|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**Số: /TTr-BGTVT**Dự thảo ngày 23/7** |  | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc***Hà Nội, ngày tháng 7 năm 2024* |

**TỜ TRÌNH**

**Nghị định của Chính phủ quy định về thu phí sử dụng đường bộ cao tốc**

Kính gửi: Chính phủ

Căn cứ Luật Ban hành văn bản Quy phạm pháp luật và các văn bản hướng dẫn thi hành;

Trên cơ sở Luật Đường bộ đã được Quốc hội thông qua tại Kỳ họp thứ 7, Quốc hội khóa XV và quyết định về phân công cơ quan chủ trì soạn thảo văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Giao thông vận tải kính trình Chính phủ Dự thảo Nghị định của Chính phủ quy định về phí sử dụng đường bộ cao tốc (*sau đây gọi tắt là Dự thảo Nghị định*) như sau:

**I. CĂN CỨ PHÁP LÝ VÀ SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ ĐỊNH**

Khi thông qua chủ trương đầu tư xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc theo phương thức đầu tư công, Quốc hội đã ban hành một số Nghị quyết, trong đó có nội dung liên quan đến chủ trương thu hồi vốn Nhà nước như sau:

- 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 đầu tư của Nhà nước; đối với các dự án thành phần đầu tư công theo hình thức đối tác công tư được quản lý, sử dụng theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công”*;

- Nghị quyết số 44/2022/QH15 ngày 11/01/2022 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025: *“xây dựng phương án, tổ chức thực hiện thu hồi vốn đầu tư Dự án để hoàn trả vào ngân sách trung ương”*;

- Nghị quyết số 62/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội: *“Hoàn thiện pháp luật về thu phí đối với các tuyến đường cao tốc đầu tư bằng ngân sách nhà nước”.*

- Đặc biệt Luật Đường bộ số 35/2024/QH14 ngày 27/06/2024 đã quy định:

+ Tại Điều 50 Phí sử dụng đường cao tốc đã quy định:

*“1. Nhà nước thu phí sử dụng đường cao tốc đối với phương tiện lưu thông trên đường cao tốc thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và trực tiếp quản lý, khai thác, bao gồm:*

*a) Đ­ường cao tốc do Nhà nước đầu tư theo hình thức đầu tư công;*

*b) Đư­­­­­­ờng cao tốc được đầu tư theo các hình thức khác khi kết thúc hợp đồng, chuyển giao cho Nhà nước.*

*2. Quản lý, sử dụng các nguồn thu từ phí sử dụng đường cao tốc được quy định như sau:*

*a) Cơ quan quản lý đường bộ tổ chức khai thác tài sản nộp số phí thu được vào ngân sách nhà nước theo quy định của pháp luật về phí và lệ phí;*

*b) Tổ chức nhận nhượng quyền thu phí, nhượng quyền kinh doanh - quản lý nộp số tiền nhận nhượng quyền vào ngân sách nhà nước; số tiền phí thu được trong thời gian thực hiện hợp đồng chuyển nhượng không phải nộp ngân sách nhà nước, trừ phần doanh thu phải chia sẻ cho Nhà nước theo quy định của pháp luật.*

*3. Chính phủ quy định về điều kiện, thời điểm thực hiện việc thu phí sử dụng đường cao tốc; việc thu phí sử dụng đường cao tốc đối với đường cao tốc thuộc trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này mà chưa đáp ứng quy định tại khoản 1 Điều 45 và khoản 2 Điều 47 của Luật này”.*

