thứ 7 Quốc hội khóa XV đã thông qua Luật Đường bộ, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025 trong đó có Điều 43 Thanh toán điện tử giao thông đường bộ và tại khoản 4 Điều 43 quy định: “*Chính phủ quy định chi tiết Điều này*”.

⁶ Tại khoản 8 Điều 3 Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg ngày 17/6/2020 của Thủ tướng Chính phủ: “8. *Tài khoản thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ (sau đây gọi tắt là tài khoản thu phí) là tài khoản của chủ phương tiện mở tại nhà cung cấp dịch vụ thu phí để trả phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử không dừng*”.

Vì vậy, cần nghiên cứu các vấn đề, các khó khăn, vướng mắc nêu trên; các quy định mới về thanh toán không dùng tiền mặt để tham mưu xây dựng Nghị định của Chính phủ quy định về thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

- Kế thừa các Quy định của Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg ngày 17 tháng 6 năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ về việc thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động.

- Mở rộng phạm vi sử dụng dịch vụ hệ thống thu phí điện tử không dùng cho các đối tượng: thu phí tại các cảng hàng không, thu phí cảng biển, thu phí bãi đỗ xe, thu phí điểm đỗ xe lòng đường, phí kiểm định...

- Mở rộng các hình thức thanh toán để tạo thuận lợi cho chủ phương tiện

- Tăng sự cạnh tranh cho các đơn vị cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử giao thông, vận hành hệ thống điểm thu.

- Phù hợp với quy định thanh toán không dùng tiền mặt hiện hành.

II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH

Để thực hiện các mục tiêu nêu trên, dự thảo Nghị định quy định cụ thể các chính sách xây dựng hệ thống thanh toán điện tử giao thông đường bộ trên nền tảng hệ thống thu phí điện tử không dùng trong đó tập trung vào các vấn đề sau:

Chính sách 1: Quy định về nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử;

Chính sách 2: Quy định về tài khoản giao thông;

Chính sách 3: Quy định về thanh toán điện tử giao thông đường bộ;

Chính sách 4: Quy định về bảo mật, an toàn thông tin, bảo vệ dữ liệu cá nhân.

1. Chính sách 1: Quy định về nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử

1.1. Đặt vấn đề

Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg quy định về nhà cung cấp dịch vụ thu phí là đơn vị được cơ quan nhà nước có thẩm quyền lựa chọn để cung cấp dịch vụ thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ. Trên thực tế có 2 đơn vị là Công ty TNHH thu phí tự động VETC (Công ty VETC) và Công ty cổ phần giao thông số Việt Nam (Công ty VDTC) là 2 doanh nghiệp dự án BOO được Bộ GTVT lựa chọn để cung cấp dịch vụ thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ trên toàn quốc.

Nếu quy định nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử trên cơ sở giữ nguyên quy định về nhà cung cấp dịch vụ thu phí thì sẽ không phù hợp với sự mở rộng dịch vụ trên nền tảng hệ thống thu phí điện tử không dùng. Mặt khác, các nhà cung cấp dịch vụ thu phí hiện nay chỉ cung cấp dịch vụ theo phạm vi của dự án BOO do Bộ GTVT là cơ quan có thẩm quyền, khi bổ sung dịch vụ sẽ phải điều chỉnh dự án. Đồng thời, có nhiều dịch vụ sẽ không thuộc phạm vi quản lý của Bộ GTVT như thu phí tại các cảng hàng không, thu phí bãi đỗ xe, thu phí điểm đỗ xe lòng

đường. Do đó, nếu bổ sung tất cả các dịch vụ này sẽ vượt quá thẩm quyền quản lý của Bộ GTVT.

1.2. Mục tiêu của chính sách

- Kế thừa quy định về nhà cung cấp dịch vụ thu phí theo Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg.

- Tách bạch vai trò của nhà cung cấp dịch vụ thu phí theo Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg với vai trò của đơn vị vận hành thu tại điểm thu.

- Tăng sự cạnh tranh cho các đơn vị cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử giao thông.

