

CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 174/BC-CP

Hà Nội, ngày 28 tháng 4 năm 2020

## BÁO CÁO

Việc triển khai hệ thống thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng

|                                  |                   |
|----------------------------------|-------------------|
| CÔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ |                   |
| ĐẾN                              | Giờ: ...S.....    |
|                                  | Ngày: ..4.15.2020 |

Kính gửi: Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

Ngày 21/10/2017, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 về một số nhiệm vụ và giải pháp tiếp tục hoàn thiện và đẩy mạnh việc thực hiện chính sách pháp luật về đầu tư khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT), trong đó có yêu cầu “Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo các cơ quan liên quan ban hành khung tiêu chuẩn chung làm cơ sở, thực hiện đấu thầu lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ thu phí tự động không dừng, tránh tình trạng độc quyền trong thu giá dịch vụ, giám sát doanh thu của các trạm và bảo đảm tính cạnh tranh, công khai, minh bạch trong hoạt động thu phí. Từ năm 2019, triển khai đồng bộ thu phí dịch vụ không dừng đối với tất cả các tuyến quốc lộ được đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT trên cả nước”.

Triển khai thực hiện Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 83/NQ-CP ngày 26/6/2018, trong đó phân công nhiệm vụ cụ thể cho từng Bộ, ngành, địa phương thực hiện. Chính phủ xin báo cáo kết quả triển khai hệ thống thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ điện tử theo hình thức tự động không dừng như sau:

### I. TỔNG QUAN VỀ DỰ ÁN

#### 1. Mục đích triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng

Trong điều kiện nguồn vốn ngân sách nhà nước rất hạn hẹp, thực hiện chủ trương kêu gọi xã hội hoá đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông của Đảng, Quốc hội, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT đã tích cực triển khai và đã kêu gọi được lượng vốn đầu tư đáng kể từ tư nhân tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông thông qua các dự án BOT. Theo các Hợp đồng BOT đã ký, sau khi hoàn thành đầu tư xây dựng dự án, Nhà đầu tư tổ chức quản lý, vận hành, thu phí hoàn vốn cho dự án, công nghệ thu phí theo hình thức thu phí một dừng. Việc kiểm soát doanh thu hoàn vốn các dự án BOT đã được các cơ quan liên quan nghiêm túc thực hiện. Đối với Bộ GTVT: Đã giao Tổng cục ĐBVN có trách nhiệm kiểm tra, giám sát việc tổ chức thu phí và doanh thu thu phí; thường xuyên tổ chức các đoàn kiểm tra, giám sát thực tế tại hiện trường để đối chiếu với các số liệu Nhà đầu tư đã báo cáo (đến nay đã giám sát tại tất cả các trạm thu phí); triển khai dự

thống quản lý giám sát dữ liệu, hình ảnh theo thời gian thực độc lập để các cơ quan nhà nước có thẩm quyền có thể giám sát nguồn thu phí của tất cả các dự án BOT do Bộ GTVT quản lý; triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng. Bên cạnh đó, Ngân hàng tài trợ vốn quản lý giám sát hàng ngày công tác thu phí tại các trạm thông qua việc đối soát lưu lượng xe qua trạm và doanh thu tại trạm; cơ quan thuế giám sát, kiểm soát thông qua việc kiểm tra định kỳ số liệu nộp thuế so với doanh thu và số lượng vé bán... Tuy nhiên, việc áp dụng hình thức thu phí một dừng đã bộc lộ một số bất cập, hạn chế như các phương tiện phải dừng lại trả tiền mặt khi qua trạm gây ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường, mất thời gian, chi phí xã hội lớn, mặc dù việc quản lý công tác thu phí đã được kiểm soát chặt chẽ nhưng dư luận xã hội vẫn nghi ngờ tính công khai, minh bạch trong quản lý nguồn thu tại trạm thu phí.

Để hạn chế bất cập của hình thức thu phí một dừng, hiện đại hóa cơ sở hạ tầng giao thông, đảm bảo an toàn giao thông, hạn chế ùn tắc giao thông tại các trạm thu phí, tăng cường công khai, minh bạch trong quản lý nguồn thu tại các trạm thu phí, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT đã nghiên cứu và triển khai đầu tư hệ thống thu phí tự động không dừng tại các trạm thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ trên toàn quốc.

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

Sau hơn 1,5 năm nghiên cứu, trên cơ sở tổng kết thí điểm công nghệ của Bộ GTVT, Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 9466/VPCP-KTN ngày 16/11/2015 chấp thuận áp dụng công nghệ RFID, trước mắt triển khai giai đoạn 1 trên Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên, sau khi ban hành tiêu chuẩn kỹ thuật công nghệ và Quyết định về thu phí tự động không dừng thì áp dụng trên toàn quốc.

## 2. Về lựa chọn hình thức đầu tư

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

(1) Phương án 1: Cơ quan quản lý nhà nước (Tổng cục Đường bộ Việt Nam)

đầu tư, vận hành hệ thống Back-end. Các nhà đầu tư BOT đầu tư hệ thống Front-end để kết nối với hệ thống Back-end của Tổng cục Đường bộ Việt Nam. Tổng cục ĐBVN sẽ trích 01 phần chi phí từ doanh thu của dự án BOT để hoàn vốn đầu tư và duy trì vận hành, bảo trì hệ thống Back-end.

