

HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VỀ THU PHÍ ĐƯỜNG BỘ TẠI CÁC CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐẦU TƯ THEO HÌNH THỨC BOT

NGUYỄN DOÃN PHƯƠNG*

Đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ theo hình thức BOT (Build - Operate - Transfer, tức Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao) là một chủ trương có ý nghĩa lớn về nhiều mặt nhưng trong quá trình triển khai trên thực tế còn phát sinh nhiều vướng mắc. Bài viết phân tích những bất cập trong quy định pháp luật hiện hành về hoạt động thu phí BOT, từ đó đưa ra một số đề xuất hoàn thiện quy định của pháp luật nhằm khắc phục những tồn tại trên thực tế và phòng ngừa vi phạm pháp luật trong đầu tư xây dựng các công trình giao thông đường bộ theo hình thức BOT.

Từ khóa: Thu phí BOT, giao thông đường bộ, dự án BOT.

Ngày nhận bài: 15/4/2021; Biên tập xong: 17/4/2021; Duyệt đăng: 18/4/2021

Investment in the construction of road traffic works in the Build - Operate - Transfer form has been a significant policy but its implementation has still faced to many obstacles. In the scope of this article, the author analyzes shortcomings of current legal regulations on BOT fee collection, then proposes recommendations to perfect it.

Keywords: BOT fees, road traffic, BOT projects.

1. Khái quát pháp luật về thu phí sử dụng công trình giao thông đường bộ theo hình thức BOT

Trong những năm vừa qua, hình thức đầu tư hợp tác công tư (PPP - Public Private Partnership) đã góp phần quan trọng trong việc thu hút đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông, dịch vụ công, từ đó thúc đẩy kinh tế trong nước phát triển. Là một trong các phương thức huy động nguồn lực từ khu vực tư nhân, đầu tư theo phương thức đối tác công tư đã và đang trở thành một trong những mô hình hợp tác có hiệu quả giữa Nhà nước và tư nhân trong lĩnh vực phát triển kết cấu hạ tầng ở Việt Nam. Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Public - Private Partnership - PPP) là phương thức đầu tư được thực hiện trên cơ sở hợp tác có thời hạn giữa Nhà nước và nhà đầu tư tư nhân thông qua việc ký kết và thực hiện hợp đồng dự án PPP nhằm thu hút nhà đầu tư tư nhân tham gia dự án PPP¹. Hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (BOT) là một dạng của phương thức đối tác công tư PPP. Hợp đồng BOT là hợp đồng mà nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP được nhượng quyền để xây dựng, kinh doanh, vận hành công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng trong thời hạn nhất định. Hết thời hạn, nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP chuyển giao công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng đó cho Nhà nước².

Đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ theo hình thức BOT là việc cá nhân, tổ chức thuộc nhiều thành phần kinh tế đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ khi được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt dự án. Khi hoàn thành dự án, nhà đầu tư được quyền khai thác thu phí trong thời hạn nhất định để hoàn vốn đầu tư; hết thời hạn này, nhà đầu tư chuyển giao công trình giao thông đường bộ cho Nhà nước.

Nghị quyết số 05-NQ/TW ngày 01/11/2016 của Hội nghị lần thứ 4 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XII một lần nữa khẳng định “đẩy mạnh thực hiện các dự án đầu tư theo hình thức đối tác công - tư, bảo đảm tính công khai, minh bạch; có cơ chế giám sát, quản lý và sử dụng hiệu quả vốn đầu tư đối với từng dự án”. Phát triển hạ tầng giao thông đường bộ theo hình thức BOT là chủ trương đúng đắn trong bối cảnh ngân sách khó khăn, nhiều nước trên thế giới đã và đang áp dụng có hiệu quả mô hình đầu tư này. Hiện nay, cả nước có 80 dự án xây dựng công trình giao thông đường bộ theo hình thức BOT giao thông, trong đó Bộ Giao thông vận tải quản lý 61 dự án, địa phương quản lý 19 dự án với 89 Trạm thu phí BOT (Bộ Giao thông vận tải quản lý 70 trạm, các địa phương quản lý 19 trạm)³.

