|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **BỘ TÀI CHÍNH** |  | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** |
| **---------** |  | **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: /TTr-BTC |  | *-----------------------------------------------*  *Hà Nội, ngày tháng 9 năm 2020* |

**TỜ TRÌNH**

**Về dự thảo Nghị quyết của UBTVQH quy định về phí sử dụng đường cao tốc thông qua trạm thu phí trên đường cao tốc do Nhà nước đầu tư**

*------------------------------*

Kính gửi: Chính phủ

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 dự thảo Nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội (UBTVQH) về phí sử dụng đường cao tốc thông qua trạm thu phí trên đường cao tốc do Nhà nước đầu tư, xin báo cáo Chính phủ như sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ QUYẾT**

**1. Về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ**

Mạng lưới đường bộ Việt Nam đang khai thác dài 668.750 km. Trong đó, đường cao tốc có 16 tuyến dài 968,7 km.

Theo Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/3/2016 thì mạng đường bộ cao tốc Việt Nam gồm 21 tuyến với tổng chiều dài 6.411 km.

Như vậy, tỷ lệ tuyến đường cao tốc hiện có so với quy hoạch mới đạt khoảng 15%.

Đầu tư xây dựng đường cao tốc đòi hỏi lượng vốn rất lớn, trong khi nguồn lực Nhà nước còn hạn chế: Hiện nay, suất đầu tư đường cao tốc 4 làn khoảng 130 tỷ đồng/1km, 6 làn khoảng 190 tỷ đồng/1km (theo Quyết định số 1291/QĐ-BXD ngày 12/10/2018 của Bộ Xây dựng công bố suất vốn đầu tư xây dựng công trình và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình). Chi phí bảo trì đường cao tốc khoảng 830 triệu đồng/km/năm, trong khi nguồn vốn ngân sách nhà nước bố trí cho công tác quản lý, bảo trì hàng năm chỉ đáp ứng khoảng 35 - 40% nhu cầu tối thiểu, dẫn đến tình trạng chất lượng đường xuống cấp nhanh chóng (do không thực hiện đầy đủ công việc bảo dưỡng thường xuyên, chưa thực hiện sửa chữa đường bộ theo định kỳ).

**2. Chủ trương phát triển kết cấu hạ tầng**

- Tại Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020, 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”.*

- Tại 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, đã giao Chính phủ: *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.*

- Tại Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/3/2016 Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 đã nêu:

*+ 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.*

**3. Vai trò, tầm quan trọng của đường cao tốc đối với phát triển kinh tế - xã hội đất nước**

Theo quy định tại Điều 3 Luật Giao thông đường bộ thì: *Đường cao tốc**là đường dành cho xe cơ giới, có dải phân cách chia đường cho xe chạy hai chiều riêng biệt; không giao nhau cùng mức với một hoặc các đường khác; được bố trí đầy đủ trang thiết bị phục vụ, bảo đảm giao thông liên tục, an toàn, rút ngắn thời gian hành trình và chỉ cho xe ra, vào ở những điểm nhất định.*

Giao thông đường bộ nói chung (đường cao tốc nói riêng) có vai trò đặc biệt to lớn trong sự phát triển kinh tế - xã hội của bất kỳ quốc gia nào trên thế giới. Việt Nam cũng không ngoại lệ, là một đất nước nông nghiệp đang từng bước công nghiệp hóa, hiện đại hóa. Theo Bộ Giao thông vận tải: Các tuyến cao tốc sau khi đưa vào khai thác đã mang lại hiệu quả rõ rệt về mặt kinh tế, những lợi ích to lớn về mặt xã hội, an ninh - quốc phòng, góp phần xóa đói giảm nghèo, cụ thể:

***3.1. Đối với lĩnh vực kinh tế*** đường cao tốc góp phần:

a) Tăng cường năng lực lưu thông hành khách và hàng hóa; tiết kiệm thời gian, chi phí vận chuyển

Giá trị hàng hóa chịu tác động bởi nhiều yếu tố, trong đó có thời gian vận chuyển và lưu thông, việc vận chuyển nhanh chóng do giao thông thuận tiện (sử dụng đường cao tốc) sẽ 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.

