

công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020, trong đó nêu: “*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... ”.*

Thực hiện chủ trương của Đảng, Luật Giao thông đường bộ năm 2008, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 108/2009/NĐ-CP về đầu tư theo hình thức hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (BOT), hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao - Kinh doanh (BTO). Nghị định số 24/2011/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung Nghị định số 108/2009/NĐ-CP và Nghị định số 15/2015/NĐ-CP (thay thế 02 Nghị định trên). Trong đó, có chính sách thu phí sử dụng đường bộ.

Với chủ trương, chính sách nêu trên, trong những năm qua đã thu hút hàng trăm doanh nghiệp tham gia đầu tư xây dựng hạ tầng đường bộ, với số vốn đầu tư lên đến hàng trăm ngàn tỷ đồng. Bằng các nguồn vốn đầu tư ngoài ngân sách nhà nước, đã đưa vào sử dụng hàng nghìn km đường bộ, trong đó có khoảng 700 km đường cao tốc (như đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai, Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây,...), các cầu quy mô lớn (như cầu Cổ Chiên, cầu Rạch Miễu,...),... Do đó, năng lực và chất lượng của hạ tầng giao thông Việt Nam đã được cải thiện đáng kể. Theo báo cáo của Diễn đàn Kinh tế Thế giới (WEF) thực hiện hai năm một lần, năm 2014, năng lực và chất lượng của hạ tầng giao thông Việt Nam đứng ở vị trí 74, tăng 16 bậc so với năm 2012 và tăng 29 bậc so với năm 2010 (năm 2012, Việt Nam đứng vị trí thứ 90, năm 2010 - đứng vị trí thứ 103).

Việc hoàn thành và đưa vào khai thác các dự án đã phát huy ngay hiệu quả, mang lại lợi ích trên nhiều phương diện: tạo ra động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, góp phần đảm bảo an ninh - quốc phòng, hạn chế ô nhiễm môi trường, giảm ùn tắc, tai nạn giao thông và trực tiếp làm tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Hình thức đầu tư BOT hiện là hình thức đầu tư phổ biến trên thế giới vì ngoài việc khắc phục sự thiếu hụt nguồn lực đầu tư công thì đây là hình thức đầu tư có sự giám sát chặt chẽ của nhiều bên (nhà đầu tư, cơ quan nhà nước, ngân hàng và người sử dụng), không làm tăng nợ công trong điều kiện nợ công đang ở mức cao như hiện nay, huy động được nguồn vốn nhân rồi của người dân thông qua các tổ chức tín dụng, hạn chế tình trạng lãng phí, tham nhũng trong đầu tư xây dựng. Đây cũng là giải pháp góp phần thực hiện đề án tái cơ cấu các lĩnh vực vận tải, nhằm nâng cao năng suất, hạ giá thành vận tải, qua đó nâng cao tính cạnh tranh của nền kinh tế.

Đối với các dự án cụ thể, ngoài việc tính toán đảm bảo hiệu quả tài chính hoàn vốn đầu tư, các Nhà tư vấn còn đánh giá tổng thể hiệu quả kinh tế - xã hội của từng dự án. Các tuyến đường được đầu tư nâng cấp, xây dựng mới đã mang lại nhiều lợi ích do rút ngắn được thời gian vận chuyển hàng hóa và

hành khách; tiết kiệm nhiên liệu; giảm chi phí sửa chữa, khấu hao phương tiện; ***lợi ích mang lại cho người sử dụng lớn hơn so với mức phí người sử dụng phải trả cho việc sử dụng đường bộ.***

Theo tính toán của Bộ GTVT, đối với đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai, cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, ước tính giảm 50% thời gian đi lại, giảm khoảng 30% chi phí vận chuyển hàng hóa, hành khách; Quốc lộ 1 đoạn Hà Nội - Vinh giảm khoảng 30% thời gian đi lại, giảm khoảng 20% chi phí; đối với Quốc lộ 14 (đoạn từ Pleiku - Cầu 110) tỉnh Gia Lai, lợi ích mang lại khoảng 244 tỷ đồng/năm, trong khi doanh thu từ thu phí sử dụng đường bộ khoảng 167 tỷ đồng/năm, lợi cho người sử dụng 77 tỷ đồng/năm; đối với Quốc lộ 14 đoạn qua tỉnh Đắk Nông, lợi ích mang lại khoảng 104 tỷ đồng/năm, trong khi doanh thu từ thu phí sử dụng đường bộ khoảng 79 tỷ đồng/năm,.... Trong đó, chưa kể đến các lợi ích mang lại không định lượng được bằng tiền như giảm thiểu tai nạn giao thông, ô nhiễm môi trường, rút ngắn thời gian đi lại (ví dụ, dự án cầu Cô Chiên giúp rút ngắn 70 km từ Trà Vinh đi Thành phố Hồ Chí Minh),...