¹ Khoản 10 Điều 3 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư năm 2020

² Điểm a Khoản 1 Điều 45 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư năm 2020

* Thạc sĩ, Khoa Luật, Học viện An ninh nhân dân

³ Báo cáo tiến độ thực hiện dự án thu phí tự động không dừng của Bộ GTVT gửi Chính phủ ngày 25/10/2020

Hiện nay, đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ theo hình thức BOT chịu sự điều chỉnh của nhiều văn bản pháp luật, trực tiếp là Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư năm 2020. Ngoài ra còn có Luật Giao thông đường bộ năm 2008, Luật Đấu thầu năm 2013, Luật Xây dựng năm 2014, Luật Đầu tư năm 2014, Luật Doanh nghiệp năm 2014 (sửa đổi, bổ sung năm 2020), Luật Kiểm toán Nhà nước năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2019), Luật Đầu tư công năm 2019... và các văn bản hướng dẫn thi hành các luật trên.

Riêng với vấn đề thu phí sử dụng công trình giao thông đường bộ theo hình thức BOT hiện nay thực hiện theo Thông tư số 159/2013/TT-BTC của Bộ Tài chính ngày 14/11/2013 hướng dẫn chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ hoàn vốn đầu tư xây dựng đường bộ (gọi tắt là Thông tư số 159); Luật Phí và lệ phí năm 2015; Nghị định số 120/2016/NĐ-CP ngày 23/8/2016 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Phí và lệ phí. Tuy nhiên, Thông tư số 159/ban hành dựa trên Pháp lệnh Phí và lệ phí số 38/2001/PL-UBTVQH10 ngày 28/8/2001, căn cứ Nghị định số 57/2002/NĐ-CP ngày 03/6/2002 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành Pháp lệnh phí và lệ phí và Nghị định số 24/2006/NĐ-CP ngày 06/3/2006 sửa đổi, bổ sung Nghị định số 57/2002/NĐ-CP ngày 03/6/2002. Các Pháp lệnh, Nghị định này đã được thay thế bởi Luật Phí và lệ phí năm 2015 và Nghị định số 120/2016/NĐ-CP ngày 23/8/2016 của Chính phủ. Bên cạnh đó, Thông tư số 159 cũng bộc lộ nhiều điểm bất cập, vướng mắc khi triển khai thu phí sử dụng đường bộ tại các trạm thu phí BOT. Những tồn tại này đã tạo nên làn sóng phản đối việc thu phí BOT, gây ách tắc giao thông tại hàng loạt các dự án BOT giao thông trên nhiều tỉnh, thành phố. Thậm chí, một số đối tượng quá khích đã phá hoại cơ sở vật chất, hành hung cán bộ thu phí tại các trạm thu phí BOT, gây nên tình trạng mất an ninh trật tự tại nhiều địa phương nơi đặt trạm thu phí BOT. Thực trạng này đặt ra yêu cầu cần hoàn thiện các quy định pháp luật về thu phí sử dụng công trình giao thông đường bộ theo hình thức BOT.

2. Những tồn tại, vướng mắc trong áp dụng pháp luật về thu phí sử dụng công trình giao thông đường bộ theo hình thức BOT

Việc Quốc hội thông qua Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư ngày 18/6/2020 đã tạo hành lang pháp lý vững chắc cho hoạt động đầu tư theo phương thức đối tác công tư nói chung và đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ theo hình thức hợp đồng BOT nói riêng. Mặc dù vậy, Luật này tập trung quy định về thủ tục đầu tư, lựa chọn nhà đầu tư, nguồn

vốn dự án... theo phương thức đối tác công tư (PPP), trong đó có hợp đồng BOT. Nhiều vấn đề pháp lý khác trong đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ vẫn chịu sự điều chỉnh của nhiều văn bản pháp luật khác như việc đấu thầu thực hiện theo Luật Đấu thầu; các tiêu chuẩn xây dựng, bảo trì công trình thực hiện theo Luật Xây dựng; việc kiểm toán giá trị công trình thực hiện theo Luật Kiểm toán; việc tổ chức hoạt động doanh nghiệp BOT thực hiện theo Luật doanh nghiệp... Đặc biệt, vấn đề gây bức xúc dư luận nhiều nhất là mức thu phí BOT và cách xác định giá thu phí BOT đường bộ vẫn chưa quy định cụ thể trong Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư năm 2020 trong khi văn bản hiện hành đã lạc hậu. Do đó, những tồn tại, bất cập về phí BOT đường bộ, nguy cơ phát sinh vi phạm pháp luật về phí BOT vẫn chưa được giải quyết. Cụ thể là:

Thứ nhất, hiện nay chưa có quy định thống nhất về cách xác định mức phí BOT cho các công trình giao thông đường bộ theo hình thức BOT. Theo hướng dẫn của Bộ Tài chính về chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ hoàn vốn đầu tư xây dựng đường bộ, việc thu phí sử dụng đường bộ để hoàn vốn đầu tư xây dựng đường bộ theo hình thức BOT không tính theo giá trị cụ thể trên 1 km đường đi mà được thu trên lượt phương tiện lưu thông theo khung thu phí trong phụ lục ban hành theo Thông tư.⁴ Cụ thể:

+ Xe dưới 12 ghế ngồi, xe tải có tải trọng dưới 2 tấn; các loại xe buýt vận tải khách công cộng có khung phí từ 15.000đ đến 52.000đ/vé/lượt;

+ Xe từ 12 ghế ngồi đến 30 ghế ngồi; xe tải có tải trọng từ 2 tấn đến dưới 4 tấn có khung phí từ 20.000đ đến 70.000đ/vé/lượt;

+ Xe từ 31 ghế ngồi trở lên; xe tải có tải trọng từ 4 tấn đến dưới 10 tấn có khung phí từ 25.000đ đến 87.000đ/vé/lượt;

+ Xe tải có tải trọng từ 10 tấn đến dưới 18 tấn; xe chở hàng bằng Container 20 fit có khung phí từ 40.000đ đến 140.000đ/vé/lượt;

+ Xe tải có tải trọng từ 18 tấn trở lên; xe chở hàng bằng Container 40 fit có khung phí từ 80.000đ đến 200.000đ/vé/lượt.

Trên cơ sở khung phí này, đối với mỗi dự án BOT giao thông đường bộ, Bộ Tài chính sẽ ban hành Thông tư về mức phí BOT đối với đường quốc lộ, Hội đồng nhân dân cấp tỉnh sẽ ban hành Nghị quyết mức phí BOT đối với đường

⁴ Điều 6 Thông tư số 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 của Bộ Tài chính hướng dẫn chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ hoàn vốn đầu tư xây dựng đường bộ.

địa phương⁵. Hơn nữa, khung phí có dao động khá lớn giữa mức thấp và mức cao như ở trên dẫn đến các dự án BOT giao thông đường bộ áp dụng mức giá không thống nhất. Điều này sinh ra cơ chế xin – cho giữa Doanh nghiệp BOT và Bộ tài chính, Hội đồng nhân dân cấp tỉnh trong việc quyết định mức thu phí. Đồng thời, việc ban hành văn bản riêng về mức thu phí cho từng dự án BOT giao thông vừa thiếu minh bạch về cơ sở xác định mức thu phí vừa dễ phát sinh tiêu cực, tiềm ẩn lợi ích nhóm gây thiệt hại cho các chủ phương tiện tham gia giao thông.

Thứ hai, Thông tư số 159 không phân biệt rõ cách tính phí đường bộ đối với công trình BOT đường bộ xây dựng mới với công trình BOT đường bộ cải tạo mới trên quốc lộ cũ xây dựng từ nguồn vốn ngân sách: “Hoàn thành việc xây dựng, nâng cấp công trình đường bộ theo dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt”⁶. Theo thống kê, chi phí xây dựng một tuyến đường bộ mới thường gấp từ 3 đến 8 lần chi phí cải tạo các công trình đường bộ hiện có. Bởi lẽ, xây dựng mới tuyến đường bộ phát sinh nhiều chi phí như đèn bù giải phóng mặt bằng, san nền, xây mới hệ thống thoát nước, chiếu sáng... Trong khi cải tạo các tuyến đường hiện có, các doanh nghiệp BOT chủ yếu bóc lột mặt đường cũ hư hỏng và trải thảm lớp mặt đường mới, sơn vạch chỉ đường và thu phí BOT. Thực tế cho thấy, các dự án BOT cải tạo các tuyến đường đã xây dựng bằng ngân sách trước đó đều xác định mức thu phí bằng các dự án xây mới dẫn đến các chủ phương tiện tham gia giao thông phản ứng quyết liệt. Ngoài ra, các dự án xây dựng công trình giao thông đường bộ bằng ngân sách các phương tiện đã đóng phí sử dụng đường bộ theo quy định tại Luật Phí và lệ phí năm 2015 (có hiệu lực từ ngày 01/01/2017). Do đó, nếu vẫn tiếp tục cho triển khai các dự án BOT cải tạo các quốc lộ, tỉnh lộ xây dựng từ ngân sách sẽ xảy ra tình trạng phí chồng phí, gây thiệt hại cho các cá nhân, tổ chức trong xã hội.