Theo số liệu tính toán của Bộ Giao thông vận tải: 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 ùn tắc). 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.

Việc tăng vận tốc lưu thông của phương tiện sẽ làm giảm chi phí khai thác và vận hành phương tiện (chi phí nhiên liệu, khấu hao tài sản,...).

b) Mở rộng thị trường, kết nối

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 tạo nên một huyết mạch kết nối giữa trung tâm kinh tế (như TP. Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh) và phần còn lại của khu vực kinh tế. Nhiều hệ quả tích cực của đường cao tốc như: Giảm sự chênh lệch giá cả giữa các khu vực, giảm sự chênh lệch thu nhập của người dân 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.

c) 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 nó đi qua hay những địa phương ở hai đầu. 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.

***3.2. Đối với lĩnh vực xã hội*** đường cao tốc góp phần:

a) Giảm thiểu ùn tắc giao thông

Có nhiều nguyên nhân dẫn đến việc ùn tắc giao thông, song một trong các nguyên nhân có tính chất đặc biệt quan trọng 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. 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 của ngõ phía Tây của TP. Hồ Chí Minh và TP. Tân An, tỉnh Long An.

b) Giảm tai nạn giao thông

Việc phát triển mạng lưới cao tốc sẽ giúp giảm tai nạn giao thông đường bộ. Các nghiên cứu 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 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).

Đường cao tốc cung cấp dịch vụ sử dụng đường bộ tốt hơn cho người sử dụng do có tiêu chuẩn chất lượng cao hơn. Người sử dụng đường cao tốc được hưởng nhiều lợi ích hơn so với việc sử dụng đường quốc lộ thông thường. Theo tính toán của Bộ Giao thông vận tải trên cơ sở phân tích 05 tuyến đường cao tốc, kết quả lượng hóa chi phí vận hành, 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 dưới 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.

c) 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 cao tốc từ khi tiến hành nghiên cứu tiền khả thi dự án, cho đến khi xây dựng hoàn thàn 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 lớn, đồng thời tạo nhiều công ăn việc làm cho người dân địa phương dọc hai bên tuyến cao tốc.

***3.3. 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).

**4. Kinh nghiệm quốc tế**

***4.1. Trung Quốc***

Từ năm 1990 đến năm 2005, Trung Quốc đã hoàn thành xây dựng 42.000 km đường cao tốc có thu phí, trong đó chủ yếu là Mạng lưới đường trục cao tốc. Giai đoạn từ 2005 - 2025, Trung Quốc đã lập quy hoạch mở rộng mạng lưới cao tốc thu phí lên 85.000 km, trong đó 66% - 90% chi phí đầu tư sẽ từ ngân sách Chính phủ, ngân sách các tỉnh, thành phố chịu trách nhiệm đầu tư xây dựng và một phần huy động từ nguồn vốn tư nhân. Toàn bộ các tuyến đường cao tốc, dù đầu tư bằng nguồn vốn nào cũng đều được *thu phí để hoàn vốn*, vận hành, bảo trì và phát triển hạ tầng giao thông khác.

Sau khi hoàn vốn, một số trạm thu phí ở Trung Quốc tiếp tục tiến hành thu phí, điển hình như đường cao tốc sân bay Bắc Kinh. Nguyên nhân là do chấm dứt thu phí làm lượng phương tiện đi cao tốc tăng đột biến, gây tình trạng tắc nghẽn giao thông và hư hỏng đường. Doanh thu từ việc tiếp tục thu phí trên các tuyến đường này được dùng để tiếp tục bảo trì đường và ngoài ra còn để tái phân bổ cho các khu vực nghèo hơn.

