



KINH NGHIỆM QUẢN LÝ CÁC KHOẢN THU TỪ SỬ DỤNG ĐƯỜNG BỘ

TRƯƠNG THỊ THU

Giao thông vận tải đường bộ là lĩnh vực trọng yếu của quá trình phân phối và lưu thông hàng hóa, giúp các hoạt động sản xuất, kinh doanh, giao thương, vận chuyển... diễn ra thuận lợi, linh hoạt và liên tục. Vì vậy, trên thế giới, các nước rất quan tâm vấn đề phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, trong đó, nguồn lực tài chính đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ là mối quan tâm hàng đầu. Ngoài nguồn ngân sách nhà nước bố trí, mỗi nước đều có những chính sách khác nhau để khai thác nguồn thu từ người sử dụng đường bộ nhằm duy trì và phát triển hệ thống giao thông đường bộ.

Từ khóa: Đường bộ, phí sử dụng đường bộ, giá dịch vụ sử dụng đường bộ

INTERNATIONAL EXPERIENCE IN MANAGING REVENUES FROM ROAD FEES AND CHARGES AND IMPLICATIONS FOR VIETNAM

Truong Thi Thu

Road transportation is an important sector in the distribution and circulation of goods, facilitating smooth, flexible, and continuous production, business, trade, and transport activities. Therefore, countries around the world pay great attention to the development of road infrastructure, with financial resources for road transportation infrastructure investment being a top priority. In addition to allocated state budgets, each country has various policies to generate revenue from road users to maintain and develop their road transportation systems.

Keywords: Roads, road use fees, road service charges

Ngày nhận bài: 14/8/2024

Ngày hoàn thiện biên tập: 21/8/2024

Ngày duyệt đăng: 28/8/2024

Kinh nghiệm từ một số nước

Trung Quốc

Hệ thống đường bộ của Trung Quốc được phân loại theo đơn vị hành chính tương tự như ở Việt Nam, trong đó: Đường thị trấn có chiều dài nhất trong hệ thống đường bộ của Trung Quốc với hơn một triệu km, trong khi đường quận duy trì khoảng 550.000 km và đường tỉnh lộ ở mức 372.000 km, với đường quốc lộ đã tăng gần gấp đôi từ năm 2015 đến năm 2016 và hiện vẫn duy trì ở mức khoảng 363.000 km. Ngoài ra, Trung Quốc có tổng chiều dài đường cao tốc dài nhất

thế giới. Đến cuối năm 2022, Trung Quốc đã có trên 177.000 km đường bộ cao tốc, cơ bản hoàn thành việc xây dựng các trục chính trong mạng lưới đường bộ cao tốc quốc gia, bao phủ đến 99% thành phố, trung tâm hành chính có dân số trên 200 nghìn người.

Nguồn vốn tài trợ cho Hệ thống đường bộ Quốc gia lấy từ số thu phí đăng ký xe trên toàn quốc, phí bảo trì đường bộ tại tỉnh, vốn vay từ các Tổ chức tài chính quốc tế (IFI), vay ngân hàng thương mại, chứng khoán hóa các công ty đường thu phí, đầu tư tư nhân, doanh thu phí đường; ngân sách bổ sung của chính phủ.

Nhằm huy động các nguồn lực để quay vòng đầu tư các tuyến đường cao tốc mới, Trung Quốc áp dụng hình thức "Chuyển nhượng quyền thu phí" các tuyến đường cao tốc. Sau khi chuyển nhượng quyền thu phí, bên nhận sẽ thu phí và vận hành. Thời hạn chuyển nhượng quyền thu phí theo thỏa thuận, thời gian không quá số năm do Nhà nước quy định. Có thể nói, việc thu phí đường bộ là yếu tố quan trọng cho thành công của chương trình xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ cao tốc quốc gia, gồm cả các dự án đầu tư từ ngân sách và các dự án đầu tư ngoài ngân sách những năm qua, đem lại hệ thống cao tốc đồng bộ, thúc đẩy kinh tế - xã hội phát triển vững mạnh.

Vốn xây dựng đường cao tốc chủ yếu là vốn đầu tư công từ nguồn ngân sách trung ương/địa phương; ngoài ra còn có vốn vay ngân hàng, vốn vay nước ngoài; Vốn xã hội: kinh doanh đặc biệt, Hợp tác công tư (PPP), BOT; trái phiếu; quỹ tín thác REITs.