Thứ ba, Thông tư số 159 không quy định chặt chẽ về vị trí đặt trạm thu phí và khoảng cách đặt trạm thu phí. Có thể nói, đây cũng là một trong những yếu tố gây nên sự phản ứng gay gắt từ những người tham gia giao thông. Thông tư quy định: “Trạm thu phí phù hợp với quy hoạch đường gắn với dự án do cơ quan có thẩm quyền quyết định... Trường hợp đường bộ đặt trạm thu phí không thuộc quy hoạch hoặc khoảng cách giữa các trạm thu phí không đảm bảo tối thiểu 70 km trên cùng tuyến đường thì trước khi xây dựng trạm thu phí, Bộ Giao thông vận tải thống nhất ý kiến với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và Bộ Tài chính quyết định (đối với đường quốc lộ),

Ủy ban nhân dân cấp tỉnh báo cáo Hội đồng nhân dân cùng cấp quyết định (đối với đường địa phương)”⁷. Quy định này đã cho phép doanh nghiệp BOT đặt trạm thu phí ngoài dự án, chỉ cần được sự chấp thuận của các cơ quan quản lý mà không có sự thương lượng với người dân (những đối tượng trực tiếp thực hiện nghĩa vụ đóng phí BOT). Kết quả là, theo báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, cả nước có 11 trạm thu phí BOT thu phí cho tuyến đường của dự án và cho dự án cải tạo quốc lộ nơi khác (thu phí song hành)⁸. Việc đặt trạm thu phí như vậy đã đẩy người tham gia giao thông dù không sử dụng các tuyến đường BOT nhưng vẫn phải đóng phí sử dụng đường bộ. Đỉnh điểm của sự bức xúc này là hàng trăm tài xế lái xe ô tô đã tụ tập đỗ xe trước các trạm thu phí BOT đặt sai vị trí, không nộp phí hoặc dùng tiền lẻ mua vé dẫn đến ách tắc giao thông, mất an ninh trật tự trong thời gian dài.

Thứ tư, Thông tư trên chưa có quy định về mức miễn, giảm phí BOT đối với phương tiện của cá nhân, tổ chức xung quanh trạm thu phí BOT đường bộ, thường xuyên qua lại với khoảng cách ngắn. Hiện nay, các dự án BOT giao thông đường bộ đều áp dụng hình thức thu phí hở (thu phí theo lượt), không áp dụng hình thức thu phí kín (thu phí theo chiều dài quãng đường thực đi). Do đó, có trường hợp các phương tiện giao thông của cá nhân, tổ chức xuất phát gần trạm thu phí, dù quãng đường sử dụng ngắn nhưng họ phải chịu mức phí của cả quãng đường khiến chủ thể tham gia giao thông phản đối gay gắt. Để giải quyết xung đột này, doanh nghiệp BOT vận hành tuyến đường bộ cùng với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính và chính quyền địa phương nơi đặt trạm thu phí BOT đã tổ chức đối thoại và tìm ra giải pháp miễn, giảm cho các phương tiện của cá nhân, tổ chức xung quanh trạm thu phí BOT. Tuy nhiên, do hiện nay trong Thông tư số 159 và các văn bản khác chưa có hướng dẫn về cơ sở miễn, giảm phí BOT đường bộ nên việc thực hiện không thống nhất. Có nơi miễn cho toàn bộ phương tiện của cá nhân, tổ chức có hộ khẩu thường trú trong phạm vi bán kính 5 km, giảm 50% giá vé cho phương tiện xung quanh bán kính 10 km quanh trạm thu phí, có nơi miễn cho các phương tiện thực tế đang hoạt động trong phạm vi 5 km, giảm 50% giá vé cho phương tiện thực tế hoạt động trong phạm vi 10km quanh trạm thu phí BOT... Điều này càng khiến cho người dân thắc mắc về sự thiếu minh bạch, cảm tính, không rõ ràng của các doanh nghiệp BOT đường bộ trong việc áp dụng văn bản pháp luật.