***4.2. Nhật Bản***

Từ thập niên 50 tới đầu những năm 2000, Nhật Bản đã thông qua hai cơ chế tài chính: thu phí sử dụng đường cao tốc và thu phí nhiên liệu phương tiện đường bộ, để phát triển và mở rộng được hơn 10.000 km đường cao tốc và trải nhựa được hầu hết các tuyến đường bộ chính.

Trong giai đoạn đầu, Chính phủ sử dụng ngân sách để phát triển mạng lưới đường bộ, đường cao tốc, đồng thời bảo lãnh cho chính quyền trung ương và địa phương huy động vốn để xây dựng các dự án đường cao tốc và *thu phí để hoàn vốn* (mức phí dịch vụ gồm: Phí tính theo km xe chạy (25 JPY/km ≈ 900 đồng/km) + Phí cố định (150 JPY ≈ 33.500 đồng) + 10% thuế tiêu dùng)

Giai đoạn tiếp theo, để huy động hiệu quả hơn nữa các nguồn lực từ khối tư nhân, Nhật Bản đã thành lập Công ty công chính đường cao tốc Nhật Bản (JH). JH thay mặt cho Chính phủ Nhật Bản để thu phí đường bộ và hoàn trả các khoản vốn huy động ban đầu.

Sau khi hệ thống đường cao tốc và đường bộ của Nhật Bản đã được đầu tư và xây dựng đủ để đáp ứng nhu cầu phát triển, JH đã được tư nhân hóa và tái cấu trúc thành Cơ quan trả nợ và đường cao tốc Nhật Bản (JEDRA) và 6 Công ty đường cao tốc. Các Công ty đường cao tốc chịu trách nhiệm xây dựng đường với nguồn kinh phí được huy động từ các khoản vay, JEDRA thì chịu trách nhiệm hoàn trả khoản vay trong vòng 45 năm, với các nguồn thu từ đường bộ.

**5. Theo quy định pháp luật** phí, lệ phí và pháp luật về giá hiện hành đối với sử dụng đường bộ: (i) Thu phí sử dụng đường bộ theo đầu phương tiện hàng năm (tiền phí thu được sử dụng cho hoạt động bảo trì hệ thống đường bộ do Nhà nước quản lý); (ii) Thu phí dịch vụ (theo cơ chế giá) qua trạm thu phí để hoàn vốn đầu tư xây dựng đường bộ (doanh nghiệp đầu tư); (iii) Chưa quy định cụ thể về việc thu phí/giá dịch vụ sử dụng đường cao tốc do Nhà nước đầu tư.

Với vai trò, tầm quan trọng của đường cao tốc nêu trên, đầu tư đường cao tốc đòi hỏi lượng vốn rất lớn (theo Quyết định số 326/QĐ-TTg nhu cầu vốn đầu tư đường cao tốc đến năm 2020 cần 342,6 nghìn tỷ đồng, đến năm 2030 cần 599,1 nghìn tỷ đồng), trong khi nguồn lực Nhà nước còn hạn chế, cần thiết phải huy động mọi nguồn lực xã hội để đầu tư phát triển đường cao tốc. Vì vậy, cần bổ sung quy định thu phí (hoặc giá) dịch vụ hoàn vốn đầu tư xây dựng đường cao tốc do Nhà nước đầu tư.

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

- 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 Phí và lệ phí, Luật Ngân sách nhà nước, các văn bản hướng dẫn thi hành các Luật và các quy định của pháp luật liên quan.

**III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ ÁN 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. Trong đó, giao: Bộ Tài chính: (i) chủ trì, phối hợp với Bộ Tư pháp, Bộ Giao thông vận tải và các bộ, cơ quan liên quan giải trình, tiếp thu đầy đủ ý kiến các cơ quan tại cuộc họp ngày 14/9/2020 và ý kiến bằng văn bản của các Bộ (Giao thông vận tải, Tư pháp, Kế hoạch và Đầu tư) và UBND TP. Hồ Chí Minh; (ii) hoàn thiện hồ sơ dự thảo theo trình tự, thủ tục theo quy định của pháp luật, trình Chính phủ thông qua tại Phiên họp thường kỳ tháng 9/2020 trước khi báo cáo UBTVQH xem xét, quyết định.