+Tại Điều 84. Sửa đổi, bổ sung một số điều của các luật có liên quan

*1. Sửa đổi, bổ sung điểm 1.1, bổ sung điểm 1.1a vào sau điểm 1.1, tiểu mục 1 thuộc phần V- Phí thuộc lĩnh vực giao thông vận tải trong Danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí số 97/2015/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 09/2017/QH14, Luật số 23/2018/QH14, Luật số 72/2020/QH14, Luật số 16/2023/QH15, Luật số 20/2023/QH15 và Luật số 24/2023/QH15 như sau:*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *1.1* | *Phí sử dụng đường bộ thu qua đầu phương tiện đối với xe ô tô* | *Chính phủ* |
| *1.1a* | *Phí sử dụng đường bộ cao tốc đối với phương tiện lưu thông trên đường bộ cao tốc thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và trực tiếp quản lý, khai thác* | *Chính phủ đối với đường bộ cao tốc do Bộ Giao thông vận tải quản lý; Hội đồng nhân dân cấp tỉnh đối với đường bộ cao tốc do địa phương quản lý* |

Do vậy, việc xây dựng Nghị định của Chính phủ quy định về thu phí sử dụng đường cao tốc để triển khai trên thực tế là hết sức cần thiết.

**II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH**

**1. Mục đích**

Việc xây dựng Nghị định của Chính phủ quy định về thu phí sử dụng đường cao tốc nhằm hoàn thiện cơ sở pháp lý, quy định rõ về loại hình và đối tượng thu phí, phương án tổ chức thực hiện để đảm bảo tính khả thi trong thực tiễn và công khai, minh bạch.

**2. Quan điểm**

- Quán triệt chủ trương, đường lối của Đảng; tuân thủ Hiến pháp, các quy định của luật (Luật Đường bộ; Luật Phí và lệ phí; Luật Ngân sách Nhà nước; Luật Quản lý, sử dụng tài sản công...) và Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và các văn bản hướng dẫn thi hành.

- Huy động kịp thời, hợp lý nguồn lực trong khai thác tài sản hạ tầng đường bộ cao tốc nhưng đảm bảo tính khả thi và thuận lợi trong quá trình thực hiện.

- Xây dựng mức phí có xét đến đảm bảo hài hòa lợi ích giữa nhà nước và người dân, phù hợp với khả năng chi trả của người sử dụng đường cao tốc.

- Hướng dẫn triển khai đảm bảo tính khả thi, giảm thiểu các bất cập trong quá trình thực hiện.

- Chủ động trong tổ chức thực hiện, góp phần tăng cường hiệu quả khai thác, đảm bảo an toàn giao thông trên các tuyến cao tốc.

**III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH**

Thực hiện Luật đường bộ, Bộ GTVT đã giao Cục Đường Bộ Việt Nam chủ trì phối hợp với Viện Chiến lược và phát triển GTVT và các cơ quan trực thuộc để nghiên cứu xây dựng dự thảo Nghị định.

Thực hiện Quyết định số[[1]](#footnote-1)….. , dự thảo Nghị định được soạn thảo theo trình tự, thủ tục rút gọn. Quá trình soạn thảo dự thảo Nghị định đã tuân thủ đầy đủ các quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020), Nghị định số 34/2016/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 154/2020/NĐ-CP), cụ thể như sau:

Bộ GTVT đã có Công văn số[[2]](#footnote-2) …. xin ý kiến của các Bộ, ngành

Dự thảo Nghị định đã được đăng tải trên Cổng Thông tin điện tử của Chính phủ, Cổng Thông tin điện tử của Bộ GTVT để lấy ý kiến tham gia của các cơ quan, tổ chức, cá nhân chịu sự tác động.

Ngày ….., Bộ Tư pháp[[3]](#footnote-3) ….

Trên cơ sở đó, Bộ GTVT đã tổng hợp các ý kiến góp ý và hoàn thiện dự thảo Nghị định *(xin gửi kèm Bảng tổng hợp, tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý đối với dự thảo Nghị định)[[4]](#footnote-4).*

 **IV. BỐ CỤC, NỘI DUNG CHÍNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH**

**1. Về tên gọi văn bản**

Nội dung dự thảo Nghị định quy định về thu phí sử dụng đường bộ cao tốc

**2. Bố cục của dự thảo Nghị định**

Dự thảo Nghị định gồm 04 chương, 12 điều; bao gồm:

- Chương I: Quy định chung: gồm 2 Điều:

+ Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

+ Điều 2. Đối tượng áp dụng

- Chương II: Quy định chung về thu phí sử dụng đường bộ cao tốc: gồm 5 Điều:

+ Điều 3. Điều kiện, thời điểm thực hiện việc thu phí sử dụng đường cao tốc

+ Điều 4. Đối tượng chịu phí và người nộp phí

+ Điều 5. Đối tượng miễn thu phí

+ Điều 6. Đơn vị tổ chức, quản lý, vận hành, cung cấp dịch vụ thu phí

+ Điều 7. Chứng từ thu phí sử dụng đường cao tốc

- Chương III: Quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường cao tốc: gồm 03 Điều.