Đại đa số các tuyến đường bộ cao tốc ở Trung Quốc là có thu phí. Song song với các tuyến đường bộ



cao tốc là các tuyến đường bộ không thu phí, người dân có quyền lựa chọn. Chính phủ Trung Quốc thực hiện thu các loại thuế, phí để hoàn vốn và tái đầu tư, bao gồm phí đường bộ, thuế mua phương tiện giao thông và thuế nhiên liệu..., trong đó phí đường bộ cao tốc thông qua trạm thu phí chiếm tới 80%. Nguồn thu phí này chủ yếu sử dụng cho vận hành và hoàn vốn, một phần sẽ sử dụng tái đầu tư nâng cấp hoặc xây dựng các tuyến đường mới.

Về thu phí đường bộ: Phí là yêu cầu của pháp luật khi sử dụng tất cả các đường cao tốc. Theo quy định, sau khi phê duyệt, các đường cao tốc được xây dựng bằng vốn vay, vốn huy động từ các doanh nghiệp, cá nhân và đầu tư của tổ chức được phép thu phí. Phí qua trạm được sử dụng rộng rãi và là nguồn tài chính rất quan trọng kích hoạt nhanh việc mở rộng hệ thống đường bộ. Ở Trung Quốc, chỉ có một phần nhỏ vốn đầu tư xây dựng đường bộ là được cung cấp bởi ngân sách của chính quyền Trung ương.

Phí đường cao tốc được tính theo chiều dài xe lăn bánh từ cổng vào đến cổng ra. Trung bình phí đường cao tốc được tính là 0,50 Nhân dân tệ (NDT)/Km và được lấy ở mức tối thiểu là 5 NDT cho dù đi ngắn dưới 10 km. Tuy nhiên, trên một số tuyến đường cao tốc, giá cước phí có thể tăng hay giảm một chút. Ví dụ như trên tuyến cao tốc Jinji, giá cước đường cao tốc là 0,66 NDT/Km, hoặc như trên tuyến cao tốc Jingshi tại Thủ đô Bắc Kinh chỉ có 0,33 NDT/Km. Hầu hết hình thức thu phí trên các tuyến đường cao tốc ở Trung Quốc đều đã dùng thẻ.

Giới hạn về thời hạn thu phí cầu đường phải được Chính phủ chấp thuận và tuân thủ theo quy định của pháp luật với một thời gian tối đa đối với đường cao tốc chính phủ trả nợ vay là 15 năm, có thể được mở rộng đến 20 năm đối với các đường cao tốc nằm ở một tỉnh miền Trung hay miền Tây; Đối với đường cao tốc hoạt động thương mại là 25 năm, có thể được mở rộng đến 30 năm đối với các đường cao tốc nằm trong một tỉnh miền Trung hay miền Tây.

Một số loại phí đối với người sử dụng đường bộ như:

- Phí bảo trì đường bộ: tính theo trọng tải của xe tải, xe con, xe khách và tính theo đầu xe/tháng.

- Phí vận tải hành khách thương mại áp dụng 2 phương thức: (1) đối với xe vận tải hành khách thương mại tính theo hk.km và (2) tính theo một mức cố định.

- Phí vận tải hàng hóa áp dụng đối với xe thương mại và xe phi thương mại.

- Phí quản lý giao thông áp dụng 2 hình thức: (1) tính theo doanh thu và (2) tính theo trọng tải đối với xe tải và số chỗ đối với xe khách.

- Phí đỗ xe: mức thu ở trung tâm Bắc Kinh 5 NDT/giờ, khu vực khác 2-3 NDT/giờ.

Như vậy, các chính sách mà Trung Quốc đang hướng tới được xem xét trên cả 2 mặt: khả năng huy động thêm các nguồn thu và sự bền vững, thích nghi trước những áp lực mà hệ thống đường bộ sẽ đối mặt trong những năm tới.