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

- Nhược điểm của phương án: Tại thời điểm nghiên cứu đầu tư hệ thống (năm 2014-2015), ngân sách nhà nước rất khó khăn, đầu tư theo phương án này NSNN phải bố trí khoảng từ 1.500 tỷ đồng để đầu tư hệ thống Back - end; đồng thời Tổng cục Đường bộ Việt Nam phải thành lập thêm 01 tổ chức sự nghiệp để quản lý, vận hành trung tâm nêu trên và hàng năm phải tốn hàng trăm tỷ để tổ chức vận hành, bảo trì hệ thống này. Ngoài ra, tại thời điểm nghiên cứu việc để các nhà đầu tư tự thực hiện lắp đặt thiết bị Front-end có thể dẫn đến không thống nhất trong việc kết nối, phát sinh nhiều vướng mắc, chòng chéo trách nhiệm. Thực tiễn triển khai QL1 trong thời gian vừa qua có một số nhà đầu tư BOT tự tổ chức lắp đặt thiết bị Front-end (trước thời điểm triển khai hệ thống thu phí không dừng) nhưng không thể kết nối với hệ thống Back-end của dự án dẫn đến không thể vận hành thu phí không dừng tại các trạm này; hiện nay đang phải cải tạo, nâng cấp để có thể đáp ứng các điều kiện liên thông, kết nối.

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

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

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

(3) Phương án 3: Các nhà đầu tư BOT tự đầu tư cả hệ thống Back-end và

Front-end sau đó kết nối với nhau.

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

- Nhược điểm của phương án: việc mỗi dự án BOT đầu tư 01 hệ thống thu phí không dừng (cả Back-end và Front-end) rất tốn kém, lãng phí (do mỗi trạm có 1 hệ thống Back-end) và sẽ phá vỡ phương án tài chính các dự án BOT. Việc kết nối liên thông giữa các hệ thống Back-end sẽ khó đảm bảo, khi đó phương tiện gắn 01 thẻ etag sẽ không thể đi qua toàn bộ các trạm thu phí. Vai trò quản lý nhà nước trong việc giám sát, quản lý công tác thu phí sẽ không được nâng cao như các phương án trên.

Trên cơ sở phân tích ưu, nhược điểm các phương án, kinh nghiệm của một số nước đã thực hiện và thực tiễn điều kiện Việt Nam (NSNN hạn chế, đang thực hiện chủ trương kêu gọi xã hội hóa, giảm biên chế các cơ quan quản lý nhà nước), các đơn vị tư vấn kiến nghị lựa chọn Phương án 2 để thực hiện (triển khai theo hình thức PPP).

Trên cơ sở báo cáo của Bộ GTVT, Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản chấp thuận chủ trương đầu tư dự án thu phí tự động không dừng theo hình thức BOO tại các văn bản số 675/TTg-KTN ngày 14/5/2015 và số 9466/VPCP-KTN ngày 16/11/2015.

## **II. KẾT QUẢ TRIỂN KHAI**

1. Về ban hành khung tiêu chuẩn chung làm cơ sở, thực hiện đấu thầu lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ thu phí tự động không dừng

a) Các quy định pháp luật về đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư

Dự án thu phí tự động không dừng được thực hiện theo hình thức Đối tác công tư, do vậy các quy định về thủ tục, trình tự thực hiện cũng như tiêu chí đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư đã được quy định cụ thể tại Luật đấu thầu; các Nghị định của Chính phủ (số 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009, số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015 và nay là Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018 về đầu tư theo hình thức Đối tác công tư; Nghị định số 30/2015/NĐ-CP ngày 17/03/2015 về đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư) và các Thông tư hướng dẫn của các bộ, ngành có liên quan (số 03/2011/TT-BKHĐT ngày 27/01/2011 của Bộ KH&ĐT về hướng dẫn Nghị định số 108/2009/NĐ-CP, số 15/2018/TT-BKHĐT ngày 29/9/2016 của Bộ KH&ĐT hướng dẫn lập Hồ sơ mời thầu lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án Đối tác công tư; số 166/2011/TT-BTC ngày 17/11/2011, số 55/2016/TT-BTC ngày 23/3/2016, số 75/2017/TT-BTC ngày 21/7/2017, số 30/2018/TT-BTC ngày 28/3/2018 và số 88/2018/TT-BTC ngày 28/9/2018 của Bộ Tài chính về quản lý tài chính đối với dự án đầu tư theo hình thức Đối tác công tư).

b) Về xác định tiêu chí để đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án thu phí tự động không dừng

Trên cơ sở các quy định pháp luật về đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án Đối tác công tư, Bộ GTVT đã xây dựng các tiêu chí để đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư (nhà cung cấp dịch vụ) Dự án thu phí tự động không dừng đảm bảo lựa chọn được nhà đầu tư có đủ năng lực về tài chính và kinh nghiệm để thực hiện dự án. Một số tiêu chí cơ bản như sau:

- Về năng lực tài chính: Nhà đầu tư phải đáp ứng quy định về vốn chủ sở hữu, khả năng huy động vốn vay để thực hiện dự án (đối với dự án BOO1: vốn chủ sở hữu yêu cầu tối thiểu 228 tỷ đồng, vốn vay 1.295 tỷ đồng; dự án BOO2: vốn chủ sở hữu yêu cầu tối thiểu là 185 tỷ đồng, vốn vay là 1.048 tỷ đồng).