+ Điều 8. Số tiền phí, mức phí sử dụng đường cao tốc

+ Điều 9. Quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ cao tốc trong trường hợp đơn vị quản lý thu là cơ quan quản lý đường bộ trực tiếp tổ chức khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ cao tốc

+ Điều 10. Quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ cao tốc trong trường hợp chuyển nhượng quyền thu phí

- Chương IV: Tổ chức thực hiện: 02 Điều:

+ Điều 11.Trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân

+ Điều 12. Hiệu lực thi hành

Phụ lục Biểu mức phí sử dụng đường cao tốc.

**2. Nội dung chính của dự thảo Nghị định**

**2.1. Quy định về điều kiện, thời điểm triển khai thu phí sử dụng đường bộ cao tốc**

Việc triển khai thu phí sử dụng đường bộ cao tốc sẽ được thực hiện sau khi đã đảm bảo các điều kiện về hạ tầng, nguồn lực thực hiện như: (1) Công trình đường bộ cao tốc được thiết kế, đầu tư xây dựng theo quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật về đường cao tốc và các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật khác có liên quan; (2) Công trình đường bộ cao tốc đã hoàn thành thi công xây dựng, đưa vào khai thác, sử dụng theo quy định của pháp luật về xây dựng; (3) Hoàn thành việc xây dựng, lắp đặt hạ tầng trạm thu phí, hệ thống phần mềm, thiết bị phục vụ việc thu phí; các công trình dịch vụ công (cung cấp các dịch vụ miễn phí) tại các trạm dừng nghỉ được cấp có thẩm quyền phê duyệt; một số cấu phần của hệ thống giám sát phục vụ yêu cầu quản lý, điều hành giao thông trên đường cao tốc được người có thẩm quyền chấp thuận khi **phê duyệt đề án khai thác** tài sản đường bộ cao tốc trong trường hợp có thu phí.

Đối với đường cao tốc đưa vào khai thác trước ngày 01/01/2025 mà chưa đáp ứng quy định tại khoản 1 Điều 45[[5]](#footnote-5), khoản 2 Điều 47[[6]](#footnote-6) của Luật Đường bộ thì việc thu phí sẽ được triển khai sau khi đáp ứng điều kiện (3) nêu trên.

Ngoài ra, để có thể tổ chức thu phí, cơ quan được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ cao tốc phải lập đề án khai thác tài sản trình cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt theo quy định của Điều 80 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công[[7]](#footnote-7), Nghị định số 44/2024/NĐ-CP ngày 24/4/2024 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Vì vậy, trên cơ sở tổng hợp, thống kê đối với tính chất và nhu cầu của từng dự án trong đó có cân nhắc đến các yếu tố hiện trạng dự án, yêu cầu về trang thiết bị thu phí, việc bố trí vốn, thời gian lựa chọn nhà thầu/nhà đầu tư lắp đặt trang thiết bị và vận hành thu phí; để đảm bảo quy định phù hợp, khả thi trong việc triển khai thu phí sử dụng đường bộ cao tốc, Dự thảo Nghị định quy định*:“ Căn cứ vào điều kiện kinh tế - xã hội, nhu cầu quản lý, cơ quan được giao quản lý tài sản lập đề án khai thác tài sản đối với đường bộ cao tốc trong trường hợp có thu phí để trình cấp có thẩm quyền phê duyệt theo quy định pháp luật về tài sản công và pháp luật chuyên ngành. Thời điểm thu phí và tuyến đường thu phí được xác định cụ thể tại đề án khai thác tài sản được cấp có thẩm quyền phê duyệt.”*