Nhật Bản

Qua gần 60 năm phát triển đường cao tốc, Nhật Bản đã thông qua 2 cơ chế tài chính: Thu phí sử dụng đường bộ 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 hầu hết các tuyến đường bộ chính. Khi mới hình thành và phát triển các tuyến đường cao tốc, Chính phủ sử dụng ngân sách để phát triển mạng lưới đường cao tốc và bảo lãnh cho chính quyền địa phương huy động vốn để xây dựng các đường cao tốc và thu phí để hoàn vốn. Ở giai đoạn tiếp theo, Chính phủ thành lập công ty đường cao tốc để thay mặt cho Chính phủ thu phí đường bộ và hoàn trả các khoản vốn huy động ban đầu. Một điểm thú vị ở Nhật Bản là quá trình thu phí các tuyến đường có lãi được sử dụng để trợ giá chéo cho tuyến đường không có lãi.

Việc thu phí theo nguyên tắc là: i) Phải hoàn vốn, nghĩa là tổng chi phí xây dựng, bảo trì, vận hành, chi phí quản lý khác phải được thu hồi và bằng tổng số tiền phí thu được trong quá trình khai thác; ii) Phải công bằng, nghĩa là mức phí không vượt quá lợi ích mà người sử dụng đường được hưởng từ việc sử dụng.

Mức phí cụ thể được quy định theo loại xe cơ giới (tính bằng yên): xe cơ giới thông thường (hệ số 1,0): 24,6; xe cơ giới hạng nhẹ (hệ số 0,8): 19,68; xe cơ giới hạng trung (hệ số 1,06): 26,076; xe cơ giới hạng nặng (hệ số 1,55): 38,13; xe cơ giới hạng đặc biệt nặng (hệ số 2,75): 67,65. Số tiền mà một xe phải nộp tùy thuộc vào số km lăn bánh và tải trọng trục đã được quy đổi sang xe cơ giới thông thường.

Có 2 phương pháp thu phí được áp dụng: phương pháp thu phí kín (đóng) được áp dụng hầu hết trên các tuyến cao tốc và một số đoạn đường bộ thông thường; xe vào cổng được phát thẻ từ và phí đường được thu tại cổng ra theo số km xe đã chạy; phương pháp thu phí mở được áp dụng trên các tuyến đường thông thường và một vài tuyến cao tốc nội đô.

Phí cầu đường ở Nhật Bản là tương đối đắt, với trung bình 24,6 yên/km, trong khi ở Pháp chỉ tương đương khoảng 10,8 - 13,45 yên/km và ở Italia 7,01 yên/km. Chính phủ Nhật Bản quy định giảm giá phí cầu đường vào ban đêm và trong ngày lễ. Trong một số ngoại lệ, phí cầu đường trên đường cao tốc quốc



gia được tính căn cứ vào khoảng cách di chuyển.

Singapore

Do Singapore có diện tích rất hẹp, nên chính quyền Singapore đã có các chính sách và giải pháp như: Hạn chế sở hữu cá nhân để tránh tình trạng nghẽn xe, tắc đường. Việc sở hữu xe tại Singapore rất đắt đỏ, do phải nộp thêm nhiều chi phí phụ khác. Ngoài chi phí mua xe, tiền bảo hiểm, thuế đường, phí đỗ xe, người mua xe phải đấu giá và nộp một khoản tiền cho Nhà nước để được quyền mua và lưu hành xe. Những người mua ô tô phải trả thuế cao gấp 1,5 lần giá thị trường của phương tiện và phải đấu giá cho một giấy chứng nhận quyền lợi (COE) để ô tô của họ được phép chạy trên đường trong một thập niên.

Kế hoạch giấy phép khu vực Singapore được thi hành vào năm 1975, là kế hoạch giải quyết tắc nghẽn thông qua phí đầu tiên trên thế giới, gồm các biện pháp bổ sung như hạn ngạch sở hữu ô tô nghiêm ngặt và cải thiện giao thông công cộng. Năm 1998, Singapore đổi tên thành phí đường bộ điện tử, hệ thống thực hiện thu thuế điện tử, phát hiện điện tử và giám sát bằng video. Hệ thống thu phí được tự động hóa bằng các thiết bị gắn sẵn trên xe và các đường vào. Đây chính là nguồn thu để duy tu và tái đầu tư cho hệ thống giao thông công cộng. Ngoài ra, chi phí duy tu hàng năm được tính bằng 1% giá trị công trình do ngân sách cấp để duy tu sửa chữa thường xuyên mạng lưới giao thông.