Ngày 25/9/2020, Bộ Tài chính đã có công văn số 11776 /BTC-CST gửi lấy ý kiến các Bộ (Giao thông vận tải, Tư pháp, Kế hoạch và Đầu tư) và UBND TP. Hồ Chí Minh về dự án Nghị quyết.

**IV. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CỦA DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT**

**1. Bố cục của dự thảo Nghị quyết**

Dự thảo Nghị quyết gồm 2 Điều (Điều 1: quy định về nội dung Nghị quyết. Điều 2: quy định về hiệu lực thi hành).

**2. Về nội dung dự thảo Nghị quyết**

Bộ Tài chính trình Chính phủ dự thảo Nghị quyết của UBTVQH theo 02 Phương án.

***2.1. Quy định thu phí dịch vụ 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*** (Phương án 1)

a) Căn cứ pháp lý

- 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 UBTVQH xem xét, quyết định.*

Căn cứ quy định nêu trên, để bổ sung căn cứ pháp lý cho việc thu phí dịch vụ sử dụng đường cao tốc do Nhà nước đầu tư, Bộ Tài chính dự thảo Nghị quyết của UBTVQH quy định điều chỉnh Danh mục hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá, cụ thể:

***“Điều 1. Bổ sung Danh mục hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá***

*Dịch vụ sử dụng đường cao tốc: Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định giá tối đa dịch vụ sử dụng đường cao tốc đối với đường do Trung ương quản lý; UBND cấp tỉnh quy định giá tối đa dịch vụ sử dụng đường cao tốc đối với đường do địa phương quản lý”*.

Quy định này tương tự quy định tại Điều 3 Nghị định số 149/2016/NĐ-CP ngày 11/11/2016 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 177/2013/NĐ-CP ngày 14/11/2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Giá: *Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định giá tối đa dịch vụ sử dụng đường bộ gồm đường quốc lộ, đường cao tốc các dự án đầu tư xây dựng đường bộ để kinh doanh do Trung ương quản lý; UBND tỉnh quy định giá tối đa dịch vụ sử dụng đường bộ do địa phương quản lý các dự án đầu tư xây dựng đường bộ để kinh doanh*.

Như vậy, dịch vụ sử dụng đường cao tốc (kể cả cao tốc do Nhà nước và doanh nghiệp đầu tư) đều áp dụng thống nhất phương thức thu phí dịch vụ (theo cơ chế giá).

b) Ưu điểm, nhược điểm

(1) Ưu điểm

*Thứ nhất,* 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, trong đó, giao Chính phủ: *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****.***

*Thứ hai,* khuyến khích thu hút nguồn lực xã hội đầu tư xây dựng hạ tầng đường bộ.

Việc thu phí dịch vụ (theo cơ chế giá) sẽ đồng bộ về mức thu phí dịch vụ các dự án BOT liền kề; tạo điều kiện thuận lợi cho việc khai thác đường cao tốc do Nhà nước đầu tư theo các hình thức chuyển nhượng, cho thuê, góp vốn liên doanh,... , 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 Nhà nước 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 đối tác công – tư (PPP)* thì không thể *vừa thu phí sử dụng đường cao tốc* (hoàn phần vốn Nhà nước đầu tư), *vừa thu phí dịch vụ* (hoàn phần vốn doanh nghiệp đầu tư).

*Thứ ba*, công khai, minh bạch và dễ nhận được sự đồng thuận của người dân và chủ phương tiện.

Mức thu phí dịch vụ sẽ được tính toán trên cơ sở tổng mức đầu tư dự án và thời gian thu hoàn vốn dự án. Hết thời gian hoàn vốn sẽ dừng thu như các dự án xây dựng đường cao tốc đầu tư theo hình thức PPP. Điều này đảm bảo công khai, minh bạch và dễ nhận được sự đồng thuận của người dân và chủ phương tiện. Tránh được sự phản ứng của người dân, doanh nghiệp và dư luận xã hội cho rằng “phí chồng phí”, đặc biệt là trong điều kiện dịch bệnh Covid-19 ảnh hưởng rất lớn đến hoạt động sản xuất kinh doanh và sinh hoạt của người dân như hiện nay. Chính phủ đã và đang ban hành nhiều chính sách miễn, giảm thuế, phí, lệ phí để hỗ trợ đối tượng chịu ảnh hưởng bởi dịch Covid-19.