**2.2. Quy định về đối tượng chịu phí, đối tượng miễn thu phí**

Dự thảo Nghị định quy định đối tượng chịu phí, miễn thu phí tương tự như quy định về thu tiền dịch vụ sử dụng đường bộ đối với các dự án đầu tư xây dựng đường bộ để kinh doanh do Bộ GTVT quản lý được quy định tại Thông tư số 35/2016/TT-BGTVT ngày 15/11/2016, Thông tư số 28/2021/TT-BGTVT ngày 23/5/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT; quy định về miễn thu phí sử dụng đường bộ thu qua đầu phương tiện tại Nghị định số 90/2023/NĐ-CP ngày 13/12/2023 của Chính phủ; đảm bảo sự thống nhất trên toàn bộ hệ thống đường bộ; thuận tiện cho công tác thu phí khi xe lưu thông qua Trạm thu phí theo hình thức điện tử không dừng.

**2.3. Quy định về mức thu phí sử dụng đường cao tốc đối với phương tiện lưu thông trên đường bộ cao tốc do Nhà nước đầu tư, sở hữu, quản lý và khai thác**

- Theo quy định tại Điều 84. Sửa đổi, bổ sung một số điều của các luật có liên quan, đối với Luật Phí và lệ phí đã quy định thẩm quyền quy định Phí sử dụng đường bộ cao tốc đối với phương tiện lưu thông trên đường bộ cao tốc thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và trực tiếp quản lý, khai thác

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Tên phí | Cơ quan quy định |
| 1.1a | Phí sử dụng đường bộ cao tốc đối với phương tiện lưu thông trên đường bộ cao tốc thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và trực tiếp quản lý, khai thác | Chính phủ đối với đường bộ cao tốc do Bộ Giao thông vận tải quản lý; Hội đồng nhân dân cấp tỉnh đối với đường bộ cao tốc do địa phương quản lý |

- Mức thu phí sử dụng đường cao tốc được xác định cơ bản bảo đảm bù đắp chi phí có liên quan (chi phí quản lý, chi phí tổ chức, vận hành thu phí, chi phí bảo trì đường cao tốc…), có tính đến chính sách phát triển kinh tế - xã hội của Nhà nước; bảo đảm công bằng, công khai, minh bạch. Đồng thời được tiếp cận trên cơ sở tính toán lợi ích của người sử dụng đường cao tốc. Mức thu được xác định đảm bảo các nguyên tắc cơ bản sau:

+ Mức thu xây dựng trên cơ sở pháp luật về phí và lệ phí.

+ Mức thu sử dụng đường cao tốc phải khấu trừ các loại thuế, phí đã thu liên quan, tránh thu phí trùng phí.

+ Mức thu đảm bảo hợp lý, hài hòa với mức thu dịch vụ sử dụng đường bộ và đường cao tốc đầu tư theo hình thức PPP.

+ Người sử dụng đường cao tốc chia sẻ lợi ích với nhà nước. Do đó, mức thu phải thấp hơn lợi ích người sử dụng đường cao tốc thu được.

- Theo đó, để tính toán mức thu, cần xác định các yếu tố:

+ Lợi ích của người sử dụng: được tính toán trên cơ sở so sánh chi phí khi sử dụng đường thu phí so với chi phí khi sử dụng đường hoặc phương thức thay thế.

+ Các khoản thuế, phí liên quan;

+ Mức thu dịch vụ sử dụng đường bộ và đường bộ cao tốc đầu tư theo hình thức PPP.

- Trên cơ sở phân tích 11 dự án/đoạn tuyến cao tốc[[8]](#footnote-8) do Nhà nước đầu tư, sở hữu, đã hoàn thành và đưa vào khai thác, sử dụng. Mức phí được tính toán và phân tích lợi ích của của chủ phương tiện khi lưu thông trên các tuyến cao tốc đó. Đồng thời có tính đến chia sẻ lợi ích của người sử dụng đường cao tốc, mức chi phí tương đương **với 50-70%** lợi ích thu được khi sử dụng đường cao tốc.