Khoảng hai tháng, chính quyền tổ chức đấu giá một lần với số lượng hạn chế, số xe được nhập vào cân đối với số xe thải ra và một số nhu cầu cấp thiết. Số tiền đấu giá này được đóng góp vào ngân sách để đầu tư phát triển mạng lưới giao thông, hoặc đầu tư hình thành các trung tâm đô thị mới, các trung tâm vệ tinh và các khu công nghiệp tại nhiều khu vực, nhằm phân tán đều lưu lượng xe cộ giao thông trên các trục đường cũng như trên từng loại phương tiện giao thông. Tăng cường đầu tư hạ tầng và các phương tiện giao thông công cộng như xe buýt, xe taxi có mặt ở mọi nơi; tổ chức phân luồng giao thông chặt chẽ; hạn chế đi lại khu vực trung tâm vào giờ cao điểm.

Singapore thông qua hàng loạt các loại thuế, phí để khống chế mức tăng trưởng của phương tiện mà hệ thống đường bộ có thể đáp ứng gồm: Phí đăng ký phương tiện ngay khi đăng ký; Phí đăng ký bổ sung áp dụng khi đăng ký xe, được thu theo % giá thị trường của phương tiện.

- Phí đăng ký bổ sung ưu đãi, khuyến khích chủ phương tiện hủy bỏ hoặc xuất khẩu phương tiện của mình trước khi kết thúc thời hạn sử dụng xe vào năm thứ 10.

- Thuế hải quan được cơ quan hải quan thu theo % giá thị trường của phương tiện.

- Thuế đường bộ: Thuế đường bộ là loại thuế được áp dụng đối với các phương tiện sử dụng đường bộ nhằm mục đích bảo trì và nâng cấp đường và được tính trên đầu phương tiện, căn cứ vào dung tích động cơ. Thuế đường bộ có thể được tính theo 6 tháng hoặc hàng năm, và chỉ được gia hạn nếu xe có giấy chứng nhận kiểm tra hợp lệ. Ô tô đã được sử dụng từ 3 đến 10 năm phải được kiểm tra một lần trong vòng 2 năm; ô tô đã sử dụng hơn 10 năm phải được kiểm tra hàng năm. Ngoài ra, đối với những ô tô đã sử dụng hơn 10 năm, mức thuế đường bộ sẽ cao hơn và tăng theo cấp số kể từ năm thứ 10 trở đi (còn gọi là phụ phí hàng năm). Theo đó, xe đã sử dụng trên 10 năm sẽ phải chịu 110% mức thuế, xe trên 11 năm tuổi sẽ phải chịu 120% mức thuế và mức cao nhất là 150% khi xe trên 14 năm tuổi. Ngoài ra, xe máy phải được kiểm tra mỗi năm một lần nếu các loại xe này đã được sử dụng hơn 3 năm. Thông báo kiểm tra sẽ được gửi đến chủ xe 3 tháng trước khi hết hạn thuế đường bộ.

- Thuế đặc biệt: Là thuế xăng dầu được áp dụng để khuyến khích bảo tồn nhiên liệu hóa thạch không khuyến khích sử dụng quá mức các loại xe có thể làm tăng ô nhiễm, ùn tắc.

- Phí tắc nghẽn giao thông: Để hạn chế lưu lượng xe lưu thông trong giờ cao điểm, đặc biệt ở các khu trung tâm, Singapore sử dụng Hệ thống thu phí đường bộ điện tử (ERP), áp dụng từ tháng 9/1998 (Singapore là nước đầu tiên trên thế giới sử dụng ERP). Mức phí này được thu nhằm mục đích giảm ách tắc giao thông, hơn là mục đích tăng thu ngân sách. Theo đó, các xe đi vào trung tâm, các xa lộ và trục giao thông chính đều phải trả phí, đặc biệt trong giờ cao điểm (từ 8h30 – 9h30 sáng). Mức phí phải trả tùy thuộc vào địa điểm, tuyến đường và thời gian, trong đó giờ cao điểm sẽ bị tính phí cao nhất. Tính bình quân, mức phí phải trả qua từng cổng gắn ERP khoảng 2 đô la Singapore, trong đó, mức phí thấp nhất là 0,5 đô la Singapore và mức phí cao nhất là 4 đô la Singapore.