- Về năng lực kinh nghiệm: Nhà đầu tư phải tham gia đầu tư hoặc thi công các công trình có quy mô tương tự dự án thu phí tự động không dừng mà nhà đầu tư đang tham gia đấu thầu, cụ thể:

+ Nhà đầu tư đã triển khai và thực hiện trạm thu phí tự động không dừng sử dụng công nghệ phù hợp với công nghệ áp dụng cho Dự án mà nhà đầu tư tham gia với vai trò nhà đầu tư góp vốn chủ sở hữu. Dự án tham gia đảm bảo có TMĐT tối thiểu bằng 50% TMĐT dự án nhà đầu tư tham gia đấu thầu, đồng thời có phần vốn chủ sở hữu tối thiểu bằng vốn chủ sở hữu của dự án đang đấu thầu hoặc Nhà đầu tư tham gia dự án đầu tư thu phí tự động không dừng sử dụng công nghệ phù hợp với công nghệ áp dụng cho Dự án mà nhà đầu tư tham gia với vai trò là nhà thầu chính với gói thầu có giá trị lớn hơn 30% giá trị xây dựng, thiết bị, lắp đặt trong TMĐT của dự án đang đấu thầu.

+ Nhà đầu tư phải xây dựng phương án triển khai thực hiện dự án sơ bộ, năng lực triển khai dự án và cam kết thực hiện dự án, trong đó phải đảm bảo yêu cầu về tiến độ và nhân sự thực hiện dự án.

Trên cơ sở các tiêu chí quy định nêu trên, Bộ GTVT đã tổ chức đấu thầu lựa chọn các nhà đầu tư thực hiện dự án thu phí tự động không dừng đảm bảo cạnh tranh, công khai, minh bạch và hiệu quả.

## 2. Về tiến độ triển khai

a) Lộ trình triển khai thực hiện theo chỉ đạo của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và Thủ tướng Chính phủ

- Ngày 21/10/2017, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 về một số nhiệm vụ và giải pháp tiếp tục hoàn thiện và đẩy mạnh việc thực hiện chính sách pháp luật về đầu tư khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT), trong đó có yêu cầu về tiến độ triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng “*từ năm 2019, triển khai đồng bộ thu phí dịch vụ không dừng đối với tất cả các tuyến quốc lộ được đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT trên cả nước*”.

- Theo Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg ngày 27/3/2017

+ Đối với các trạm trên Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây

Nguyên: Chậm nhất đến ngày 31/12/2018 nhà đầu tư phải bàn giao toàn bộ các trạm thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ đang vận hành cho nhà cung cấp dịch vụ thu phí để thực hiện việc thu phí theo hình thức điện tử tự động không dừng.

+ Đối với các trạm còn lại trên toàn quốc: Chậm nhất đến ngày 31/12/2019 phải bàn giao toàn bộ việc quản lý, vận hành trạm thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ cho nhà cung cấp dịch vụ thu phí để thực hiện thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng.

- Theo Thông báo số 08/TB-VPCP ngày 09/01/2020

Tại cuộc họp Thường trực Chính phủ về triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng, Thủ tướng Chính phủ giao Bộ GTVT xây dựng phương án tổng thể triển khai thu phí tự động không dừng với mục tiêu hoàn thành trong năm 2020.

### 3. Kết quả thực hiện

Hiện nay trên toàn quốc có 93 trạm thu phí trên các tuyến quốc lộ và cao tốc (82 trạm trên các tuyến quốc lộ và 11 hệ thống thu phí kín trên các tuyến cao tốc), trong đó Bộ GTVT quản lý 74 trạm (65 trạm trên các tuyến quốc lộ và 9 hệ thống thu phí kín trên các tuyến cao tốc), Ủy ban nhân dân các tỉnh quản lý 19 trạm (17 trạm trên các tuyến quốc lộ và 02 hệ thống thu phí kín trên các tuyến cao tốc). Kết quả triển khai cụ thể như sau:

a) Đối với các trạm do Bộ GTVT là CQNNCTQ

Bộ GTVT chia hệ thống trạm thu phí BOT thành 02 giai đoạn để triển khai: Giai đoạn 1 áp dụng đối với Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên, một số tuyến cao tốc và quốc lộ khác; giai đoạn 2 áp dụng các trạm còn lại trên toàn quốc. Cụ thể như sau:

- Giai đoạn 1 (dự án BOO1):

Tổng số trạm thuộc phạm vi dự án là 44 trạm, bao gồm 26 trạm trên Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên và 18 trạm trên các tuyến cao tốc và các quốc lộ khác. Tiến độ cụ thể như sau:

+ Về lựa chọn nhà đầu tư: Bộ GTVT đã tổ chức đăng tải danh mục kêu gọi đầu tư dự án theo trình tự thủ tục đấu thầu rộng rãi để đảm bảo minh bạch, cạnh tranh. Kể từ ngày công bố danh mục dự án đầu tư tháng 7/2015 đến thời điểm phê duyệt dự án đầu tư và tổ chức lựa chọn Nhà đầu tư (khoảng 8 tháng), chỉ có liên danh Công ty cổ phần Tasco - Công ty cổ phần VETC xin đăng ký tham gia đầu tư dự án<sup>1</sup>. Do vậy, Bộ GTVT đã tiến hành các thủ tục theo đúng quy định tại điều 14, Nghị định số 108/2009/NĐ-CP lựa chọn Liên danh Tasco-VETC là Nhà đầu tư dự án.

+ Tiến độ triển khai ngoài hiện trường:

---

<sup>1</sup> Theo Điều 14, Nghị định 108/2009/NĐ-CP quy định sau 30 ngày kể từ khi CQNNCTQ đăng danh mục kêu gọi đầu tư nếu chỉ có 01 nhà đầu tư đăng ký thực hiện thì thực hiện thủ tục chỉ định thầu.

Đã lắp đặt, vận hành từ 2-6 làn ETC tại 39 trạm, bao gồm 26 trạm trên QL1, đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên và 13 trạm trên các tuyến quốc lộ khác (việc lắp đặt toàn bộ các làn ETC thực hiện theo lộ trình phù hợp với lưu lượng phương tiện tham gia dịch vụ ETC).

05 tuyến cao tốc do VEC quản lý chỉ có 01 tuyến cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình đã lắp đặt thiết bị; 04 tuyến còn lại chưa thể triển khai thực hiện do vướng mắc về về nguồn vốn (Hiệp định vay vốn các dự án của VEC đã hết hạn) và chỉ đạo thực hiện (do VEC chuyển về Ủy ban quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp từ tháng 11/2018) nên không thể hoàn thành trong năm 2019 theo chỉ đạo của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và Thủ tướng Chính phủ.

- Giai đoạn 2 (dự án BOO2):

Tổng số trạm thuộc phạm vi dự án là 33 trạm. Căn cứ các quy định pháp luật về đấu thầu, Bộ GTVT đã tổ chức đấu thầu rộng rãi quốc tế từ tháng 4/2018 đến tháng 5/2019 và đã lựa chọn liên danh Tập đoàn Công nghệ - Viễn thông Quân đội (Viettel), Công ty Cổ phần đầu tư công nghệ Hạ tầng Vietin, Công ty Cổ phần thương mại dịch vụ viễn thông Việt Vương, Công ty Cổ phần công nghệ Tiên Phong (VietinF) là Nhà đầu tư.

Theo quy định tại Điều 38, Nghị định 63/2018/NĐ-CP, sau khi có quyết định phê duyệt kết quả lựa chọn nhà đầu tư, nhà đầu tư thành lập doanh nghiệp dự án (DNDA) để thực hiện dự án. Tuy nhiên, do chủ trương Viettel được góp vốn thành lập DNDA chưa có trong đề án tái cơ cấu Viettel được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt (Quyết định số 18/QĐ-TTg ngày 03/3/2018) và trong quá trình thực hiện thủ tục thành lập DNDA Bộ Quốc phòng đề xuất điều chỉnh tỷ lệ tham gia trong liên danh của Viettel phải điều chỉnh từ 49% lên tối thiểu 65% (theo tỷ lệ ban đầu khi đấu thầu, Viettel nắm giữ 49% trong liên danh). Thường trực Chính phủ đã tổ chức 02 cuộc họp để xử lý (Thông báo số 08/TB-VPCP ngày 09/01/2020 và số 106/TB-VPCP ngày 18/3/2020). Đến thời điểm này, Liên danh Nhà đầu tư đã đồng thuận về tỷ lệ giữa các nhà đầu tư trong liên danh theo ý kiến của Bộ Quốc phòng, Chính phủ đang thực hiện các thủ tục để chấp thuận cho phép Viettel được tham gia thành lập DNDA theo quy định (điều chỉnh Quyết định số 18/QĐ-TTg ngày 03/3/2018), đồng thời đang chỉ đạo Bộ GTVT và các cơ quan đơn vị liên quan xây dựng phương án triển khai đảm bảo hoàn thành trong năm 2020.

b) Đối với các trạm thu phí do địa phương là CQNNCTQ

- Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg và văn bản số 1317/TTg-CN ngày 27/9/2018 về việc giao các địa phương có trách nhiệm triển khai thực hiện thu phí không dừng các trạm do địa phương quản lý, Bộ GTVT đã có văn bản số 1084/BGTVT-ĐTCT ngày 30/01/2018 đề nghị các địa phương có trạm thu phí trên các tuyến quốc lộ và cao tốc khẩn trương triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng, đảm bảo hoàn thành đúng tiến độ theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

- Ngày 13/7/2018, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã làm việc với Sở GTVT của 17 tỉnh, thành phố có trạm thu phí do địa phương làm CQNNCTQ về việc triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng để hỗ trợ các địa phương triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng thông qua việc chỉ đạo nhà cung cấp dịch vụ do Bộ GTVT lựa chọn để kết nối với các trạm do địa phương triển khai thực hiện, tham gia ý kiến giải pháp kỹ thuật, hồ sơ thiết kế, dự toán hệ thống thu phí tự động không dừng do địa phương triển khai.