Trên cơ sở lợi ích tính toán và cân đối với mức giá đang thực hiện đối với các dự án BOT quốc lộ cũng như các dự án BOT cao tốc; các chính sách tổ chức, điều tiết giao thông đảm bảo tốc độ dòng giao thông trên cao tốc, Dự thảo Nghị định quy định mức phí đối với đường cao tốc đáp ứng đầy đủ các quy định về điều kiện triển khai thu phí áp dụng Mức 1 (đường cao tốc có 04 làn xe, không có làn dừng khẩn cấp chạy liên tục) và dự án đường cao tốc đã được quyết định chủ trương đầu tư trước ngày Luật Đường bộ có hiệu lực thi hành, khi đưa vào khai thác mà chưa đáp ứng đầy đủ các yêu cầu quy định tại khoản 1 Điều 45, khoản 2 Điều 47 của Luật Đường bộ áp dụng Mức 2 (đường cao tốc có 04 làn xe, không có làn dừng khẩn cấp chạy liên tục), như sau:

| **Nhóm** | **Phương tiện chịu phí** | **Mức 1** | **Mức 2** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Xe dưới 12 ghế ngồi, xe tải có tải trọng dưới 2 tấn; các loại xe buýt vận tải khách công cộng; | 1.300 | 900 |
| 2 | Xe từ 12 ghế ngồi đến 30 ghế ngồi; xe tải có tải trọng từ 2 tấn đến dưới 4 tấn; | 1.950 | 1.350 |
| 3 | Xe từ 31 ghế ngồi trở lên; xe tải có tải trọng từ 4 tấn đến dưới 10 tấn; | 2.600 | 1.800 |
| 4 | Xe tải có tải trọng từ 10 tấn đến dưới 18 tấn; xe chở hàng bằng container 20 feet; | 3.250 | 2.250 |
| 5 | Xe tải có tải trọng từ 18 tấn trở lên; xe chở hàng bằng container 40 feet. | 5.200 | 3.600 |

**V. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH TRONG DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH**

**1. Tác động về mặt kinh tế - xã hội**

***a) Tác động tích cực***

\* Tạo nguồn thu ngân sách nhà nước khi huy động kịp thời, hợp lý nguồn lực từ người sử dụng đường cao tốc thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và trực tiếp quản lý, khai thác; qua đó góp phần tạo nguồn kinh phí để đầu tư phát triển hệ thống đường cao tốc, chi thực hiện công tác quản lý, bảo trì đường cao tốc. Số tiền thu được, sau khi trừ các chi phí tổ chức thu phí sẽ được nộp về ngân sách nhà nước và được sử dụng theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước.

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. Nhu cầu 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. Việc tổ chức thu tiền sử dụng đường cao tốc thông qua trạm thu phí sẽ giúp ngân sách nhà nước có thêm nguồn lực để tiếp tục đầu tư phát triển hệ thống đường cao tốc, chi thực hiện công tác quản lý, bảo trì đường cao tốc. 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.

Với mức phí đề xuất như đã nêu tại mục 2.3 Phần IV nêu trên, dự kiến sau khi triển khai thu phí đối với các tuyến cao tốc đang khai thác[[9]](#footnote-9), dự kiến số phí thu được là 3.210 tỷ đồng/năm; số thu nộp ngân sách nhà nước là 2.850 tỷ đồng/năm.

\* Lợi ích cho người sử dụng đường cao tốc

Do các đặc tính của đường cao tốc là đường dành riêng cho xe cơ giới, chất lượng cao, tốc độ lưu thông lớn nên so với việc đi trên quốc lộ, người sử dụng đường cao tốc sẽ tiết kiệm được thời gian và tiết kiệm chi phí vận hành phương tiện.

