

Hà Nội, ngày tháng năm 2024

## DỰ THẢO

## BÁO CÁO

## Tổng kết triển khai hệ thống thu phí điện tử không dừng

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.

Các Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg ngày 27/3/2017, số 19/2020/QĐ-TTg ngày 17/6/2020 là cơ sở pháp lý cho hoạt động của hệ thống thu phí đường bộ theo hình thức điện tử không dừng để các cơ quan, tổ chức tuân thủ theo quy định.

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)<sup>1</sup>.

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 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

<sup>1</sup> 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.

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, hệ thống thu phí điện tử không dừng mới chỉ phục vụ việc thanh toán phí dịch vụ sử dụng đường bộ nên 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 nghiệp và các cơ quan quản lý nhà nước 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.

Bộ GTVT báo cáo tổng kết quá trình triển khai hệ thống thu phí điện tử không dừng đến nay như sau:

## **I. Kết quả thực hiện**

### **1. Tình hình xây dựng, ban hành văn bản triển khai**

Để triển khai hệ thống thu phí điện tử không dừng, Bộ GTVT và các đơn vị trực thuộc đã nghiên cứu tham mưu cấp có thẩm quyền ban hành hoặc ban hành các văn bản để triển khai, cụ thể là:

- Tham mưu Thủ tướng Chính phủ ban hành:

+ Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg ngày 27/3/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng;

+ Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg ngày 17/6/2020 của Thủ tướng Chính phủ về việc thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử không dừng.

- Bộ GTVT đã ban hành:

+ Quyết định số 2255/QĐ-BGTVT ngày 21/7/2016 về việc ban hành yêu cầu kỹ thuật chung đối với hệ thống thu phí điện tử không dừng sử dụng công nghệ RFID trong giao thông vận tải đường bộ;

+ Quyết định số 1118/QĐ-BGTVT ngày 31/5/2018 về lộ trình triển khai thu phí điện tử không dừng đối với các dự án do Bộ GTVT là cơ quan nhà nước có thẩm quyền;

+ Thông tư số 45/2021/TT-BGTVT ngày 31/12/2021 của Bộ GTVT quy định về hoạt động trạm thu phí đường bộ.

- Tổng cục ĐBVN/Cục ĐBVN đã ban hành:

+ Quyết định số 2792/QĐ-TCĐBVN ngày 10/10/2016 của Tổng cục ĐBVN về việc ban hành mã trạm giao dịch (Toll ID) đối với hệ thống thu phí điện tử

không dừng sử dụng công nghệ RFID tại các trạm thu phí trên toàn quốc thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ Giao thông vận tải;

+ Quyết định số 583/QĐ-TCĐBVN ngày 15/3/2019 của Tổng cục ĐBVN quy định tạm thời về chỉ số đánh giá hiệu năng vận hành (KPI) hệ thống thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng tại các trạm thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ;

+ Quyết định số 2477/QĐ-CĐBVN ngày 10/6/2024 của Cục ĐBVN quy định về chỉ số đánh giá hiệu năng vận hành (KPI) hệ thống thu phí sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử không dừng.

## **2. Công tác tuyên truyền, phổ biến các văn bản triển khai**

Để triển khai thực hiện có hiệu quả hệ thống thu phí điện tử không, nâng cao ý thức pháp luật của Nhà đầu tư BOT và người dân trong việc thực hiện chủ trương, chính sách về việc thu phí điện tử không dừng; đẩy nhanh việc lắp đặt, xây dựng hệ thống thu phí điện tử không dừng đồng bộ trên toàn quốc, bảo đảm vận hành liên tục, nhanh chóng, hiệu quả và an toàn; đồng thời giảm ùn tắc giao thông và công khai, minh bạch trong thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ, Bộ GTVT đã ban hành Quyết định số 1000/QĐ-BGTVT ngày 16/5/2018 về kế hoạch tuyên truyền, phổ biến quy định về thu phí điện tử không dừng và đã triển khai các nội dung sau:

- Tổ chức Hội nghị tuyên truyền về thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng tại 02 khu vực vào tháng 04/2018. Với thành phần: Ban ATGT các tỉnh, các Sở GTVT, doanh nghiệp vận tải, trung tâm đăng kiểm, Nhà đầu tư BOT...

- Phối hợp thường xuyên với 05 Đài Truyền hình và 15 Báo, Tạp chí và đồng thời cung cấp thông tin về quá trình triển khai thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng cho gần 100 cơ quan báo chí, thông tin truyền thông.