1.3. Các phương án đề xuất

- Phương án 1: Quy định nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử trên cơ sở giữ nguyên quy định về nhà cung cấp dịch vụ thu phí theo Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg, cho phép nhà cung cấp dịch vụ thu phí mở rộng tất cả các dịch vụ trên nền tảng hệ thống thu phí điện tử không dừng.

- Phương án 2: Quy định 2 hình thức nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử: (1) Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán tiền sử dụng đường bộ trên cơ sở kế thừa quy định về nhà cung cấp dịch vụ thu phí theo Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg, cho phép cung cấp thêm một số dịch vụ trên cơ sở được Bộ GTVT chấp thuận; (2) Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán giao thông đường bộ là đơn vị mới, chỉ cung cấp các dịch vụ không do Bộ GTVT quản lý.

1.4. Đánh giá tác động các phương án

1.4.1. Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Quy định về nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử không thay đổi nhiều so với quy định hiện hành.

- Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử tận dụng được tối đa nền tảng hệ thống thu phí điện tử không dừng để cung cấp mở rộng cho các dịch vụ khác.

- Chủ phương tiện chỉ sử dụng dịch vụ của một nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử, không phải thay đổi hành vi sử dụng dịch vụ.

b) Tác động tiêu cực

- Hạn chế sự cạnh tranh do hiện nay chỉ có 2 doanh nghiệp dự án trở thành nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử.

- Hợp đồng BOO của Nhà đầu tư/Doanh nghiệp dự án với Bộ GTVT thường xuyên phải điều chỉnh khi bổ sung dịch vụ (điều chỉnh quy mô, phạm vi dự án).

- Bộ GTVT phải quản lý tất cả các dịch vụ thu do nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử, trong đó có nhiều dịch vụ không thuộc thẩm quyền quản lý của Bộ GTVT.

c) Tác động về giới: không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: không làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: không ảnh hưởng
- Tác động tới các quy định của pháp luật: Bộ GTVT phải quản lý nhiều dịch vụ không thuộc thẩm quyền quản lý của Bộ GTVT.
- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không có.

1.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Bổ sung Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán giao thông đường bộ trong để cung cấp các dịch vụ thu mới nên tăng được sự cạnh tranh, không tạo ra sự độc quyền trong cung cấp dịch vụ thanh toán.

- Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán tiền sử dụng đường bộ vẫn kế thừa vẫn đảm bảo quyền lợi theo quy định tại Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg.

- Phân định rõ phạm vi quản lý của Bộ GTVT với các đơn vị khác trong việc quản lý cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử.

b) Tác động tiêu cực

- Không tận dụng được tối đa nền tảng hệ thống thu phí điện tử không dùng để cung cấp mở rộng cho các dịch vụ khác.

- Chủ phương tiện phải sử dụng dịch vụ của nhiều nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử, phải thay đổi một số hành vi sử dụng

c) Tác động về giới: không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: không làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: không ảnh hưởng
- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo phân định rõ phạm vi quản lý của cơ quan có thẩm quyền.
- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không có.

1.5. Lựa chọn phương án

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy giải pháp tối ưu là lựa chọn Phương án 2. Phương án đảm bảo được tính kế thừa quy định của Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg, hạn chế được sự độc quyền trong cung cấp

dịch vụ thanh toán điện tử, phân định rõ phạm vi quản lý của cơ quan có thẩm quyền.

2. Chính sách 2: Quy định về tài khoản giao thông

2.1. Xác định vấn đề

Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg quy định tài khoản thu phí là tài khoản của chủ phương tiện mở tại nhà cung cấp dịch vụ thu phí ngay lần đầu gắn thẻ đầu cuối để trả phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử không dùng tiền; Chủ phương tiện nộp tiền vào tài khoản thu phí (thông qua các hình thức nộp trực tiếp, liên thông tài khoản ngân hàng và các hình thức khác) để sử dụng dịch vụ thu phí điện tử không dùng tiền theo quy định. Do tài khoản thu phí chỉ để trả phí dịch vụ sử dụng đường bộ nên được coi là công cụ thanh toán nội bộ của Bộ GTVT và Bộ Tài chính có thẩm quyền quản lý tài khoản này. Hiện nay, đã có trên 5,6 triệu phương tiện dán thẻ, mở tài khoản thu phí để trả phí sử dụng đường bộ, đạt trên 96% tổng số lượng phương tiện trên cả nước.