Đến thời điểm này có 06/19 trạm địa phương đã đầu tư và kết nối và dự án BOO1; 06 trạm đồng thuận kết nối với dự án BOO2 nên có thể vận hành ngay khi dự án BOO2 hoàn thành; 07/19 trạm còn lại, địa phương tự tổ chức thực hiện vẫn chưa hoàn thành.

#### **4. Tồn tại hạn chế và nguyên nhân**

##### **4.1. Tồn tại hạn chế**

- Tiến độ thực hiện hệ thống thu phí tự động không dừng chưa đáp ứng được theo yêu cầu của Thủ tướng Chính phủ tại Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg ngày 27/3/2017, trong đó đặc biệt tiến độ thực hiện tại các dự án do VEC quản lý còn nhiều vướng mắc nên 04/05 đến nay chưa tổ chức lắp đặt hệ thống thu phí tự động không dừng.

- Do vướng mắc thành lập Doanh nghiệp dự án nên dự án giai đoạn 2 chưa thể triển khai thực hiện.

- Số lượng xe dán thẻ chưa đạt được như yêu cầu (mới có khoảng 800 - 900 nghìn xe) dẫn đến chưa phát huy được hiệu quả của hệ thống thu phí tự động không dừng đã lắp đặt.

- Đối với các trạm do địa phương quản lý việc tổ chức lựa chọn đơn vị cung cấp dịch vụ còn vướng mắc, lúng túng (nếu địa phương tổ chức đấu thầu lựa chọn thời gian sẽ lâu, hiệu quả kinh tế không cao và không đáp ứng được tiến độ).

##### **4.2. Nguyên nhân**

Tiến độ dự án chưa thật sự đáp ứng tốt theo đúng tiến độ Thủ tướng Chính phủ yêu cầu do nhiều nguyên nhân, trong đó tập trung chủ yếu một số nguyên nhân như:

##### *Nguyên nhân khách quan:*

- Hành lang pháp lý điều chỉnh việc triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng chưa hoàn chỉnh dẫn đến các bất cập, vướng mắc trong quá trình thực hiện chưa được giải quyết dứt điểm làm chậm tiến độ thực hiện dự án.

- Nhiều dự án BOT sụt giảm doanh thu so với phương án tài chính, chưa được tăng phí theo lộ trình tại hợp đồng. Doanh thu thực tế dự án ETC không được như phương án tài chính dẫn đến khó khăn về tài chính cho nhà đầu tư dự



án BOO1.

- Do một số nguyên nhân đặc thù dẫn đến tiến độ triển khai thu phí tự động không dừng tại một số dự án chậm tiến độ, cụ thể:

+ Đối với các dự án do VEC quản lý do vướng mắc về nguồn vốn và việc chuyển giao VEC về Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp dẫn đến khó khăn, vướng mắc trong chỉ đạo thực hiện.

+ Dự án thu phí tự động không dừng giai đoạn 2 vướng mắc do liên danh nhà đầu tư chậm thành lập DNDA như đã báo cáo ở trên.

- Chủ phương tiện vẫn có thói quen sử dụng tiền mặt trong khi việc thanh toán, nộp và quản lý tài khoản giao thông chưa được thuận tiện cho người sử dụng dẫn đến chưa khuyến khích được người dân tham gia dịch vụ.

- Mặc dù công tác tuyên truyền đã được quan tâm, triển khai thực hiện, tuy nhiên chưa mang lại hiệu quả như mong muốn thể hiện ở số lượng phương tiện tham gia dán thẻ E-tag và sử dụng dịch thu phí không dừng tại các trạm BOT chưa cao chưa phát huy hiệu quả đầu tư của dự án.

*Nguyên nhân chủ quan:*

- Do dự án thu phí tự động không dừng theo hình thức Hợp đồng BOO là hình thức đầu tư mới, phức tạp, liên quan đến lợi ích nhiều chủ thể trong khi các cơ quan quản lý nhà nước chưa có kinh nghiệm thực tế nên trong quá trình tham mưu Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg ngày 27/3/2017 còn có một số tồn tại, vướng mắc trong quá trình thực hiện.

- Công tác hoàn thiện các thủ tục để nhà cung cấp dịch vụ triển khai lắp đặt hệ thống ETC tại các trạm BOT gặp nhiều khó khăn, vướng mắc do các Hợp đồng BOT đã ký trước đây không có chủ trương áp dụng thu phí không dừng, để triển khai hệ thống ETC cần ký phụ lục Hợp đồng BOT đối với tất cả các nhà đầu tư BOT. Quá trình đàm phán, ký kết phụ lục hợp đồng các dự án phát sinh nhiều vướng mắc, khó khăn làm ảnh hưởng đến tiến độ dự án.