- Tổ chức biên soạn, phát hành tờ rơi tuyên truyền về thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng đến đông đảo người dân, đặc biệt là lái xe kinh doanh vận tải.

- Trực tiếp tuyên truyền dán thẻ đầu cuối thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng tại các tỉnh, thành phố trên toàn quốc; tại bến xe. Đối tượng tuyên truyền tập trung vào người dân và doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

Đồng thời yêu cầu các Sở GTVT tăng cường công tác tuyên truyền dán thẻ đầu cuối thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng đến người dân, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải, các cơ quan, đơn vị trên địa bàn.

- Đã yêu cầu các đơn vị tổ chức các đội dán thẻ lưu động đến các cơ quan, đơn vị để trực tiếp thực hiện công tác tuyên truyền và dán thẻ.

- Tăng cường tuyên truyền về việc đi sai làn đường, phần đường đối với các phương tiện không đủ điều kiện thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng.

- Nghiên cứu, mô tả cụ thể hành vi đi sai làn đường, phần đường đối với các phương tiện không đủ điều kiện thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng quy định tại Nghị định số 100/2019/NĐ-CP của Chính phủ xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực GTĐB, ĐS.

Qua công tác tuyên truyền, phổ biến các văn bản triển khai, người dân, doanh nghiệp chủ phương tiện, các nhà đầu tư đã hiểu rõ các lợi ích của thu phí điện tử không dừng; ý thức của người dân, doanh nghiệp chủ phương tiện, các nhà đầu tư trong sử dụng dịch vụ thu phí điện tử không dừng đã có nhiều chuyển biến tích cực, kết quả 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 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.

### **3. Về quá trình lựa chọn công nghệ thu phí tự động không dừng**

Ngày 20/6/2014, Thủ tướng Chính phủ có văn bản số 4606/VPCP-KTN đồng ý chủ trương cho Bộ GTVT triển khai thực hiện Dự án ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, điều hành và khai thác an toàn, hiệu quả hệ thống quốc lộ trọng yếu trên cả nước - Giai đoạn 1 áp dụng đối với Quốc lộ 1.

Bộ GTVT đã thành lập tổ công tác liên ngành (tại Quyết định số 2505/QĐ-BGTVT ngày 01/07/2014) triển khai việc thu phí không dừng trên các tuyến Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên. Đồng thời, kết hợp với ngân hàng BIDV tổ chức nghiên cứu áp dụng các công nghệ mới vào thu phí tự động không dừng cho các trạm thu phí tại Việt Nam.

Theo tìm hiểu về các công nghệ thu phí tự động không dừng mà các nước trên thế giới đang áp dụng, có 2 công nghệ chính là DSRC và RFID, trong đó công nghệ DSRC là công nghệ của Châu Âu và được sử dụng nhiều tại các nước Châu Âu và Nhật Bản; Công nghệ RFID là công nghệ của Mỹ và được áp dụng nhiều tại một số nước Châu Mỹ và tại Đài Loan, Trung Quốc, Thái Lan,...Đài Loan là đất nước đầu tiên áp dụng thành công và thống nhất một công nghệ thu phí tự động không dừng RFID cho tất cả các trạm thu phí trên cả nước.

Để đánh giá tính thực tiễn của việc áp dụng các công nghệ thu phí, Tổ công tác liên ngành kết hợp với BIDV đã tổ chức đi khảo sát việc triển khai công nghệ thu phí không dừng tại Đài Loan để lựa chọn công nghệ phù hợp cho hiện trạng của Việt Nam (Chi tiết kết quả khảo sát theo phụ lục 01 kèm theo).

Trên cơ sở kết quả khảo sát, đánh giá thực tiễn áp dụng công nghệ DSRC và RFID vào thu phí tự động không dừng, Bộ GTVT nhận thấy hình thức thu phí tự động không dừng RFID có chi phí hợp lý, phù hợp với điều kiện giao thông cũng như thói quen và hành vi của người tham gia giao thông tại Việt Nam. Do vậy, trên cơ sở đề xuất của Công ty cổ phần Tasco, Bộ GTVT có văn bản số

14767/BGTVT-CQLXD ngày 21/11/2017 giao Công ty cổ phần Tasco triển khai thí điểm công nghệ thu giá không dừng RFID tại 3 trạm: Hoàng Mai, Quảng Bình và Đăk Nông.