(2) Nhược điểm

Có ý kiến cho rằng, đường cao tốc do Nhà nước đầu tư quy định thu phí dịch vụ (theo cơ chế giá) là không đúng bản chất; Bộ Giao thông vận tải và địa phương phải thành lập công ty để quản lý thu phí dịch vụ đường cao tốc do Nhà nước đầu tư.

Về vấn đề này, Bộ Tài chính có ý kiến như sau:

(i) Tại Điều 7 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công quy định về các hình thức khai thác nguồn lực tài sản công gồm: *Giao quyền sử dụng tài sản công; cấp quyền khai thác tài sản công; cho thuê tài sản công; chuyển nhượng, cho thuê quyền khai thác, quyền sử dụng tài sản công; sử dụng tài sản công vào mục đích kinh doanh, liên doanh, liên kết; ... và hình thức khác theo quy định của pháp luật.*

- Tại Điều 13 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công giao Chính phủ: *Quy định chi tiết về: ...; sử dụng tài sản công vào mục đích kinh doanh, cho thuê, liên doanh, liên kết; quản lý, sử dụng, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng; sử dụng tài sản công để tham gia dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư; sử dụng tài sản công để thanh toán cho nhà đầu tư khi thực hiện dự án đầu tư xây dựng công trình theo hình thức hợp đồng xây dựng - chuyển giao.*

- Từ Điều 11 đến Điều 17 Nghị định số 33/2019/NĐ-CP ngày 23/4/2019 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đã quy định cụ thể: các phương thức khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ (chuyển nhượng, cho thuê,...); trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải, UBND cấp tỉnh và các cơ quan liên quan trong việc quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Theo quy định nêu trên, đường cao tốc do Nhà nước đầu tư có thể thực hiện chuyển giao quyền khai thác cho doanh nghiệp và doanh nghiệp thu phí dịch vụ hoàn vốn nhận chuyển giao.

(ii) Tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 đã giao Chính phủ: *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****.***

Khi Nghị quyết được UBTVQH thông qua, theo quy định tại Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và Nghị định số 33/2019/NĐ-CP, Bộ Giao thông vận tải, UBND cấp tỉnh: Chỉ đạo đơn vị chuyên môn, xây dựng Đề án khai thác, trong đó, xác định cụ thể: tổng mức đầu tư, thời gian thu phí dịch vụ hoàn vốn, mức thu phí *(mức phí dịch vụ được xác định căn cứ tổng mức đầu tư, thời gian hoàn vốn, đảm bảo tương đồng mức phí hoàn vốn dự án xây dựng đường cao tốc theo hình thức PPP; phù hợp với chất lượng dịch vụ, không vượt quá lợi ích thu được và khả năng chi trả của người sử dụng đường cao tốc; phù hợp tình hình kinh tế xã hội địa phương nơi đoạn đường cao tốc đi qua)*; thực hiện chuyển nhượng, cho thuê quyền khai thác các đoạn đường cao tốc; thu tiền nộp NSNN. Người nhận thuê/chuyển nhượng sẽ thu phí dịch vụ để hoàn vốn nhận chuyển nhượng.

(iii) Thực tế hiện nay, các cảng hàng không, sân bay do Nhà nước đầu tư đang giao Tổng công ty Quản lý cảng hàng không (ACV) quản lý và thu phí dịch vụ tại cảng như: xe ô tô ra, vào nhà ga; dịch vụ điều hành bay; dịch vụ sử dụng cất hạ cánh;...

Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam thu tiền cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư.