Hệ thống thuế giờ cao điểm ERP (Electronics Road Pricing) được đưa vào hoạt động trong khu vực trung tâm thành phố để giảm lưu lượng xe lưu thông qua các khu vực này vào giờ cao điểm. Hoạt động Hệ thống ERP dựa trên 3 bộ phận chính là các cổng ERP đặt trên các tuyến đường, thiết bị thu phí gắn trên xe và thẻ nạp tiền trả trước (CashCard hoặc EZ-Link), và Trung tâm hệ thống giao thông thông minh Singapore (ITSC). Các cổng ERP được hỗ trợ bởi hệ thống camera theo dõi hoạt động của các xe qua cổng, đồng



thời ghi lại biển số xe và kiểm tra các xe gắn thiết bị thu phí hay không. Với lợi thế về diện tích chiếm dụng ít hơn, cắt giảm toàn bộ nhân viên bán vé, đồng thời chi phí duy trì thấp hơn, mô hình ERP nhanh chóng được nhân rộng và áp dụng trên nhiều tuyến đường dẫn vào trung tâm, các xa lộ và trục giao thông chính nhằm hạn chế xe lưu thông trong giờ cao điểm. Sau 3 tháng, cơ quan quản lý giao thông đường bộ Singapore kiểm tra lại mức giá thu một lần để điều chỉnh cho hợp lý...

Tuy nhiên, Singapore không thu phí cào bằng trên các phương tiện mà chỉ thu phí trên một số tuyến đường nhất định để giảm ùn tắc và việc này đã giúp nước này giải quyết triệt để vấn nạn ùn tắc. Số lượng ô tô cá nhân trên đường bị hạn chế nhằm giảm ô nhiễm và tắc nghẽn. Việc định giá đường giúp Singapore giữ được tốc độ vào giờ cao điểm khoảng 25 km/h là tốc độ cao nhất của các thành phố lớn trên thế giới.

Từ quý II/2016, Singapore bắt đầu triển khai hệ thống thu phí đường bộ điện tử (Electronic Road Pricing - ERP) thế hệ mới dựa trên công nghệ định vị vệ tinh (GNSS). Dự án có tổng trị giá 556 SGD (gần 400 triệu USD). So với hệ thống ERP cũ được Singapore áp dụng từ 1998, hệ thống mới có những ưu điểm vượt trội như: Thay vì sử dụng các cổng thu phí đặt trên các con đường như trước đây, hệ thống mới sử dụng định vị vệ tinh để nhận diện quãng đường đi của xe; Giảm ùn tắc giờ cao điểm mà nhà quản lý vẫn có thể tính phí đường bộ một cách chính xác và công bằng hơn cho tài xế. Với công nghệ định vị vệ tinh, lái xe lập tức có đầy đủ thông tin về hành trình, điều kiện giao thông, thông tin bãi đậu xe, đoạn đường nào đang làm hay đang sửa chữa, chi phí quãng đường... thông qua duy nhất một thiết bị thông minh đặt trên xe. Hệ thống này đã đi vào hoạt động từ năm 2020.

Hoa Kỳ

Tại Hoa Kỳ, Chính phủ sở hữu và chịu trách nhiệm đầu tư xây dựng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ cao tốc và tổ chức đấu thầu. Tư nhân chịu trách nhiệm bảo trì, thu phí và vận hành khai thác trên các tuyến đường do Liên bang đầu tư xây dựng thông qua hình thức hợp tác nhượng quyền trong khoảng thời gian từ 5 năm đến 15 năm. Các tuyến cao tốc qua các tiểu bang được Chính phủ dùng ngân sách Liên bang để đầu tư xây dựng thông qua Quỹ Tín thác đường cao tốc (Highway Trust Fund). Quỹ này được hình thành từ nguồn thu thuế nhiên liệu trên toàn Liên bang.

Mặc dù, quy định của pháp luật Liên bang không cho phép thu phí người sử dụng đường bộ do Liên bang đầu tư bằng ngân sách, tuy nhiên tại một số tiểu

bang và với một số tuyến đường cụ thể có tính chất đặc thù, luật của tiểu bang vẫn cho phép thu phí người sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông cao tốc để lấy nguồn thu phục vụ bảo trì và xây dựng mới kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ cao tốc. Bên cạnh đó, các tuyến đường bộ được sở hữu, xây dựng, vận hành và bảo trì bởi Chính phủ. Chính phủ hoặc chính quyền các tiểu bang thành lập công ty nhà nước và cho phép phát hành trái phiếu được bảo lãnh bởi Chính phủ và cổ phần của các công ty này sẽ không được bán cho khối tư nhân. Như vậy, từ sở hữu, cấp vốn, xây dựng, vận hành, thu phí đều do Chính phủ đảm nhiệm.