Sau hơn 10 tháng triển khai thí điểm, theo dõi và đánh giá, Bộ GTVT nhận thấy giải pháp công nghệ thu phí không dừng RFID có tính thực tiễn để triển khai đại trà và phù hợp với điều kiện của Việt Nam, vì vậy ngày 21/8/2015, Bộ GTVT có văn bản số 11138/BGTVT-CQLXD báo cáo Thủ tướng Chính phủ về kết quả triển khai thí điểm và xin áp dụng đại trà công nghệ thu phí không dừng RFID cho các trạm thu phí trên QL1 và đường HCM đoạn qua Tây Nguyên.

Ngày 16/11/2015, Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 9466/VPCP-KTN chấp thuận triển khai đại trà công nghệ thu phí không dừng RFID cho các trạm trên QL1 và đường HCM đoạn qua Tây Nguyên.

Như vậy quá trình nghiên cứu, lựa chọn công nghệ RFID để áp dụng cho Việt Nam kéo dài gần 1,5 năm từ tháng 6/2014 - 11/2015, trải qua rất nhiều bước từ khảo sát, triển khai thí điểm và đánh giá kỹ lưỡng của các cơ quan chuyên môn về sự phù hợp công nghệ với môi trường Việt Nam.

#### **4. Quá trình lựa chọn hình thức đầu tư hệ thống thu phí tự động không dừng**

##### **4.1. Về hình thức đầu tư PPP**

Hệ thống thu phí tự động không dừng theo công nghệ RFID bao gồm các cấu phần sau (quy định tại Điều 5, Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg): hệ thống điều hành trung tâm, trung tâm dữ liệu (Back-end), hệ thống thiết bị tại trạm (Fron-end), Trung tâm giám sát, bảo trì, chăm sóc khách hàng, trung tâm dịch vụ thẻ đầu cuối và hệ thống đường truyền dữ liệu. Để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất, liên thông, đáp ứng yêu cầu người sử dụng chỉ cần sử dụng 01 thẻ Etag có thể đi qua tất cả các trạm thu phí thì các thiết bị tại trạm (Fron-end) phải kết nối với hệ thống trung tâm dữ liệu (Back-end), trung tâm dữ liệu có vai trò trung gian kết nối, thanh toán bù trừ doanh thu giữa các trạm với nhau. Trên cơ sở thực tiễn các nước triển khai thực hiện, điều kiện thực tiễn tại Việt Nam, trong quá trình nghiên cứu triển khai dự án, tư vấn có đề xuất một số phương án đầu tư như sau:

(1) *Phương án 1*: Cơ quan quản lý nhà nước (Tổng cục Đường bộ Việt Nam, nay là Cục Đường bộ Việt Nam) đầu tư, vận hành hệ thống Back-end. Các nhà đầu tư BOT đầu tư hệ thống Fron-end để kết nối với hệ thống Back-end của Tổng cục Đường bộ Việt Nam. Tổng cục ĐBVN sẽ trích 01 phần chi phí từ doanh thu của dự án BOT để hoàn vốn đầu tư và duy trì vận hành, bảo trì hệ thống Back-end.

- Ưu điểm của phương án: Tăng cường tối đa vai trò quản lý nhà nước trong công tác thu phí đường bộ.

- Nhược điểm của phương án: Tại thời điểm nghiên cứu đầu tư hệ thống (năm 2014-2015), ngân sách nhà nước rất khó khăn, đầu tư theo phương án này NSNN phải bố trí khoảng từ 1.500 tỷ đồng để đầu tư hệ thống Back - end; đồng thời Tổng

cục Đường bộ Việt Nam phải thành lập thêm 01 tổ chức sự nghiệp để quản lý, vận hành trung tâm nêu trên và hàng năm phải tốn hàng trăm tỷ để tổ chức vận hành hệ thống này. Ngoài ra, việc các nhà đầu tư tự thực hiện lắp đặt thiết bị Frond-end sẽ dẫn đến không thống nhất trong việc kết nối, phát sinh nhiều vướng mắc, chồng chéo trách nhiệm. Thực tiễn triển khai QL1 trong thời gian vừa qua có một số nhà đầu tư BOT tự tổ chức lắp đặt thiết bị Frond-end (trước thời điểm triển khai hệ thống thu phí không dừng) nhưng không thể kết nối với hệ thống Back-end của dự án dẫn đến không thể vận hành thu phí không dừng tại các trạm này.