Trên cơ sở phân tích 12 tuyến đường cao tốc nhà nước đầu tư trước năm 2020, đang hoặc chuẩn bị vận hành, khai thác, 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 4.824 đồng/xe/km, trong đó 25% từ tiết kiệm chi phí vận hành phương tiện và 75% từ tiết kiệm thời gian hàng hóa và hành khách trên đường. Trong đó, loại phương tiện thu được lợi ích lớn nhất là xe khách từ 30 ghế trở lên với bình quân 14.132 đồng/xe/km, phương tiện thu được lợi ích thấp nhất là xe tải <2 tấn với lợi ích bình quân là 1.174 đồng/km. Lợi ích bình quân tính theo xe đơn vị là 2.616 đồng/PCU/km.

\* 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 tiền sử dụng đường cao tốc thông qua trạm thu, 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.

Việc thu tiền sử dụng đường cao tốc thông qua trạm thu phí trên 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.

\* Tác động đến các dự án BOT quốc lộ song hành:

 Trong số 10 dự án cao tốc nhà nước đầu tư trước năm 2020, có thể xem xét thực hiện thu phí, có 3 đoạn tuyến có quốc lộ song hành là dự án BOT thu phí. Theo dự báo về san sẻ lưu lượng giao thông sau khi có cao tốc, dự kiến doanh thu của các dự án BOT quốc lộ song hành sẽ ít nhiều có bị ảnh hưởng. Tuy nhiên, so với khi chưa thu phí cao tốc nhà nước đầu tư thời gian vừa qua, doanh thu BOT quốc lộ song hành sẽ có thể được cải thiện dự tính khoảng 20%.

***b) Tác động tiêu cực***

\* Đối với nguồn vốn ngân sách nhà nước:

Một trong những tác động ảnh hưởng đối với tính khả thi của việc triển khai thu phí sử dụng đường bộ cao tốc đối với phương tiện lưu thông trên đường bộ cao tốc do Nhà nước đầu tư, sở hữu, quản lý và khai thác là tác động đối với Nhà nước trong việc bố trí nguồn vốn ngân sách nhà nước (nguồn vốn đầu tư công, nguồn kinh phí sự nghiệp chi hoạt động kinh tế đường bộ…).

Hiện nay, hạng mục hạ tầng trạm và hệ thống thiết bị thu phí (hạ tầng trạm, thiết bị, công nghệ thu phí điện tử không dừng) trên các đoạn tuyến cao tốc thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu còn chưa được bố trí kinh phí để xây dựng hạ tầng trạm thu phí, lắp đặt hệ thống thu phí điện tử không dừng, hoặc chưa được bố trí trong cơ cấu vốn của dự án thành phần (đối với các đoạn đường bộ cao tốc do Nhà nước đầu tư thuộc tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam).

Vì vậy, để thực hiện được công tác thu phí, song song với các công tác triển khai thực hiện Luật Giao thông đường bộ, Bộ GTVT tiếp tục phối hợp với Bộ Kế hoạch và đầu tư, Bộ Tài chính để đề xuất xử lý việc điều chỉnh dự toán chi, cân đối từ các nguồn kinh phí chi đầu tư, chi sự nghiệp (tùy theo tính chất từng công việc cụ thể) để thực hiện đảm bảo tuân thủ theo các quy định hiện hành của Luật ngân sách nước .

\* Tác động đối với xã hội:

Hiện nay Nhà nước đã thu phí sử dụng đường bộ theo đầu phương tiện. Do đó, việc tổ chức thu tiền sử dụng cao tốc thông qua trạm thu trên đường cao tốc do Nhà nước đầu tư, trước mắt có thể vấp phải phản ứng của một số đối tượng tham gia giao thông; sẽ có ý kiến cho rằng “Phí trùng phí”. Tuy nhiên, vướng mắc này có thể được giải quyết thông qua giải pháp tăng cường công tác tuyên truyền, giải thích cho người tham gia giao thông hiểu rõ việc thu phí sử dụng đường cao tốc đối với phương tiện lưu thông trên đường bộ cao tốc do Nhà nước đầu tư, sở hữu, quản lý và khai thác không xảy ra hiện tượng “Phí trùng phí”, cụ thể vì các lý do sau:

- Do đường cao tốc đem lại lợi ích cho người tham gia giao thông cao hơn so với tuyến đường quốc lộ song hành, người tham gia giao thông có quyền lựa chọn di chuyển trên quốc lộ (không phải trả thêm tiền sử dụng đường cao tốc) hoặc trả tiền sử dụng đường cao tốc để hưởng chất lượng dịch vụ và lợi ích cao hơn. Việc thu phí sử dụng đường cao tốc đối với phương tiện lưu thông trên đường bộ cao tốc do Nhà nước đầu tư, sở hữu, quản lý và khai thác không gây phí trùng phí.

- Mức thu tiền sử dụng đường cao tốc được xác định với nguyên tắc phù hợp với chất lượng dịch vụ nhưng không vượt quá lợi ích thu được, khả năng chi trả của người sử dụng đường cao tốc và khấu trừ các loại thuế, phí đã thu liên quan.

**2. Tác động đến an ninh, quốc phòng**

Việc thu phí sử dụng đường bộ cao tốc với phương tiện lưu thông trên đường bộ cao tốc do Nhà nước đầu tư, sở hữu, quản lý và khai thác sẽ tạo điều kiện đảm bảo tính đồng bộ, công bằng đối với các phương tiện tham gia giao thông trên các tuyến được đầu tư để kinh doanh; tạo nguồn thu cho ngân sách nhà nước góp phần dành cho an ninh quốc phòng khi cần thiết.

**3. 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.

**4. Tác động của thủ tục hành chính**

Chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính mới.

**5. Tác động đối với hệ thống pháp luật**

- Tác động tới các quy định của pháp luật: Không có sự xung đột, mâu thuẫn, chồng chéo trong hệ thống pháp luật hiện hành.

- 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.

**VI. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN ĐẢM BẢO THI HÀNH NGHỊ ĐỊNH SAU KHI ĐƯỢC BAN HÀNH**

 **1. Dự kiến nguồn lực**

**-** Về nguồn nhân lực: Hoạt động quản lý, khai thác đường cao tốc sử dụng nguồn nhân lực hiện có của ngành giao thông vận tải. Do đó không phát sinh nguồn nhân lực cho việc thực hiện Nghị định.

- Về nguồn tài chính:

+ Hiện nay, hạng mục hạ tầng trạm và hệ thống thiết bị thu phí (hạ tầng trạm, thiết bị, công nghệ thu phí điện tử không dừng) trên các đoạn tuyến cao tốc thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu chưa được xây dựng hạ tầng trạm thu phí, lắp đặt hệ thống thu phí điện tử không dừng hoặc chưa được bố trí trong cơ cấu vốn của dự án thành phần (đối với các đoạn đường bộ cao tốc do Nhà nước đầu tư thuộc tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam). Do vậy, để triển khai thu phí sử dụng đường bộ cao tốc, ngân sách Nhà nước phải bố trí nguồn vốn ngân sách (nguồn vốn đầu tư công, nguồn kinh phí sự nghiệp chi hoạt động kinh tế đường bộ…) để đầu tư xây dựng hạ tầng trạm, lắp đặt thiết bị, công nghệ thu phí điện tử không dừng.

+ Việc thi hành Nghị định sẽ phát sinh chi phí liên quan đến tuyên truyền, phổ biến pháp luật sau khi ban hành Nghị định. Kinh phí cho công việc này dự kiến được lấy từ nguồn kinh phí tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật hàng năm được Thủ tướng Chính phủ giao cho Bộ Giao thông vận tải.

 **2. Điều kiện bảo đảm thi hành Nghị định:**

 Điều kiện bảo đảm thi hành Nghị định bao gồm các nội dung được xác định như sau:

 - Rà soát tình hình đầu tư xây dựng hạ tầng, mặt bằng trạm thu phí trên các tuyến cao tốc do Nhà nước đầu tư đang khai thác để kịp thời báo cáo cấp có thẩm quyền điều chỉnh dự án, bổ sung kinh phí xây dựng hạ tầng trạm thu phí…; đảm bảo việc triển khai thu phí sử dụng đường cao tốc nhanh chóng, hiệu quả, tiết kiệm chi phí, đáp ứng yêu cầu về tiến độ thực hiện.