Bài học cho Việt Nam trong hoàn thiện chính sách phí, giá dịch vụ sử dụng đường bộ

Từ kinh nghiệm của các nước trong việc áp dụng các chính sách thu đối với sử dụng đường bộ, có thể rút ra một số bài học như sau để áp dụng khi áp dụng xây dựng chính sách thu cho Việt Nam:

- *Về các khoản thu:* Hoàn thiện các chính sách thu từ sử dụng đường bộ thông qua công cụ thuế, phí, giá dịch vụ liên quan trực tiếp và gián tiếp đến các đối tượng được hưởng lợi ích từ hệ thống đường bộ như các loại phí, giá dịch vụ sử dụng đường bộ, phí cho các loại xe hạng nặng, phí ùn tắc giao thông...

Chuyển nhượng quyền khai thác lợi ích đường cao tốc cũng là một lời giải cho bài toán tìm kiếm vốn đầu tư xây dựng đường cao tốc. Nếu việc chuyển nhượng thành công, chủ đầu tư sẽ có vốn để quay vòng nhằm thực hiện các dự án khác thay vì phải chờ vốn ngân sách hoặc nguồn vốn từ việc thu phí với thời gian kéo dài hàng chục năm. Chuyển nhượng quyền khai thác cho các nhà đầu tư chính là con đường tìm kiếm vốn đầu tư phát triển đường cao tốc nhanh chóng và có hiệu quả. Bên cạnh đó, nếu có sự tham gia của các nhà đầu tư nước ngoài sẽ góp phần giảm áp lực cho các nhà đầu tư trong nước. Khi đó, các đơn vị trong nước cũng có cơ hội được tiếp cận với công nghệ, kỹ thuật hiện đại, phương pháp quản lý tiên tiến của các nhà đầu tư ngoại. Quan trọng hơn, khi công tác đầu tư hạ tầng được thực hiện hài hòa giữa nhà đầu tư trong nước và ngoài nước thì người dân chính là đối tượng được hưởng lợi từ những dự án mang lại trong rất nhiều lĩnh vực.

- *Về đối tượng thu:* Nên vận dụng tính chất ổn định của chính sách thu, mức thu của các nước nêu trên để xây dựng biểu thu, chính sách thu ổn định, ít bị điều chỉnh. Bên cạnh đó, cần áp dụng mức thu phí cao đối với phương tiện xe cơ giới, hàng hóa tham gia lưu thông trên đường trong tình trạng quá tải, quá khổ, gây ô nhiễm môi trường và ùn tắc giao thông, chậm trễ trong giải phóng thông quan hàng hóa nhằm



khuyến khích các phương tiện xe cơ giới, hàng hóa sử dụng loại xe công nghệ tiên tiến, thiết bị bốc xếp hiện đại và vận chuyển hàng hóa đúng tải, đúng khổ tránh làm hư hỏng, tàn phá mặt đường. Cũng cần chú ý là, các nước thành công trong kinh doanh đường bộ đều xây dựng cơ chế, chính sách về giá, phí từ cơ sở xác định được điểm hòa vốn. Việt Nam cũng cần phải làm như thế để khắc phục tình trạng các địa phương, nhà đầu tư xây dựng đường bộ tự phát, thiếu tính toán và dự báo không sát đã phá vỡ quy hoạch tổng thể chung, dẫn đến tình trạng lượng phương tiện lưu thông thực tế thấp hơn nhiều so với kế hoạch nhà đầu tư, không tương xứng với công suất thiết kế của dự án.

- *Về mức thu:* Việc ủy quyền cho cơ quan quản lý giao thông đường bộ tự công bố biểu giá dịch vụ đường bộ và đăng ký với cơ quan nhà nước đại diện cho chính phủ để thực hiện cùng với việc áp dụng biểu giá linh hoạt tăng hoặc giảm trong phạm vi mức thu do Chính phủ quy định là các kinh nghiệm tốt nên áp dụng ở Việt Nam vì phương thức này tạo thuận lợi cho các tuyến đường vận hành thu phí hiệu quả, phù hợp với quan hệ cung - cầu mà cụ thể là tương quan giữa công suất khai thác của những con đường - khối lượng hàng hoá vận chuyển trên đường.