Luật Đường bộ quy định: *“Thanh toán điện tử giao thông đường bộ là việc thanh toán các loại phí, giá, tiền dịch vụ liên quan đến hoạt động giao thông của phương tiện giao thông đường bộ thông qua tài khoản giao thông. Tài khoản giao thông là tài khoản mở cho chủ phương tiện giao thông đường bộ và kết nối với phương tiện thanh toán hợp pháp để thực hiện thanh toán không dùng tiền mặt theo quy định của pháp luật về ngân hàng”*. Theo quy định này tài khoản giao thông là tài khoản không có tiền, chỉ bao gồm các thông tin để xác định đối tượng thanh toán, xác định số tiền phải thanh toán. Để thực hiện thanh toán, tài khoản giao thông phải được kết nối với phương tiện thanh toán không dùng tiền mặt.

Như vậy tài khoản thu phí theo Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg được tách thành tài khoản giao thông và phương tiện thanh toán không dùng tiền mặt theo quy định của pháp luật ngân hàng kết nối với tài khoản giao thông.

2.2. Mục tiêu chính sách

- Kế thừa quy định về trách nhiệm của Nhà cung cấp dịch vụ thu phí theo Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg.
- Đảm bảo phù hợp với quy định về nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử.
- Đảm bảo phù hợp với quy định của pháp luật ngân hàng về thanh toán không dùng tiền mặt.

2.3. Các phương án đề xuất

- Phương án 1:

+ Tài khoản giao thông do Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán tiền sử dụng đường bộ (là nhà cung cấp dịch vụ thu phí theo Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg) mở. Tài khoản giao thông phải được kết nối với một phương tiện thanh toán hợp pháp của chủ phương tiện theo quy định của pháp luật ngân hàng về thanh toán không dùng tiền mặt để thực hiện thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

+ Tài khoản giao thông được đồng bộ với cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ của Bộ Giao thông vận tải (theo quy định tại Điều 7 Luật Đường bộ) để chia sẻ cho Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán giao thông đường bộ sử dụng.

- Phương án 2:

+ Tài khoản giao thông do Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán tiền sử dụng đường bộ (là nhà cung cấp dịch vụ thu phí theo Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg) mở. Tài khoản giao thông phải được kết nối với ví điện tử của chủ phương tiện để thực hiện thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

+ Tài khoản giao thông được đồng bộ với cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ của Bộ Giao thông vận tải (theo quy định tại Điều 7 Luật Đường bộ) để chia sẻ cho Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán giao thông đường bộ sử dụng.

- Phương án 3:

+ Tài khoản giao thông do Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử mở. Tài khoản giao thông phải được kết nối với một phương tiện thanh toán hợp pháp của chủ phương tiện theo quy định của pháp luật ngân hàng về thanh toán không dùng tiền mặt để thực hiện thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

+ Các nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử kết nối hệ thống điều hành và trung tâm dữ liệu để kết nối liên thông thông tin tài khoản giao thông.

- Phương án 4:

+ Tài khoản giao thông do Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử mở. Tài khoản giao thông phải được kết nối với một phương tiện thanh toán hợp pháp của chủ phương tiện theo quy định của pháp luật ngân hàng về thanh toán không dùng tiền mặt để thực hiện thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

+ Các nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử kết nối hệ thống điều hành và trung tâm dữ liệu để kết nối với cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ của Bộ Giao thông vận tải (theo quy định tại Điều 7 Luật Đường bộ) để chia sẻ.

2.4. Đánh giá tác động các phương án

2.4.1. Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Kế thừa được trách nhiệm của Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán tiền sử dụng đường bộ (là nhà cung cấp dịch vụ thu phí theo Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg) để dán thẻ, mở tài khoản giao thông cho chủ phương tiện và quản lý tài khoản giao thông.

- Chủ tài khoản giao thông linh hoạt trong việc kết nối tài khoản giao thông với phương tiện thanh toán không dùng tiền mặt để thanh toán điện tử giao thông.