Đối với các dự án cụ thể, ngoài việc tính toán đảm bảo hiệu quả tài chính hoàn vốn đầu tư, còn phải tính toán các yếu tố khác liên quan, để đưa ra mức thu phí cụ thể của từng dự án, cũng như lộ trình điều chỉnh tăng mức thu phí; đảm bảo khuyến khích thu hút đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ, đồng thời, không ảnh hưởng lớn đến hoạt động kinh doanh vận tải và thu nhập của người dân. Việc triển khai thực hiện các dự án BOT đều có ý kiến của các địa phương nơi dự án đi qua về chủ trương đầu tư và phương án thu phí hoàn vốn.

Tùy theo từng dự án, Bộ GTVT và Nhà đầu tư đã tính toán và cam kết lộ trình điều chỉnh tăng mức thu phí 3 năm 1 lần; mức tăng có dự án 9%, có dự án 15%, một số dự án ở mức 18%. Lộ trình điều chỉnh tăng mức phí căn cứ các yếu tố như: chi phí duy tu, bảo trì hàng năm, trung tu định kỳ 5 năm/1 lần, đại tu định kỳ 12 năm/1 lần; biến động chỉ số giá;... Tuy nhiên, vẫn phải đảm bảo nguyên tắc lợi ích mang lại cho người sử dụng phải lớn hơn nhiều so với mức phí mà tổ chức, cá nhân tham gia đóng góp. Đối với một số dự án đặc thù có lợi ích mang lại nhỏ hơn chi phí, Nhà nước đều hỗ trợ ngân sách để đầu tư một phần đảm bảo hài hòa lợi ích của Nhà nước, nhà đầu tư, người sử dụng. Do vậy, việc tác động đến chi phí lưu thông, lạm phát là gần như không có hoặc không đáng kể.

Về mức thu phí: Căn cứ mức thu phí tại Hợp đồng BOT và đề xuất của Bộ GTVT, Bộ Tài chính xây dựng và ban hành Thông tư quy định thu phí hoàn vốn dự án. Quá trình xây dựng Thông tư thu phí tuân thủ theo đúng quy định của Luật ban hành văn bản quy pháp pháp luật. Mức thu phí hoàn vốn các dự án được sự thống nhất của các địa phương nơi có đoạn đường đi qua.

Theo quy định pháp luật phí, lệ phí thì mức thu phí ngoài việc bảo đảm thu hồi vốn đầu tư còn tính đến khả năng đóng góp của người nộp và tình

hình kinh tế - xã hội từng thời kỳ. Vì vậy, tại 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, quy định: *Định kỳ 03 năm kể từ năm 2016 trở đi, căn cứ tình hình thực tế, chỉ số giá cả và đề xuất của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính thực hiện điều chỉnh mức thu phí quy định tại Thông tư này bảo đảm nguyên tắc của pháp luật về phí, lệ phí.* Ngoài ra, tại các Thông tư thu phí quy định: *mức thu vé tháng = 30 lần vé lượt; mức thu vé quý bằng 3 lần mức thu vé tháng (chiết giảm 10%).* Theo quy định này, trường hợp phương tiện qua trạm thu phí nhiều lần thì số phí phải nộp theo tháng sẽ thấp hơn nhiều so với số tiền phí phải nộp theo vé lượt.

Bộ Tài chính xin trả lời Đại biểu để thông báo cho cử tri được biết. Xin trân trọng cảm ơn. / *hntk*

Nơi nhận:

- Đoàn Đại-biểu-Quốc-hội thành phố Hà-Nội;
- Đ/c Chủ nhiệm Văn phòng QH;
- Đ/c Bộ trưởng, Chủ nhiệm VPCP; ✓
- Bộ Giao thông vận tải;
- Ban Công tác đại biểu - UBTVQH;
- Vụ Phục vụ Hoạt động giám sát- VPQH;
- Vụ công tác đại biểu- VPQH;
- Văn phòng Chính phủ (Vụ III);
- Văn phòng Bộ (3);
- Vụ Pháp chế;
- Lưu: VT, Vụ CST (Hung). (18b)