- *Về áp dụng công nghệ thông tin trong tính toán thu từ khai thác công trình đường bộ:* Qua thực tế nghiên cứu quy trình thu, hình thức thu của Singapore, Nhật Bản cho thấy, Việt Nam cần nghiên cứu nhằm tăng cường tin học hoá, tự động hóa để quản lý khai thác hệ thống giao thông đường bộ tối ưu nhất, hạn chế tắc đường do tai nạn, thiên tai. Bên cạnh đó, nên học kinh nghiệm của Singapore trong công khai hóa thủ tục nộp phí và hệ thống tính phí đường bộ điện tử, tự động vận hành không cần phải có vé, hóa đơn hay người điều hành tại trạm thu phí.

- *Về cải tiến thủ tục thu từ khai thác công trình đường bộ:* Cần đa dạng các hình thức thu phí, hạn chế việc giao dịch tiền mặt, đảm bảo thủ tục thu phù hợp với thông lệ quốc tế và thuận lợi cho chủ phương tiện xe cơ giới, chủ hàng là người nước ngoài. Cụ thể, cần học cách làm về giao dịch điện tử, thanh toán điện tử. Đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính tại các tổ chức cung ứng dịch vụ giao thông vận tải theo hướng đơn giản hóa thủ tục hành chính kê khai giấy tờ của

phương tiện xe cơ giới, giảm dần về khối lượng giấy tờ, thông tin khai báo của chủ phương tiện, chủ hàng.

Kết luận

Trong thời gian qua, nguồn lực tài chính đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam ngày càng lớn và đa dạng. Cơ cấu nguồn vốn cũng đã có sự chuyển dịch theo hướng có sự tham gia nhiều hơn của vốn đầu tư xã hội, đặc biệt là với xu hướng xã hội hóa, với sự tham gia mạnh mẽ của khu vực tư dưới nhiều hình thức, các loại hình doanh nghiệp đầu tư vào các dự án giao thông ngày càng nhiều. Chính vì vậy, việc ban hành chính sách tài chính nhằm phát triển giao thông đường bộ, huy động, xã hội hoá tối đa các nguồn lực xã hội sẽ quyết định thành công trong việc thực hiện quy hoạch hệ thống giao thông đường bộ tại Việt Nam trong thời gian tới.

Từ kinh nghiệm của các nước trong việc áp dụng các chính sách thu đối với sử dụng đường bộ và một số bài học rút ra để áp dụng khi áp dụng xây dựng chính sách thu cho Việt Nam là một trong những cơ sở quan trọng để đưa ra các kiến nghị, giải pháp để tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện chính sách hiện hành, đảm bảo đồng bộ, tiếp tục thể chế hóa quan điểm, chủ trương của Đảng và pháp luật của Nhà nước. 

Tài liệu tham khảo:

1. Nguyễn Thị Tuyết Dung (2018), Luận án tiến sĩ “Nghiên cứu giải pháp huy động và sử dụng vốn cho bảo trì đường bộ”, Trường Đại học Giao thông vận tải;
2. Dương Văn Chung (2018), Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ “Nghiên cứu cơ sở khoa học, đề xuất giải pháp huy động các nguồn lực đột phá phát triển KCHT giao thông”, Viện Chiến lược và phát triển Giao thông vận tải;
3. Tạ Quang Huy (2017), Đề án “Huy động nguồn vốn và phát huy hiệu quả sử dụng trong công tác bảo trì đường bộ”, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh;
4. Gillen, D. (1997), Лумбаков С.С. (2014), Hiệu quả sử dụng cơ sở hạ tầng giao thông với mức giá lý tưởng: Quy luật tốt thứ hai;
5. Jones, P. (2003), Khả năng chấp nhận mức phí giao thông của người sử dụng đường giao thông;
6. Kratena, K. và Puwein, W. (2002), Về mức phí đối với xe tải hạng nặng.

Thông tin tác giả:

Trương Thị Thu – Cục Quản lý, giám sát chính sách thuế, phí và lệ phí (Bộ Tài chính)
Email: Truongthithu@mof.gov.vn



Tiền thuế là của dân,
do dân đóng góp
để phục vụ lợi ích của nhân dân