- Kết nối với cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ để chia sẻ cho Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán giao thông đường bộ sử dụng để cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử giao thông.

b) Tác động tiêu cực

- Hiện nay, hệ thống quản lý cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ chưa hình thành nên việc thực thi các quy định này phụ thuộc vào tiến độ xây dựng hệ thống quản cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

- Tốc độ xử lý của hệ thống thu phí điện tử không dùng có thể bị ảnh hưởng do tăng thêm kết nối với phương tiện thanh toán.

c) Tác động về giới: việc giữ nguyên chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: phát sinh thủ tục hành chính nội bộ để xem xét điều kiện Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán giao thông đường bộ được phép kết nối với hệ thống quản lý cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ để sử dụng thông tin tài khoản giao thông.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp được đảm bảo theo quy định.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: quy định thêm về kết nối phương tiện thanh toán, kết nối cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ; quy định về sử dụng tài khoản giao thông.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

2.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Kế thừa được trách nhiệm của Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán tiền sử dụng đường bộ (là nhà cung cấp dịch vụ thu phí theo Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg) để dán thẻ, mở tài khoản giao thông cho chủ phương tiện và quản lý tài khoản giao thông.

- Tốc độ xử lý của hệ thống thu phí điện tử không dùng ít bị ảnh hưởng do kết nối trực tiếp với ví điện tử.

- Kết nối với cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ để chia sẻ cho Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán giao thông đường bộ sử dụng để cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử giao thông.

b) Tác động tiêu cực

- Hiện nay, hệ thống quản lý cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ chưa hình thành nên việc thực thi các quy định này phụ thuộc vào tiến độ xây dựng hệ thống quản cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

- Chủ tài khoản giao thông bắt buộc phải sử dụng ví điện tử để kết nối với tài khoản giao thông.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: phát sinh thủ tục hành chính nội bộ để xem xét điều kiện Nhà cung cấp dịch vụ thanh toán giao thông đường bộ được phép kết nối với hệ thống quản lý cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ để sử dụng thông tin tài khoản giao thông.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách không làm ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: quy định thêm về kết nối phương tiện thanh toán, kết nối cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ; quy định về sử dụng tài khoản giao thông.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

2.4.3. Phương án 3

a) Tác động tích cực

- Chủ phương tiện có nhiều lựa chọn về nhà cung cấp dịch vụ để dán thẻ và mở tài khoản.

- Việc triển khai không phụ thuộc vào tiến độ xây dựng hệ thống quản cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

- Chủ tài khoản giao thông linh hoạt trong việc kết nối tài khoản giao thông với phương tiện thanh toán không dùng tiền mặt để thanh toán điện tử giao thông.

b) Tác động tiêu cực

- Kết nối hình sao giữa các nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử có thể làm ảnh hưởng đến tốc độ xử lý của hệ thống thanh toán điện tử giao thông.

- Tốc độ xử lý của hệ thống thu phí điện tử không dùng tiền mặt có thể bị ảnh hưởng do tăng thêm kết nối với phương tiện thanh toán.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính mới nên không ảnh hưởng đến chi phí của doanh nghiệp và cá nhân.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách không làm ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: quy định thêm về kết nối phương tiện thanh toán; quy định về sử dụng tài khoản giao thông.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

2.4.4. Phương án 4

a) Tác động tích cực

- Chủ phương tiện có nhiều lựa chọn về nhà cung cấp dịch vụ để dán thẻ và mở tài khoản.

- Chủ tài khoản giao thông linh hoạt trong việc kết nối tài khoản giao thông với phương tiện thanh toán không dùng tiền mặt để thanh toán điện tử giao thông.

- Các nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử thông qua hệ thống quản lý cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ sẽ giảm sự ảnh hưởng tới tốc độ xử lý của hệ thống thanh toán.

b) Tác động tiêu cực

- Hiện nay, hệ thống quản lý cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ chưa hình thành nên việc thực thi các quy định này phụ thuộc vào tiến độ xây dựng hệ thống quản cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

- Tốc độ xử lý của hệ thống thu phí điện tử không dùng tiền mặt có thể bị ảnh hưởng do tăng thêm kết nối với phương tiện thanh toán.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính mới nên không ảnh hưởng đến chi phí của doanh nghiệp và cá nhân.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách không làm ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: quy định thêm về kết nối phương tiện thanh toán, kết nối cơ sở dữ liệu thanh toán điện tử giao thông đường bộ; quy định về sử dụng tài khoản giao thông.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

2.5. Lựa chọn phương án

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 1. Chính sách này sẽ đảm bảo hài hòa quyền lợi, trách nhiệm của các nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử; tạo sự linh hoạt cho chủ phương tiện trong kết nối với phương tiện thanh toán.