Vì vậy, việc quy định thu phí dịch vụ đối với đường cao tốc do Nhà nước đầu tư phù hợp với Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. Việc phí dịch vụ sẽ đồng bộ về mức thu phí dịch vụ các dự án BOT liền kề, đồng bộ về hình thức thu (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.

***2.2. Quy định thu phí sử dụng đường cao tốc thu qua trạm thu phí trên đường cao tốc do Nhà nước đầu tư, theo quy định pháp luật về phí, lệ phí*** (Phương án 2)

a) Căn cứ pháp lý

- Tại tiết 1.1 điểm 1 Mục V Danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí quy định: “*Phí sử dụng đường bộ”* và Cơ quan quy định: *“Bộ Tài chính quy định đối với đường thuộc trung ương quản lý, Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định đối với đường thuộc địa phương quản lý”.*

*-* Tại Điều 3 Nghị quyết số 86/2019/QH14 ngày 12/11/2019 của Quốc hội về dự toán Ngân sách nhà nước năm 2020 giao Chính phủ: *Quy định cụ thể việc thu, nộp và sử dụng thu phí sử dụng đường bộ qua đầu phương tiện ô tô trong cả nước, bao gồm cả đường thuộc trung ương quản lý và đường thuộc địa phương quản lý và thực hiện phân chia nguồn thu này theo Nghị quyết số 73/2018/NQ-QH14 ngày 14/11/2018 của Quốc hội về phân bổ ngân sách trung ương.*

- Tại khoản 1 Điều 17 Luật Phí và lệ phí quy định: *Giữa hai kỳ họp Quốc hội, UBTVQH quyết định sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ các khoản phí, lệ phí**theo đề nghị của Chính phủ và báo cáo Quốc hội tại kỳ họp gần nhất.*

Căn cứ quy định trên, để bổ sung căn cứ pháp lý cho việc thu phí sử dụng đường cao tốc thu qua trạm thu phí trên đường cao tốc do Nhà nước đầu tư, Bộ Tài chính dự thảo Nghị quyết của UBTVQH về việc sửa đổi, bổ sung Danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí, cụ thể:

***“Điều 1. Sửa đổi, bổ sung tiết 1.1 điểm 1, Mục V, Phần A Danh mục phí, lệ phí tại Phụ lục số 01 ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí***

| ***Số TT*** | ***TÊN PHÍ*** | ***CƠ QUAN QUY ĐỊNH*** |
| --- | --- | --- |
| *1.1* | *Phí sử dụng đường bộ* |  |
|  | *a) Phí sử dụng đường bộ thu theo đầu phương tiện* | *Bộ Tài chính* |
|  | *b) Phí sử dụng đường cao tốc thu qua trạm thu phí đối với đường cao tốc do Nhà nước đầu tư* | *Chính phủ* |

b) Ưu điểm, nhược điểm

(1) Ưu điểm: Đảm bảo nguyên tắc tại Luật Phí và lệ phí: Dịch vụ công do Nhà nước cung cấp thu phí.

(2) Nhược điểm

*Thứ nhất,* không phù hợp với Nghị quyết số 52/2017/QH14, trong đó, giao Chính phủ: *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****.***

*Thứ hai,* không khuyến khích thu hút nguồn lực xã hội đầu tư xây dựng hạ tầng đường bộ. Lý do, cùng sử dụng dịch vụ đường cao tốc như nhau, chủ phương tiện trả *mức phí sử dụng đường cao tốc* ***sẽ thấp hơn*** *mức phí dịch vụ*. Các dự án đầu tư đường cao tốc Bắc – Nam có các đoạn, tuyến đầu tư xen kẽ giữa doanh nghiệp và Nhà nước. Mức thu phí (giá) khác nhau sẽ dẫn đến phản ứng của chủ phương tiện.

Như vậy, việc quy định thu phí sử dụng đường cao tốc hoàn vốn do Nhà nước đầu tư có thể gây khó khăn cho việc thu hút vốn đầu tư theo hình thức PPP đã được quy định tại Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

*Thứ ba,* không minh bạch trong việc xác định mức thu phí và khó nhận được sự đồng thuận của người dân và chủ phương tiện.