- Quy định về trình tự, thủ tục triển khai lựa chọn nhà đầu tư dự án PPP rất phức tạp dẫn đến thời gian tổ chức lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án giai đoạn 2 mất rất nhiều thời gian (tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư BOO2 mất 10 tháng...).

- Kinh nghiệm các cá nhân tham gia thực hiện, quản lý, giám sát dự án gần như chưa có nên trong quá trình triển khai thực hiện còn phát sinh các tồn tại, hạn chế làm ảnh hưởng đến tiến độ triển khai dự án.

## **5. Xác định trách nhiệm**

Để triển khai đồng bộ hệ thống thu phí tự động không dừng, Thủ tướng Chính phủ đã giao nhiệm vụ cụ thể cho các bộ, ngành, địa phương có liên quan

để tổ chức thực hiện, cụ thể:

- Bộ GTVT chịu trách nhiệm triển khai thực hiện các trạm thu phí trên các tuyến quốc lộ và cao tốc thuộc các dự án do Bộ GTVT là CQNNCTQ.

- Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp chịu trách nhiệm chỉ đạo VEC triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng tại các dự án cao tốc do VEC quản lý<sup>2</sup>.

- Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chịu trách nhiệm triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng tại các trạm thu phí do địa phương là CQNNCTQ<sup>2</sup>.

Tiến độ triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng trên toàn quốc chậm so với chỉ đạo của Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 ngày 21/10/2017 và của Thủ tướng Chính phủ tại Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg ngày 27/3/2017. Nhận thức được trách nhiệm trong việc chậm tiến độ hệ thống thu phí tự động không dừng Chính phủ, các bộ, ngành có liên quan đã nghiêm túc tổ chức kiểm điểm trách nhiệm tập thể, cá nhân có liên quan.

- Về phía Chính phủ:

Thường trực Chính phủ đã tổ chức 02 buổi họp để đôn đốc triển khai và kiểm điểm trách nhiệm các cơ quan đơn vị liên quan đến việc chậm tiến độ dự án (các Thông báo số 08/TB-VPCP ngày 09/01/2020 và số 106/TB-VPCP ngày 18/3/2020), trong đó Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT “*Nghiêm túc kiểm điểm, làm rõ trách nhiệm của các tập thể, cá nhân để chậm tiến độ triển khai hệ thống thu phí tự động trong thời gian qua (bao gồm Dự án BOO1 và Dự án BOO2) cũng như phương án triển khai thu phí không dừng các dự án BOT thuộc địa phương quản lý*”.

- Về phía Bộ GTVT:

Bộ trưởng Bộ GTVT đã chủ trì 03 buổi họp (vào các ngày 15/01/2020, 18/03/2020 và 25/3/2020) chỉ đạo các đồng chí Thứ trưởng, các cơ quan, đơn vị có liên quan rà soát, kiểm điểm đánh giá trách nhiệm tập thể, cá nhân trong việc chậm tiến độ triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng. Kết quả kiểm điểm của Bộ GTVT: (i) về tập thể, có 08 tập thể thuộc Bộ GTVT có liên quan đều nghiêm túc kiểm điểm theo chức năng nhiệm vụ được phân công, trong đó có 04 đơn vị trực tiếp liên quan đến quá trình triển khai thực hiện dự án nhận hình thức phê bình nghiêm khắc và rút kinh nghiệm; (2) về cá nhân, với vai trò lãnh đạo, chỉ đạo việc tổ chức thực hiện hệ thống thu phí tự động không dừng, đồng chí Bộ trưởng Bộ GTVT và đồng chí Thứ trưởng phụ trách dự án kiểm điểm tự nhận hình thức phê bình nghiêm khắc rút kinh nghiệm; 30 cá nhân thuộc các cơ quan đơn vị có liên quan có bản kiểm điểm trách nhiệm liên quan đến việc chậm tiến độ. Trong đó có 9 cá nhân nhận hình thức rút kinh nghiệm; 6 cá nhân thuộc 4 đơn vị liên

<sup>2</sup> Tại văn bản số 1317/TTg-CN ngày 27/9/2018 và Công điện số 849/CD-TTg ngày 15/7/2019.

quan trực tiếp tới việc triển khai thực hiện dự án nhận hình thức phê bình nghiêm khắc, rút kinh nghiệm.

### **III. LỘ TRÌNH VÀ GIẢI PHÁP THỰC HIỆN**

#### **1. Về lộ trình triển khai thực hiện**

Trong quá trình triển khai thực hiện, đồng hành cùng Bộ GTVT, các địa phương có trạm thu phí, Chính phủ đã thường xuyên đôn đốc, chỉ đạo để đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án. Các vướng mắc khó khăn do các cơ quan đơn vị báo cáo được ưu tiên xem xét xử lý, trên cơ sở đề xuất các bộ, ngành, địa phương, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành nhiều Công điện, Chỉ thị và văn bản chỉ đạo để tháo gỡ nhiều vướng mắc trong quá trình thực hiện các dự án (Chỉ thị số 06/CT-TTg ngày 27/02/2018; Công điện số 849/TTg-CD ngày 15/7/2019; các văn bản số 10784/VPCP-CN ngày 10/10/2017, số 584/TTg-CN ngày 08/5/2017, số 1317/TTg-CN ngày 27/9/2018...). Đến nay cơ bản những khó khăn, vướng mắc đã và đang được giải quyết, đã có sự thống nhất đồng thuận của các nhà đầu tư BOT, nhà cung cấp dịch, ngân hàng tài trợ vốn, tiến độ dự án trong thời gian gần đây có nhiều chuyển biến khả quan. Các trạm thu phí trên Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên và một số trạm cửa ngõ có lưu lượng lớn đã được lắp đặt, vận hành hệ thống thu phí tự động không dừng, bước đầu tạo được sự thuận lợi cho người sử dụng.