⁷ Khoản 2 Điều 2 Thông tư số 159/2013/TT-BTC

⁸ Báo cáo số 1840/BGTVT-ĐTCT ngày 15/11/2020 của Vụ Đối tác công tư, Bộ Giao thông vận tải về tình hình an ninh, trật tự tại các trạm thu phí đường bộ.

⁵ Điều 7 Thông tư số 159/2013/TT-BTC

⁶ Khoản 1 Điều 2 Thông tư số 159/2013/TT-BTC

Thứ năm, Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư năm 2020 và Thông tư số 159 không quy định vấn đề trách nhiệm bảo trì đường bộ khi thời gian thu phí đã hết nhưng công trình đường bộ theo hình thức BOT chưa được bàn giao từ Doanh nghiệp BOT cho cơ quan Nhà nước có thẩm quyền quản lý. Nhiều dự án BOT trong lĩnh vực giao thông đường bộ khi hết thời hạn thu phí BOT cần hoàn vốn dự án nhưng do chờ các thủ tục quyết toán để bàn giao tuyến đường dự án cho cơ quan Nhà nước có thẩm quyền quản lý đã xuống cấp nghiêm trọng mà không được doanh nghiệp BOT bảo trì hoặc bảo trì cầm chừng. Theo Tổng cục Đường bộ, trong số 9 dự án BOT đang tạm dừng thu phí, có 4 tuyến đường nhà đầu tư không thực hiện bảo trì, gồm: QL2 đoạn Nội Bài - Vĩnh Yên (Vĩnh Phúc), QL1 đoạn tránh Thành phố Hà Tĩnh, QL1K (Đồng Nai - Thành phố Hồ Chí Minh), QL1 đoạn tránh Cai Lậy (Tiền Giang). Có 2 dự án nhà đầu tư bảo trì cầm chừng không đạt chất lượng, gồm QL1 đoạn tránh Thành phố Thanh Hóa, QL91 (Cần Thơ)⁹. Phía Tổng cục Đường Bộ - Bộ Giao thông vận tải cho rằng khi tuyến đường bộ chưa được xác lập là tài sản toàn dân thì không được dùng ngân sách Nhà nước để bảo trì đường bộ¹⁰. Còn phía doanh nghiệp BOT quản lý tuyến giao thông đường bộ cho rằng, chi phí bảo trì tuyến đường được tính trong tiền thu phí nên khi dừng thu phí thì không còn nguồn bố trí cho việc này. Thực trạng này dẫn đến các đoạn đường này không được bảo trì, gây mất an toàn giao thông, nguy cơ gây tai nạn rất cao.

3. Kiến nghị, đề xuất hoàn thiện pháp luật thu phí sử dụng công trình giao thông đường bộ theo hình thức BOT

Từ những phân tích trên, có thể thấy việc hoàn thiện các quy định của pháp luật về vấn đề thu phí sử dụng đường bộ các tuyến đường xây dựng theo hình thức BOT là rất cần thiết, đảm bảo hài hòa lợi ích các bên, giải quyết xung đột lợi ích người tham gia giao thông, phòng ngừa vi phạm pháp luật trong đầu tư các dự án BOT giao thông đường bộ. Để giải quyết những tồn tại này, tác giả đề xuất một số giải pháp sau:

Một là, Chính phủ cần sớm ban hành Nghị định hướng dẫn thi hành Luật Đầu tư theo

⁹ Đường BOT chưa bàn giao cho Nhà nước đã xuống cấp nghiêm trọng: Ai chịu trách nhiệm? (<http://antt.vn/duong-bot-chua-ban-giao-cho-nha-nuoc-da-xuong-cap-nghiem-trong-ai-chiu-trach-nhiem-309724.htm>).

¹⁰ Khoản 5 Điều 9 Nghị định số 33/2019 của Chính phủ ngày 23/4/2019 quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

phương thức đối tác công tư năm 2020. Trong đó, cần quy định những vấn đề còn vướng mắc, chưa quy định rõ hiện nay bao gồm: Xác định mức thu phí theo số km đường thực tế đi áp dụng thống nhất trên các tuyến đường bộ đầu tư theo hình thức BOT, không ban hành các văn bản riêng về mức thu phí cho từng dự án như hiện nay; quy định rõ về việc miễn, giảm phí BOT của các phương tiện của cá nhân, tổ chức xung quanh trạm thu phí... nhằm khắc phục những bất cập tồn tại hiện nay.