- Rà soát pháp luật liên quan: Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ rà soát pháp luật có liên quan; trường hợp có vướng mắc, bất cập, báo cáo cơ quan có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung văn bản QPPL để triển khai thực hiện.

- Tuyên truyền, phổ biến Nghị định: Bộ Giao thông vận tải xây dựng nội dung thông tin, tuyên truyền, phổ biến những nội dung, quy định của Nghị định đến các cơ quan, tổ chức và người dân, giúp hiểu biết, nắm bắt pháp luật kịp thời để thực hiện.

Trên đây là Tờ trình Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết về thu phí sử dụng đường bộ cao tốc, Bộ Tài chính kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Nơi nhận:***- Như trên;- Bộ trưởng (báo cáo);- Các Vụ:….- L­ưu: VT,  |  |  |

1. Sẽ được cập nhật sau khi có Quyết định của Chính phủ về phân công cơ quan chủ trì soạn thảo. [↑](#footnote-ref-1)
2. Sẽ tiếp tục được cập nhật và bổ sung chính thức. [↑](#footnote-ref-2)
3. Sẽ được bổ sung và cập nhật sau khi có ý kiến chính thức của Bộ Tư pháp [↑](#footnote-ref-3)
4. Nội dung này, Bộ GTVT sẽ chủ trì cập nhật ý kiến tham gia của các Bộ, ngành để tổng hợp và tiếp tục báo cáo. [↑](#footnote-ref-4)
5. **Khoản 1 Điều 45** **Luật Đường bộ** quy định: *“1. Đường cao tốc được thiết kế theo quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật về đường cao tốc và các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật khác có liên quan”.* [↑](#footnote-ref-5)
6. **Khoản 2 Điều 47** **Luật Đường bộ** quy định:

*“2. Đường cao tốc được đầu tư, xây dựng phù hợp với quy hoạch quy định tại khoản 2 Điều 44 của Luật này và đầu tư, xây dựng đồng bộ các công trình sau đây:*

*a) Đường gom hoặc đường bên;*

*b) Trung tâm quản lý, vận hành giao thông tuyến đường cao tốc;*

*c) Trạm dừng nghỉ, điểm dừng xe, đỗ xe;*

*d) Hệ thống thu phí điện tử không dừng đối với tuyến đường có thu tiền sử dụng đường bộ;*

*đ) Công trình kiểm soát tải trọng xe”* [↑](#footnote-ref-6)
7. Khoản 3 Điều 80 quy định: “*Căn cứ vào yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, yêu cầu quản lý, khả năng khai thác tài sản kết cấu hạ tầng và phương thức quy định, đối tượng được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng chủ động lập hoặc theo yêu cầu của cơ quan quản lý cấp trên lập đề án khai thác tài sản trình cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt”* [↑](#footnote-ref-7)
8. Cao tốc: Hà Nội – Thái Nguyên, TP.HCM – Trung Lương, Cao Bồ - Mai Sơn, Mai Sơn – QL.45, QL.45 – Nghi Sơn, Nghi Sơn – Diễn Châu, Cam Lộ - La Sơn, La Sơn – Hòa Liên, Vĩnh Hảo – Phan Thiết, Phan Thiết – Dầu Giây, Mỹ Thuận – Cần Thơ. [↑](#footnote-ref-8)
9. Cao tốc: Hà Nội – Thái Nguyên, TP.HCM – Trung Lương, Cao Bồ - Mai Sơn, Mai Sơn – QL.45, QL.45 – Nghi Sơn, Nghi Sơn – Diễn Châu, Cam Lộ - La Sơn, La Sơn – Hòa Liên, Vĩnh Hảo – Phan Thiết, Phan Thiết – Dầu Giây, Mỹ Thuận – Cần Thơ. [↑](#footnote-ref-9)