3. Chính sách 3: quy định về thanh toán điện tử giao thông

3.1. Xác định vấn đề

Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg chỉ quy định về thanh toán phí sử dụng dịch vụ đường bộ, chưa có quy định cho việc thanh toán cho các dịch vụ khác qua hệ thống thanh toán điện tử giao thông (trên nền tảng hệ thống thu phí điện tử không dừng).

Cần nghiên cứu xây dựng quy định cho thanh toán điện tử giao thông bao gồm tất cả các loại hình dịch vụ.

3.2. Mục tiêu chính sách

- Kế thừa quy định về thanh toán phí sử dụng dịch vụ đường bộ trong Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg.

- Phù hợp với quy định về nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử và quy định về tài khoản giao thông trong Nghị định.

- Đảm bảo phù hợp cho tất cả các loại hình dịch vụ.

- Không gây khó khăn cho người dân và doanh nghiệp trong việc sử dụng dịch vụ thanh toán điện tử giao thông.

3.3. Các phương án đề xuất

- Phương án 1: quy định chung một hình thức thanh toán điện tử giao thông.

- Phương án 2: quy định riêng về thanh toán dịch vụ sử dụng đường bộ và thanh toán cho các dịch vụ khác (các dịch vụ thanh toán điện tử giao thông, trừ dịch vụ sử dụng đường bộ).

3.4. Đánh giá tác động các phương án

3.4.1. Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Các đối tượng tham gia không phải thực hiện theo nhiều quy định khác nhau.

b) Tác động tiêu cực

- Thu phí điện tử không dừng cho thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ có đặc thù riêng, đòi hỏi tốc độ xử lý nhanh. Thu phí các dịch vụ khác không có yêu cầu cao về tốc độ xử lý. Nếu quy định chung như thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ thì hệ thống thu phí cho các dịch vụ khác sẽ phải đầu tư tốn kém hơn.

- Quy định chung một hình thức thanh toán điện tử giao thông sẽ khó đảm bảo phù hợp với quy định về nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử trong Nghị

định, khó phân định vai trò của các bên tham gia vào quy trình thanh toán điện tử giao thông.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính mới nên không ảnh hưởng đến chi phí của doanh nghiệp và cá nhân.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Việc giữ nguyên các chính sách về quản lý phương tiện tham gia giao thông không làm ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: khó đảm bảo phù hợp với quy định về nhà cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử trong Nghị định, khó phân định vai trò của các bên tham gia vào quy trình thanh toán điện tử giao thông.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

3.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Quy định riêng về thanh toán dịch vụ sử dụng đường bộ kế thừa quy định về thanh toán phí sử dụng dịch vụ đường bộ trong Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg mà không làm ảnh hưởng đến quy định thanh toán các dịch vụ khác.

- Phân định rõ 2 quy định thanh toán cho 2 loại hình dịch vụ có yêu cầu kỹ thuật khác nhau; từ đó phân định rõ vai trò của các bên tham gia vào quá trình cung cấp các dịch vụ thanh toán điện tử.

b) Tác động tiêu cực

- Các bên tham gia phải thực hiện nhiều quy định khác nhau

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: không làm phát sinh thủ tục hành chính mới cho cá nhân và doanh nghiệp.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách này đảm bảo quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: bổ sung các quy định thanh toán các dịch vụ khác.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

3.5. Lựa chọn phương án

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là lựa chọn Phương án 2 để đảm bảo mục tiêu xây dựng chính sách.

4. Chính sách 4: quy định về bảo mật, an toàn thông tin, bảo vệ dữ liệu cá nhân

4.1. Xác định vấn đề

Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg chỉ quy định nguyên tắc về bảo đảm an toàn, bảo mật thông tin cá nhân thông tin người sử dụng mà không có quy định cụ thể chi tiết về bảo mật, an toàn thông tin, bảo vệ dữ liệu cá nhân.