Tuy nhiên, để tiếp tục đẩy nhanh tiến độ, sớm hoàn thành đồng bộ hệ thống thu phí tự động không dừng trên toàn quốc, phát huy tối đa hiệu quả đầu tư, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo các bộ, ngành, địa phương có liên quan xây dựng lộ trình, giải pháp để triển khai thực hiện đảm bảo mục tiêu cơ bản hoàn thành hệ thống thu phí tự động không dừng trong năm 2020.

#### **2. Về giải pháp thực hiện**

Trong thời gian tới Chính phủ sẽ tập trung chỉ đạo xây dựng hoàn thiện thể chế chính sách liên quan đến việc đầu tư hệ thống thu phí tự động không dừng và chỉ đạo các bộ, ngành, địa phương một số nhiệm vụ sau:

##### **2.1. Bộ Giao thông vận tải**

- Ưu tiên hoàn thiện hành lang pháp lý liên quan đến quá trình thực hiện dự án thông qua việc sửa đổi Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg trình Thủ tướng Chính phủ ban hành, trong đó tập trung tháo gỡ một số nội dung vướng mắc chính như:

+ Đẩy nhanh tiến độ lắp đặt hệ thống thiết bị ETC tại trạm thu phí, hạn chế xung đột lợi ích giữa Nhà đầu tư BOT và nhà cung cấp dịch vụ thông qua việc quy định nhà đầu tư BOT có thể đầu tư, lắp đặt và vận hành hệ thống thiết bị ETC tại trạm để kết nối với trung tâm dữ liệu do nhà cung cấp dịch vụ thu phí đầu tư.

+ Nâng cao hiệu quả đầu tư hệ thống cũng như phù hợp điều kiện thực tế thông qua việc chưa triển khai lắp đặt ngay 100% số làn ETC, giao CQNNCTQ

quyết định việc duy trì tối thiểu 01 làn thu phí hỗn hợp (ETC+MTC) hoặc 01 làn thu phí một dừng (MTC)/1 chiều xe chạy tại mỗi trạm thu phí.

+ Bổ sung quy định chế tài, bao gồm cả việc dừng thu phí đối với các trạm thu phí không thực hiện việc triển khai thu phí không dừng đúng tiến độ yêu cầu.

+ Đẩy nhanh tiến độ tại các trạm thu phí do địa phương là CQNNCTQ thông qua việc cho phép các địa phương có thể đàm phán để lựa chọn các đơn vị cung cấp dịch vụ thu phí do Bộ GTVT đã lựa chọn để thực hiện thu phí không dừng tại các trạm do mình quản lý.

+ Do thực trạng các dự án BOT sụt giảm doanh thu so với PATC ban đầu dẫn đến có ảnh hưởng tới PATC của các dự án BOT và dự án BOO. Để tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc về tài chính cho dự án thu phí không dừng, đề xuất giải pháp: trong trường hợp việc trích chi phí dịch vụ thu phí điện tử không dừng không đảm bảo tính khả thi theo phương án tài chính của dự án thu phí điện tử không dừng, CQNNCTQ xem xét, quyết định việc tiếp tục thu phí tại một số trạm thu phí sau khi hết thời gian thu phí hoàn vốn cho các dự án đầu tư xây dựng đường bộ để kinh doanh để hoàn vốn cho dự án thu phí điện tử không dừng.

+ Tạo thuận lợi trong quá trình đàm phán các Hợp đồng dịch vụ thu phí giữa các Nhà đầu tư BOT và nhà cung cấp dịch vụ cũng như phù hợp với thực tế, đề xuất thêm quy định liên quan đến chi phí quản lý thu phí ETC và chi phí quản lý, giám sát công tác thu phí của các nhà đầu tư BOT.

+ Việc triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng liên quan quan đến việc thanh toán điện tử liên ngân hàng, trong khi Bộ GTVT không có chức năng và nghiệp vụ để thực hiện việc này nên đề xuất bổ sung trách nhiệm của Ngân hàng Nhà nước trong việc phối hợp, hướng dẫn các nghiệp vụ liên quan đến thanh toán điện tử liên ngân hàng...

- Rà soát PATC các dự án để xác định tỷ lệ trích chi phí quản lý ETC, đảm bảo hài hòa lợi ích các bên; đẩy nhanh tiến độ ký Hợp đồng dịch vụ...

- Thực hiện nghiêm túc việc phân làn giao thông tại các trạm thu phí theo hướng xe không dán thẻ không được đi vào làn ETC để khuyến khích chủ phương tiện tham gia dịch vụ thu phí không dừng.