- Mức phí cần được xác định để nhằm mục đích: (i) thu hoàn vốn đầu tư (thu trong một thời gian nhất định để hoàn vốn) hay (ii) thu sử dụng cho cả hoàn vốn đầu tư và bảo trì đường cao tốc (quy định mức thu phí cao thì phải xác định thời gian cụ thể, không thu mãi mãi; nếu quy định mức phí thấp thì ảnh hưởng đến hoạt động thu phí dịch vụ hoàn vốn của các dự án liền kề).

Ngoài ra, nếu chỉ quy định thu phí sử dụng đường cao tốc do Nhà nước đầu tư dẫn đến trường hợp cùng tuyến đường cao tốc: đoạn do Nhà nước đầu tư thu phí, đoạn do doanh nghiệp đầu tư (hết thời gian thu phí hoàn vốn BOT chuyển giao cho Nhà nước) không thu phí. Chẳng hạn, đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Mỹ Thuận. Đoạn TP. Hồ Chí Minh – Trung Lương do Nhà nước đầu tư thu phí sử dụng đường cao tốc theo quy định pháp luật về phí; đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận do doanh nghiệp đầu tư, hết thời gian doanh nghiệp thu phí dịch vụ để hoàn vốn đầu tư sẽ chuyển giao cho Nhà nước quản lý, khi đó, không có căn cứ pháp lý để Nhà nước tiếp tục thu phí sử dụng đường cao tốc đối với đoạn này. Điều này, dẫn đến không công bằng trong việc sử dụng dịch vụ đường cao tốc.

- Việc quy định thu phí sử dụng đường cao tốc theo quy định pháp luật phí và lệ phí sẽ khó nhận được sự đồng thuận của người dân và chủ phương tiện *(đặc biệt là trong điều kiện dịch bệnh covid-19 ảnh hưởng rất lớn đến hoạt động sản xuất kinh doanh và sinh hoạt của người dân như hiện nay, Chính phủ đang ban hành nhiều chính sách miễn, giảm thuế, phí)*; sẽ có nhiều ý kiến cho rằng “phí chồng phí” vì hiện nay đã thu phí sử dụng đường bộ theo đầu phương tiện, nay lại thu phí sử dụng đường cao tốc qua trạm thu phí.

**3.** Qua phân tích ưu, nhược điểm của 02 phương án nêu trên, để đảm bảo công khai, minh bạch, đồng bộ với thu phí dịch vụ hoàn vốn các dự án BOT, Bộ Tài chính chọn **Phương án 1: *Trình UBTVQH ban hành Nghị quyết quy định thu phí dịch vụ 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***.

Phương án này đảm bảo phù hợp với chủ trương của Quốc hội và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, cụ thể:

- TạiNghị quyết số 52/2017/QH14 đã giao Chính phủ: *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 Thông báo số 275/TB-VPCP, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo *nghiên cứu quản lý khai thác đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương theo phương thức PPP*.

**4. Đánh giá tác động**

a) Tác động về mặt kinh tế - xã hội

(i) Tác động tích cực: Huy động kịp thời, hợp lý nguồn lực từ người sử dụng đường cao tốc do Nhà nước đầu tư; 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.

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. 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 phí, lưu lượng phương tiện trên đường cao tốc tăng đột biến, vận tốc trung bình lưu thông trên tuyến giảm xuống còn từ 60 – 70 km/giờ, trong khi đó theo thiết kế của đường thì vận tốc tối đa là 120 km/giờ, vận tốc trung bình khi có thu phí là 100 km/giờ.

Việc thu phí dịch vụ sử dụng đường cao tốc thu qua trạm thu phí trên đường cao tốc là một trong các giải pháp để tăng cường công tác quản lý, điều tiết lưu lượng phương tiện lưu thông trên đường cao tốc và trên đường quốc lộ song hành; việc thu phí 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.