Hệ thống thanh toán điện tử giao thông đường bộ là một hệ thống công nghệ thông tin có số lượng người sử dụng lớn, yêu cầu tốc độ xử lý nhanh, quản lý nhiều dữ liệu cá nhân, thông tin có ảnh hưởng đến bí mật, an ninh, quốc phòng.

Chính phủ mới ban hành Nghị định số 13/2023/NĐ-CP ngày 17/4/2023 quy định về bảo vệ dữ liệu cá nhân cần được thực hiện trong hệ thống thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

Như vậy, vấn đề bảo mật, an toàn thông tin, bảo vệ dữ liệu cá nhân cho hệ thống thanh toán điện tử giao thông đường bộ là rất cần thiết, cần được nghiên cứu để quy định trong Nghị định.

4.2. Mục tiêu chính sách

- Đảm bảo bảo mật, an toàn thông tin, bảo vệ dữ liệu cá nhân cho hệ thống thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

- Không gây khó khăn cho người dân và doanh nghiệp trong quá trình cung cấp, sử dụng dịch vụ thanh toán điện tử giao thông đường bộ

4.3. Các phương án đề xuất

- Phương án 1: Chỉ quy định nguyên tắc về bảo mật, an toàn thông tin, bảo vệ dữ liệu cá nhân cho hệ thống thanh toán điện tử giao thông đường bộ

- Phương án 2: Quy định cụ thể các yêu cầu về bảo mật, an toàn thông tin, bảo vệ dữ liệu cá nhân cho hệ thống thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

4.4. Đánh giá tác động các phương án

4.4.1 Phương án 1

a) Tác động tích cực

Chỉ quy định nguyên tắc nên các bên có thể tùy biến, linh hoạt trong quá trình thực hiện.

b) Tác động tiêu cực

- Khó khăn trong việc đảm bảo các bên tuân thủ các quy định pháp luật về bảo mật, an toàn thông tin, bảo vệ dữ liệu cá nhân trong sử dụng dịch vụ thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

- Cách hiểu và thực thi chính sách bảo mật, an toàn thông tin, bảo vệ dữ liệu cá nhân của các bên tham gia có thể khác nhau dẫn đến xung đột trong quá trình thực hiện.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: các thủ tục hành chính được giữ nguyên như hiện hành.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Việc giữ nguyên như quy định hiện hành không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: không quy định rõ trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

4.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Quy định rõ ràng trách nhiệm, quyền lợi của các bên tham gia về bảo mật, an toàn thông tin, bảo vệ dữ liệu cá nhân cho hệ thống thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

- Cách hiểu và thực thi chính sách bảo mật, an toàn thông tin, bảo vệ dữ liệu cá nhân của các bên tham gia là thống nhất.

b) Tác động tiêu cực:

- Các bên tham gia thực hiện theo đúng quy định, không có sự linh hoạt trong quá trình triển khai thực hiện.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: không làm phát sinh thủ tục hành chính mới cho cá nhân và doanh nghiệp.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách này không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: Quy định rõ ràng trách nhiệm, quyền lợi của các bên tham gia về bảo mật, an toàn thông tin, bảo vệ dữ liệu cá nhân cho hệ thống thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

4.5. Lựa chọn phương án

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2 quy định rõ ràng trách nhiệm, quyền lợi của các bên tham gia về bảo mật, an toàn thông tin, bảo vệ dữ liệu cá nhân cho hệ thống thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

III. LẤY Ý KIẾN

Báo cáo đánh giá tác động của chính sách trong dự thảo Nghị định của Chính phủ quy định về thanh toán điện tử giao thông đường bộ được gửi lấy ý kiến của Ngân hàng Nhà nước, Bộ Tài chính, Bộ Tư pháp, một số Bộ ngành và đơn vị có liên quan đến hoạt động thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

Các ý kiến tham gia góp ý đối với dự thảo Báo cáo đánh giá tác động được Bộ GTVT nghiên cứu, tiếp thu và giải trình cụ thể (có Bảng tổng hợp các ý kiến tham gia gửi kèm).

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tư pháp;
- Lưu: VT, TTCNTT (03).

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Nguyễn Duy Lâm