- Xây dựng lộ trình, phương án tổng thể để sớm triển khai thành công hệ thống thu phí tự động không dừng trên toàn quốc đáp ứng nhu cầu của xã hội.

- Tổ chức thực hiện giám sát thu phí điện tử không dừng, bảo đảm chính xác, khách quan và minh bạch.

## 2.2. Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại Doanh nghiệp

Chủ trì phối hợp với Bộ GTVT có giải pháp xử lý dứt điểm vướng mắc tại trạm do VEC quản lý để sớm hoàn thiện việc đầu tư hệ thống thu phí tự động không dừng tại các dự án của VEC.

### 2.3. Các địa phương là Cơ quan nhà nước có thẩm quyền các dự án BOT

- Triển khai thực hiện đồng bộ việc thu phí điện tử không dừng đúng lộ trình quy định.

- Phối hợp với Bộ GTVT đảm bảo tính kết nối, liên thông trên toàn quốc.

- Tổ chức dán thẻ và tham gia dịch vụ thu phí không dừng đối với tất cả các phương tiện do mình quản lý để tăng cường hiệu quả của hệ thống.

### 2.4. Bộ Công an, Bộ Quốc phòng

- Bộ Quốc phòng khẩn trương trình Thủ tướng Chính phủ điều chỉnh Quyết định số 18/QĐ-TTg ngày 03/3/2018 về tái cơ cấu Tập đoàn Viettel để liên danh nhà đầu tư BOO2 có thể thành lập DNDA trong tháng 4/2020.

- Chỉ đạo các cơ quan chức năng thuộc Bộ Công an, Bộ Quốc phòng phối hợp với Bộ GTVT và nhà cung cấp dịch vụ thu phí thực hiện việc gắn thẻ đầu cuối cho các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ trong lĩnh vực quốc phòng, an ninh tham gia giao thông.

- Bộ Công an phối hợp với Bộ GTVT, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố tổ chức phân làn, hướng dẫn các phương tiện lưu thông qua làn thu phí điện tử không dừng; xử phạt các phương tiện không chấp hành theo quy định.

### 2.5. Bộ Tài chính

Chủ trì, phối hợp với Bộ GTVT hướng dẫn nhà cung cấp dịch vụ thu phí khởi tạo, phát hành và sử dụng chứng từ điện tử của việc thu phí điện tử không dừng; thực hiện nghĩa vụ thuế đối với thu phí sử dụng dịch vụ đường bộ của các đơn vị có liên quan.

### 2.6. Bộ Thông tin và Truyền thông

- Chủ trì phối hợp với các cơ quan thông tấn báo chí tăng cường tuyên truyền để tạo sự ủng hộ của người dân nhằm tăng số lượng phương tiện tham gia dịch vụ, phát huy hiệu quả dự án.

- Hướng dẫn, hỗ trợ nhà cung cấp dịch vụ thu phí trong việc đảm bảo an toàn thông tin cho hệ thống thu phí điện tử không dừng theo quy định của pháp luật.

- Kiểm tra, giám sát nhà cung cấp dịch vụ thu phí thực hiện các quy định của pháp luật trong lĩnh vực công nghệ thông tin có liên quan đến hoạt động thu phí điện tử không dừng.

### 2.7. Ngân hàng Nhà nước

Hướng dẫn việc liên thông tài khoản và các nội dung liên quan đến thanh toán điện tử.

#### IV. KIẾN NGHỊ

Trong phạm vi thẩm quyền của mình, Chính phủ sẽ tiếp tục chỉ đạo các bộ, ngành, địa phương sớm triển khai hoàn thành hệ thống thu phí tự động không dừng đảm bảo theo đúng lộ trình đã xây dựng, hoàn chỉnh thể chế, chính sách điều chỉnh hoạt động thu phí tự động không dừng để đáp ứng nhu cầu xã hội, tạo sự thuận lợi cho người sử dụng, tăng cường công khai minh bạch trong công tác quản lý thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ tại các trạm BOT, cũng như đảm bảo hài hòa lợi ích nhà nước - nhà đầu tư - người sử dụng.

Để tháo gỡ các vướng mắc cho dự án thu phí tự động không dừng nói riêng cũng như các dự án PPP đầu tư KCHT nói chung, Chính phủ kiến nghị Quốc hội đẩy nhanh việc ban hành, điều chỉnh các văn bản quy phạm pháp luật về hình thức đầu tư PPP, phù hợp với thông lệ quốc tế và điều kiện Việt Nam; sớm ban hành Luật Đầu tư đối tác công tư.

Chính phủ kính báo cáo Ủy ban thường vụ Quốc hội./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng CP;
- Ủy ban Kinh tế của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Các Bộ: CA, QP, GTVT, TP, KHĐT, TC, TTTT;
- Ngân hàng NNVN;
- Ủy ban QLVNN tại DN;
- VPCP: BTCN, các Phó Chủ nhiệm, Trợ lý TTg;
- TGD Công TTĐT, các Vụ: TH, PL, KTTH, KGVX;
- Lưu: VT, CN (3) pvc 13

TM. CHÍNH PHỦ  
TU. THỦ TƯỚNG  
BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI



Nguyễn Văn Thể