Theo tính toán của Bộ Giao thông vận tải trên cơ sở phân tích dữ liệu sử dụng 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 phải nộp phí khoảng 1.000 đồng/km/xe tiêu chuẩn thì chủ phương tiện vẫn hưởng lợi khoảng 1.500 đồng/km.

Hệ thống đường cao tốc do Nhà nước đầu tư hiện nay (tổng dài 196 km), nếu thực hiện thu phí dịch vụ đường cao tốc với mức thu là 1.000 đồng/km/xe tiêu chuẩn thì dự kiến hàng năm sẽ thu được khoảng 2.142 tỷ đồng. Đây là nguồn vốn quan trọng bổ sung cho việc đầu tư cải tạo hệ thống đường cao tốc hiện hành, cũng như bổ sung vốn đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc mới.

(ii) Tác động tiêu cực: Phí/giá dịch vụ đường bộ có phạm vi tác động lớn, luôn được người dân và dư luận xã hội quan tâm. Hiện nay, có rất nhiều khoản thu thuế, phí (thuế tiêu thụ đặc biệt, phí sử dụng đường bộ, lệ phí trước bạ,...) đều tính và thu theo phương tiện.

Đối với sử dụng đường bộ, hiện Nhà nước đang thu phí sử dụng đường bộ theo đầu phương tiện (tiền phí thu được sử dụng cho hoạt động bảo trì hệ thống đường bộ do Nhà nước quản lý); doanh nghiệp đầu tư xây dựng đường bộ thu phí dịch vụ (theo cơ chế giá) qua trạm thu phí để hoàn vốn đầu tư xây dựng đường bộ. Việc thực hiện thu phí dịch vụ thông qua trạm thu phí trên đường cao tốc do Nhà nước đầu tư có thể dẫn đến phản ứng của các đối tượng tham gia giao thông, sẽ có ý kiến cho rằng “phí chồng phí”.

Do đó, cần 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.

b) Tác động về giới: Chính sách thu phí dịch vụ sử dụng đường cao tốc áp dụng chung, không phân biệt theo giới; không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới. Vì vậy, không thuộc đối tượng phải đánh giá tác động về bình đẳng giới theo quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

c) Tác động của thủ tục hành chính: Chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính mới.

d) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Nghị quyết phù hợp với quy định tại Luật Giao thông đường bộ, Luật Giá, Luật quản lý, sử dụng tải sản công, Luật Ngân sách nhà nước.

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

**V. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THI HÀNH NGHỊ QUYẾT**

Nghị quyết bổ sung dịch vụ sử dụng đường cao tốc vào Danh mục giá dịch vụ do Nhà nước định giá, làm cơ sở cho việc triển khai việc quản lý, khai thác hệ thống đường bộ cao tốc. Hoạt động quản lý, khai thác đường cao tốc sử dụng nguồn nhân lực hiện có của ngành giao thông vận tải. Do đó, cơ bản không phát sinh nguồn nhân lực, tài chính cho việc thực hiện Nghị quyết.

**VI. Ý KIẾN THẨM ĐỊNH CỦA BỘ TƯ PHÁP**

Ngày /9/2020, Bộ Tài chính đã có công văn số /BTC-CST đề nghị Bộ Tư pháp có ý kiến thẩm định về dự án Nghị quyết.

Trên đây là nội dung dự án Nghị quyết của UBTVQH quy định thu phí dịch vụ sử dụng đường cao tốc thông qua trạm thu phí trên đường cao tốc do Nhà nước đầu tư.

Bộ Tài chính kính trình Chính phủ xem xét, quyết định *(Tài liệu trình kèm: Dự thảo Nghị quyết, Báo cáo đánh giá tác động theo cả 02 phương án).*/.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Như trên;  - Văn phòng Chính phủ;  - Các Bộ: Giao thông vận tải, Tư pháp;  - Lưu: VT, CST (P5). | BỘ TRƯỞNGĐinh Tiến Dũng |