(2) *Phương án 2*: Tương tự mô hình đang triển khai tại Đài Loan, kêu gọi nhà đầu tư tư nhân (nhà cung cấp dịch vụ) đầu tư toàn bộ hệ thống thu phí tự động không dừng (bao gồm cả Back-end, Frond-end, các trung tâm vận hành bảo trì, đường truyền...) và thực hiện công tác thu phí tự động không dừng tại các trạm thu phí. Nhà cung cấp dịch vụ sẽ được hưởng một phần chi phí từ doanh thu của dự án BOT để hoàn vốn đầu tư, duy trì vận hành.

- Ưu điểm của phương án: Nhà nước không cần bố trí ngân sách và thành lập thêm tổ chức sự nghiệp để quản lý hệ thống. Tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống cao, tính công khai minh bạch sẽ được tăng cường (qua sự kiểm soát hoạt động của đơn vị cung cấp dịch vụ), vai trò quản lý nhà nước trong việc giám sát công tác thu phí được tăng cường. Phù hợp với chủ trương xã hội hóa theo Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI.

- Nhược điểm của phương án: triển khai thực hiện sẽ gặp nhiều vướng mắc và mất nhiều thời gian do cần có sự thống nhất giữa các bên (CQNNCTQ, Nhà đầu tư BOT, Nhà cung cấp dịch vụ) trước khi thực hiện thông qua Phụ lục Hợp đồng giữa CQNNCTQ và nhà đầu tư dự án BOT về áp dụng công nghệ thu phí không dừng do trước đây trong Hợp đồng BOT chưa có quy định này và Hợp đồng dịch vụ giữa nhà cung cấp dịch vụ với nhà đầu tư BOT để thống nhất phương án triển khai thực hiện.

(3) *Phương án 3*: các nhà đầu tư BOT tự đầu tư cả hệ thống Back-end và Frond-end sau đó kết nối với nhau.

- Ưu điểm của phương án: có thể triển khai nhanh do không xuất hiện thêm đơn vị cung cấp dịch vụ, các nhà đầu tư BOT có thể thực hiện được ngay.

- Nhược điểm của phương án: việc mỗi dự án BOT đầu tư 01 hệ thống thu phí không dừng (cả Back-end và Frond-end) sẽ rất tốn kém, lãng phí và sẽ phá vỡ phương án tài chính các dự án BOT. Việc kết nối liên thông giữa các hệ thống Back-end sẽ khó đảm bảo, khi đó phương tiện gắn 01 thẻ etag sẽ không thể đi qua toàn bộ các trạm thu phí. Vai trò quản lý nhà nước sẽ trong việc giám sát, quản lý công tác thu phí không được nâng cao như các phương án trên.

Trên cơ sở phân tích ưu, nhược điểm các phương án, kinh nghiệm Đài Loan đã thực hiện và thực tiễn điều kiện Việt Nam (NSNN hạn chế, đang thực hiện chủ trương kêu gọi xã hội hóa, giảm biên chế các cơ quan quản lý nhà nước), các đơn

vị tư vấn kiến nghị lựa chọn Phương án 2 để thực hiện (triển khai theo hình thức PPP).

### **3.2. Về hình thức Hợp đồng BOO:**

Như đã báo cáo ở trên, Bộ GTVT đã lựa chọn hình thức đầu tư PPP để đầu tư hệ thống thu phí tự động không dừng. Trong quá trình nghiên cứu các hình thức Hợp đồng quy định tại Nghị định số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015, Bộ GTVT nhận thấy có 02 hình thức Hợp đồng có thể áp dụng là hình thức Hợp đồng BOT và BOO. Qua so sánh 02 hình thức Hợp đồng này, Bộ GTVT nhận thấy:

Hợp đồng BOT (là hợp đồng được ký giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư để xây dựng công trình kết cấu hạ tầng; sau khi hoàn thành công trình, nhà đầu tư được quyền kinh doanh công trình trong một thời hạn nhất định; hết thời hạn, nhà đầu tư chuyển giao công trình đó cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền). Theo phương án tài chính của loại Hợp đồng BOT, sau khi hết thời hạn thực hiện công trình, nhà đầu tư phải đầu tư 1 khoản để hoàn thiện dự án (đảm bảo hệ thống vẫn vận hành bình thường) trước khi bàn giao cho CQNNCTQ, khoản chi phí này được hạch toán vào PATC của dự án. Tuy nhiên do đặc thù các dự án này, thời gian hoàn thành, bàn giao công trình cũng chính là thời gian kết thúc thu phí tại các dự án BOT, tại thời điểm bàn giao hệ thống thu phí không dừng sẽ không tiếp tục hoạt động. Như vậy, nếu thực hiện theo hình thức BOT, sẽ phải đầu tư thêm 1 khoản chi phí hoàn thiện hệ thống trước khi bàn giao cho CQNNCTQ là không cần thiết. Trong khi hình thức Hợp đồng BOO không cần thiết phải đầu tư khoản chi phí này, sau khi hết thời gian kinh doanh của dự án, nhà đầu tư và CQNNCTQ sẽ bàn giao nguyên trạng hệ thống theo quy định pháp luật.

Với lý do nêu trên, Bộ GTVT đã lựa chọn đầu tư hệ thống theo hình thức đầu tư PPP, loại Hợp đồng BOO để báo cáo Thủ tướng Chính phủ chấp thuận. Thủ tướng Chính phủ đã chấp thuận chủ trương trên tại văn bản số 675/TTg-KTN ngày 14/5/2015.

### **5. Kết quả triển khai hệ thống thu phí điện tử không dừng**

Để triển khai hệ thống thu phí điện tử không dừng trên toàn quốc, Bộ GTVT đã hình thành 2 dự án theo 2 giai đoạn như sau:

- Dự án thu phí tự động không dừng và kiểm soát tải trọng xe trên toàn quốc, giai đoạn 1 áp dụng cho Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên theo hình thức Hợp đồng BOO (gọi tắt là dự án BOO1)

+ Nhà đầu tư: Liên danh TASCOS-VETC

+ Doanh nghiệp dự án: Công ty TNHH Thu phí tự động VETC (Công ty VETC)

- Dự án thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ không dừng, giai đoạn 2 theo hình thức Hợp đồng BOO (gọi tắt là dự án BOO2)

+ Nhà đầu tư: Liên danh Tập đoàn Công nghệ - Viễn thông Quân đội (Viettel), Công ty Cổ phần đầu tư công nghệ Hạ tầng Vietin (VietinF), Công ty Cổ phần công nghệ Tiên Phong (ITD)

+ Doanh nghiệp dự án: Công ty Cổ phần Giao thông số Việt Nam (Công ty VDTC)

- Đến 30/6/2024 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; tổng số phương tiện dán thẻ, mở tài khoản thu phí đạt 5,677,944 phương tiện, trên 96% tổng số phương tiện, 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). Cơ bản tình hình hệ thống thu phí điện tử không dừng tại các trạm thu phí vận hành ổn định; toàn bộ các trạm thu phí trên các tuyến quốc lộ được vận hành thu phí theo phương án chỉ duy trì 01 làn thu phí hỗn hợp trên mỗi chiều xe chạy và các tuyến cao tốc đã thực hiện thu phí điện tử không dừng toàn bộ

### III. Các tồn tại, bất cập trong quá trình triển khai

Theo quy định hiện nay tài khoản thu phí mới chỉ phục vụ việc thanh toán phí dịch vụ sử dụng đường bộ<sup>2</sup> 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 nghiệp<sup>3</sup> và các cơ quan quản lý nhà nước<sup>4</sup> 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.

<sup>2</sup> 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”.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.



- Góp phần hiện đại hóa cơ sở hạ tầng đối với hệ thống giao thông tỉnh 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 17/6/2020 của Thủ tướng Chính phủ<sup>5</sup>, 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 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 bộ<sup>6</sup>, 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).

<sup>5</sup> 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*”.

<sup>6</sup> 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*”.

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 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 như sau:

**“Điều 43. Thanh toán điện tử giao thông đường bộ**

1. 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.

2. 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.

3. Thanh toán tiền sử dụng đường bộ trên đường cao tốc phải thực hiện theo hình thức điện tử không dùng.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này”.

Theo quy định tại Điều 43, Chính phủ sẽ xây dựng và ban hành Nghị định quy định về thanh toán điện tử giao thông để thay thế cho Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg ngày 17/6/2020.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Cục ĐBVN;
- Lưu: VT, PC (3).

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG**

**Nguyễn Duy Lâm**