Hai là, trong đầu tư xây dựng các công trình giao thông đường bộ theo hình thức BOT, cần thực hiện nghiêm túc tinh thần của Nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội: “*Đối với các dự án đường bộ đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT chỉ áp dụng đối với các tuyến đường mới để bảo đảm quyền lựa chọn cho người dân, không đầu tư các dự án cải tạo, nâng cấp các tuyến đường độc đạo hiện hữu*”¹¹. Với chủ trương này, từ nay, các cơ quan có thẩm quyền chỉ được phép phê duyệt các dự án BOT giao thông đường bộ xây dựng mới, không được cải tạo, nâng cấp các tuyến đường độc đạo hiện có xây dựng từ ngân sách Nhà nước. Biện pháp này vừa giải quyết vấn đề cho phép người dân có sự lựa chọn: Sử dụng các tuyến đường sẵn có tốc độ di chuyển thấp nhưng không phải chịu phí BOT hoặc sử dụng các tuyến đường bộ đầu tư mới theo hình thức BOT với tốc độ cao, rút ngắn thời gian đi lại nhưng phải mua vé BOT. Bên cạnh đó, cũng cần giải quyết vấn đề thiếu minh bạch trong xác định mức phí BOT của các dự án đường bộ xây dựng mới và cải tạo các tuyến đường hiện có.

Ba là, Nghị định quy định chi tiết thi hành Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư năm 2020 cần quy định rõ việc đặt trạm thu phí BOT phải gắn với dự án xây dựng tuyến đường giao thông, không được đặt trạm thu phí BOT ngoài dự án hoặc thu song hành (thu phí cho cả dự án xây dựng đường bộ khác). Bởi lẽ, đây chính là lý do chính dẫn đến tình trạng các trạm thu phí bị người dân phản đối quyết liệt khi họ không sử dụng đường bộ BOT nhưng vẫn phải nộp phí BOT, làm mất ổn định an ninh trật tự ở nhiều địa phương trong thời gian qua. Theo quy định của Bộ luật dân sự năm 2015 và tinh thần của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư năm 2020, khi người dân sử dụng dịch vụ đường bộ

¹¹ Khoản 3 Điều 2 Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 ngày 21/10/2017 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về một số nhiệm vụ và giải pháp tiếp tục hoàn thiện, đẩy mạnh việc thực hiện chính sách pháp luật về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT).

của các tuyến đường BOT thì phải trả phí. Nếu không sử dụng các tuyến đường này thì không có lý do gì bắt người dân phải nộp phí BOT, trong khi hàng năm các phương tiện đều đóng phí sử dụng đường bộ nộp ngân sách Nhà nước để bảo trì, mở rộng hệ thống giao thông đường bộ.

Bốn là, đẩy nhanh việc áp dụng thu phí tự động không dừng (Electronic Toll Collection - ETC) tại tất cả các trạm thu phí trên toàn quốc theo tinh thần Nghị quyết số 437/2017/NQ-UBTVQH của Ủy ban thường vụ Quốc hội ngày 21/10/2017 và Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg ngày 17/6/2020 của Thủ tướng Chính phủ. Hệ thống thu phí tự động không dừng đường bộ áp dụng công nghệ RFID (Radio Frequency Identification - nhận dạng qua tần số vô tuyến) để nhận diện tự động phương tiện. Công nghệ RFID là công nghệ mới nhất được sử dụng phổ biến trên thế giới trong lĩnh vực nhận diện điện tử và đã khẳng định được vị thế số 1 trong lĩnh vực thu phí tự động. Hệ thống ETC sử dụng sóng radio để nhận diện tự động phương tiện xe cơ giới có gắn thẻ định danh được dán lên kính hoặc đèn xe. Từ thẻ gắn trên kính xe, thiết bị đọc gắn tại trạm thu phí sẽ trừ tiền phí giao thông từ tài khoản của chủ xe. Chủ xe có thể nạp tiền vào tài khoản bằng tiền mặt, Internet banking... rất thuận tiện. Hệ thống này đang được áp dụng rộng rãi, hiệu quả ở các trạm thu phí giao thông theo hình thức BOT ở hầu hết các quốc gia trên thế giới. Bởi lẽ, khi áp dụng hệ thống ETC có rất nhiều thuận lợi, tiện ích cho nhiều bên (Nhà nước, người tham gia giao thông, đơn vị thu phí BOT), cụ thể:

Về phía cơ quan quản lý Nhà nước, việc áp dụng hệ thống này sẽ giúp các cơ quan quản lý giám sát được doanh thu của tất cả các trạm thu phí BOT hoàn vốn cho nhà đầu tư, từ đó điều chỉnh thời gian thu phí chính xác, phòng ngừa tình trạng các doanh nghiệp thu phí báo cáo doanh thu thấp hơn thực tế để trốn thuế và kéo dài thời gian thu phí. Bên cạnh đó, hệ thống ETC còn có khả năng ghi nhận thông tin để phát hiện phương tiện dùng biển số xe giả, xe hết hạn đăng kiểm, xe vi phạm giao thông. Điều này sẽ giúp các cơ quan quản lý giao thông xử lý kịp thời những chủ xe vi phạm, nâng cao ý thức chấp hành luật giao thông đường bộ của người đi đường.

Về phía người tham gia giao thông, khi áp dụng hệ thống ETC sẽ không phải dừng xe ở các trạm thu phí mua vé, trả vé nên giúp phương tiện lưu thông qua trạm thu phí không phải dừng chờ thanh toán, giữ được tốc độ lưu thông ổn định và tiết kiệm nhiên liệu, giảm thời gian lưu thông. Nhờ đó, người lái xe không cảm thấy phiền toái, bức xúc khi phải chờ đợi trước các trạm thu phí, đặc biệt là các lái xe đường dài Bắc - Nam phải mua vé, trả phí hàng chục trạm thu phí BOT. Ngoài ra, do không phải dừng xe nên

không xảy ra tình trạng ùn tắc phương tiện trước trạm thu phí BOT giờ cao điểm khi các phương tiện dùng xe mua vé, trả vé.

Về phía doanh nghiệp thu phí BOT, khi áp dụng hệ thống ETC sẽ không phải trả chi phí thuê lao động bán vé, thu vé, xé vé thủ công như hiện nay; kiểm soát chính xác doanh thu từ hoạt động thu phí. Hệ thống ETC còn giúp doanh nghiệp BOT giảm hàng chục tỷ đồng do không phải xây dựng các trạm thu phí, quản lý nhân sự, in vé. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp BOT còn phòng ngừa được tình trạng sử dụng vé thu phí BOT giả, quay vòng vé, cướp giật tại các trạm thu phí BOT.

Như vậy, những bất cập trong các quy định của pháp luật về thu phí sử dụng công trình giao thông đường bộ theo hình thức BOT đã gây ra hậu quả xấu về kinh tế - xã hội, an ninh trật tự, làm giảm lòng tin của quần chúng vào chủ trương đúng đắn của Đảng, Nhà nước trong thu hút các nguồn lực tư nhân phát triển hạ tầng giao thông. Những kiến nghị hoàn thiện pháp luật trên đây sẽ nhằm khắc phục những tồn tại trên, góp phần giúp nâng cao hiệu quả hoạt động thu phí sử dụng công trình giao thông đường bộ theo hình thức BOT ở nước ta hiện nay./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Quốc hội (2020), Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư năm 2020;
2. Quốc hội (2015), Luật phí và lệ phí năm 2015;
3. Bộ Tài chính (2013), Thông tư số 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 hướng dẫn chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ hoàn vốn đầu tư xây dựng đường bộ;
4. Đường BOT chưa bàn giao cho Nhà nước đã xuống cấp nghiêm trọng: Ai chịu trách nhiệm? Nguồn truy cập: <http://antt.vn/duong-bot-chua-ban-giao-cho-nha-nuoc-da-xuong-cap-nghiem-trong-ai-chiu-trach-nhiem-309724.htm>;
5. Chính phủ (2019), Nghị định số 33/2019 ngày 23/4/2019 về việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;
6. Bộ Giao thông vận tải (2020), Báo cáo tiến độ thực hiện dự án thu phí tự động không dừng của Bộ GTVT gửi Chính phủ ngày 25/10/2020;
7. Vụ Đối tác công tư, Bộ Giao thông vận tải (2020), Báo cáo số 1840/BGTVT-ĐTCT ngày 15/11/2020 về tình hình an ninh, trật tự tại các trạm thu phí đường bộ;
8. Ủy ban Thường vụ Quốc hội (2017), Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 ngày 21/10/2017 về một số nhiệm vụ và giải pháp tiếp tục hoàn thiện, đẩy mạnh việc thực hiện chính sách pháp luật về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT).