

BÁO CÁO MỘT SỐ KẾT QUẢ GIÁM SÁT

Tình hình thực hiện 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 và khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT)

Thực hiện 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 và 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) (Nghị quyết số 437), Ủy ban Kinh tế đã tổ chức Đoàn giám sát¹ làm việc với Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT), một số địa phương² và một số nhà đầu tư về tình hình triển khai thực hiện Nghị quyết. Ủy ban Kinh tế xin báo cáo kết quả giám sát như sau:

I. Những kết quả đạt được

Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 83/NQ-CP ngày 26/6/2018 về triển khai thực hiện 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 và 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), trong đó giao nhiệm vụ cho các Bộ, ngành, địa phương để triển khai thực hiện Nghị quyết số 437; thực hiện nghiêm quy định không đầu tư các dự án cải tạo, nâng cấp các tuyến đường độc đạo, hiện hữu theo hình thức hợp đồng BOT, là một trong những nguyên nhân chủ yếu dẫn đến những hạn chế, bất cập thời gian qua đối với hình thức đầu tư này để bảo đảm quyền lựa chọn cho người dân. Chính phủ đã tiến hành tổng kết việc triển khai thực hiện các mô hình đầu tư theo hình thức PPP và trình Quốc hội xem xét, thông qua Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP) tại Kỳ họp thứ 9 Quốc hội khóa XIV (tháng 6/2020). Như vậy, pháp luật về đầu tư theo phương thức PPP trong đó có loại hợp đồng BOT đã được thống nhất, đồng bộ.

Ngoài ra, để khắc phục những tồn tại, hạn chế trong quá trình lập quy hoạch, lựa chọn dự án đầu tư, Chính phủ đã giao Bộ GTVT triển khai lập quy

¹ Thành phần Đoàn giám sát gồm có: Đ/c Vũ Hồng Thanh, Chủ nhiệm UBKT, Trưởng đoàn; Đ/c Nguyễn Minh Sơn, Phó Chủ nhiệm UBKT, Phó trưởng đoàn; các Đ/c Phó Chủ nhiệm, Ủy viên Thường trực UBKT; đại diện Thường trực UBTC-NS, UBPL.

² UBND các tỉnh Nghệ An, Khánh Hòa, Vĩnh Long, Tiền Giang.

hoạch ngành quốc gia theo quy định của Luật Quy hoạch; ban hành quy định việc công khai, minh bạch các thông tin về dự án³ và các giải pháp xử lý nhằm thu hút nguồn vốn trong và ngoài nước; xây dựng các Đề án tăng cường kết nối giao thông trong một số khu vực trọng điểm, lựa chọn nhà đầu tư, nhà thầu thông qua hình thức đấu thầu công khai. Đồng thời, Bộ GTVT đã và đang thực hiện quyết toán các dự án đã hoàn thành để xác định phương án tài chính và thời gian thu phí chính thức cho các dự án BOT; chỉ đạo tháo gỡ khó khăn vướng mắc cho các nhà đầu tư; rà soát tổng thể về vị trí đặt trạm thu phí⁴ và ban hành các chính sách miễn giảm giá cho các đối tượng chịu ảnh hưởng giúp bảo đảm an ninh trật tự khu vực; triển khai hệ thống thu phí tự động không dừng tại các trạm thu phí tạo thuận lợi cho các phương tiện khi tham gia giao thông, tiết kiệm thời gian, chi phí, giảm nguy cơ xảy ra ùn tắc giao thông; thành lập các đoàn kiểm tra, giám sát nguồn thu tại các trạm thu phí, yêu cầu các nhà đầu tư BOT thực hiện công tác quản lý, bảo trì công trình theo quy định... Nhìn chung, đến nay qua hơn 03 năm triển khai thực hiện Nghị quyết số 437, về cơ bản, cả 8 nhóm nhiệm vụ và giải pháp nêu tại Điều 2 của Nghị quyết đã được chỉ đạo tổ chức thực hiện quyết liệt, từng bước khắc phục được những hạn chế, vướng mắc, kịp thời tháo gỡ khó khăn, giải tỏa bức xúc trong dư luận xã hội. Công tác quản lý nhà nước, thanh tra, kiểm tra, hướng dẫn, sự phối, kết hợp giữa các bộ, ngành, địa phương thường xuyên, kịp thời hơn; công tác thông tin, tuyên truyền, thực hiện công khai, minh bạch đã góp phần tạo sự đồng thuận của người dân, ổn định trật tự khu vực dự án.

II. Những tồn tại, hạn chế và nguyên nhân

Bên cạnh những kết quả đạt được, Ủy ban Kinh tế nhận thấy còn một số nội dung thuộc 4 nhóm nhiệm vụ chưa đạt yêu cầu tiến độ đề ra, cụ thể như sau:

1. Về việc kiểm điểm trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân để xảy ra khuyết điểm, vi phạm báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Quốc hội vào kỳ họp cuối năm 2018 (nhóm nhiệm vụ giải pháp thứ nhất)

Mặc dù, Chính phủ đã tổng kết việc triển khai thực hiện các mô hình đầu tư theo hình thức PPP, trong đó có hình thức hợp đồng BOT, nhưng đến nay vẫn chưa tổng hợp kết quả kiểm điểm trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân để xảy ra khuyết điểm, vi phạm và báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Quốc hội theo quy định.

2. Về việc quyết toán các dự án đã hoàn thành để xác định phương án tài chính và thời gian thu phí dịch vụ chính thức (nhóm nhiệm vụ giải pháp thứ hai)

³ Thông tư số 49/2016/TT-BGTVT; Thông tư số 60/2018/TT-BGTVT.

⁴ Đã có phương án xử lý bất cập về vị trí của 06 trạm thu phí (Đức Phổ, Bàn Thạch, trạm Ninh An, trạm Bảo Lộc và Tân Đệ) để có khoảng cách phù hợp; không thành lập mới trạm Nam Hải Vân (hoàn vốn dự án hầm Đèo Cả); dừng thu phí tại 02 trạm Đèo Ngang, tuyến tránh thành phố Hà Tĩnh do đã hết thời gian hợp đồng và tạm dừng thu phí tại 04 trạm Cầu Đồng Nai, trạm Nội Bài - Vĩnh Yên, QL1K, QL20 đoạn Tân Phú - Bảo Lộc để đàm phán với nhà đầu tư do sắp hết thời gian hợp đồng.

Đến nay toàn bộ các dự án đã được kiểm toán. Tuy nhiên, công tác quyết toán toàn bộ dự án của một số dự án vẫn còn chậm⁵, do còn một số vướng mắc liên quan như lãi vay trong thời gian xây dựng chưa tính trong tổng mức đầu tư của dự án BOT, chi phí giải phóng mặt bằng, định mức một số hạng mục... Ngoài ra, do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid-19 và lưu lượng xe thực tế thấp hơn so với phương án tài chính... cần phải điều chỉnh hợp đồng các dự án BOT để bảo đảm tính khả thi của các phương án tài chính cho các dự án. Mặt khác cho đến nay vẫn chưa có văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn quyết toán thu, chi, các thông số tài chính dự án và quyết toán dự án. Vì vậy, các dự án vẫn chưa được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt quyết toán toàn bộ dự án làm cơ sở để điều chỉnh thời gian thu phí.

3. Về việc rà soát tổng thể vị trí đặt trạm, chính sách miễn giảm giá tại tất cả các trạm thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ và quản lý doanh thu (nhóm nhiệm vụ giải pháp thứ năm)

Đến nay các trạm thu phí đều có chính sách miễn giảm cho người dân xung quanh dự án, nhưng theo báo cáo của Bộ GTVT hiện nay có 08 trạm thu phí vẫn còn gặp nhiều khó khăn, vướng mắc do bất cập về vị trí đặt trạm, không được sự đồng thuận của người dân khó có thể xử lý dứt điểm bao gồm: (1) Trạm thu phí Bim Sơn thuộc Dự án Quốc lộ 1A đoạn tránh phía Tây thành phố Thanh Hóa; (2) Trạm thu phí Km77+922.5 thuộc Dự án đầu tư xây dựng tuyến Thái Nguyên - Chợ mới và Nâng cấp mở rộng Quốc lộ 3; (3) Trạm thu phí tại Km1747 thuộc đường Hồ Chí Minh qua tỉnh Đắk Lắk; (4) Trạm thu phí La Sơn - Túy Loan; (5) Trạm thu phí T2 thuộc Dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 91; (6) Trạm thu phí Ninh Xuân thuộc Dự án cải tạo, nâng cấp tuyến Quốc lộ 26; (7) Trạm thu phí Cai Lậy thuộc Dự án xây dựng tuyến tránh thị xã Cai Lậy; (8) Trạm thu phí thuộc Dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 10 đoạn từ Cầu La Uyên đến cầu Tân Đệ. Do đó, Bộ GTVT kiến nghị cấp có thẩm quyền bố trí nguồn vốn ngân sách Nhà nước trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 để hỗ trợ hoặc thanh toán một số dự án BOT này.

Ủy ban Kinh tế nhận thấy, đối với các dự án đầu tư cải tạo, nâng cấp các tuyến đường độc đạo hiện hữu đã dẫn đến bất cập đó là đặt trạm thu phí ngoài phạm vi dự án hoặc trạm thu phí để thu cho những dự án khác mà người dân không sử dụng... nên không bảo đảm hài hòa lợi ích giữa các nhà đầu tư BOT và người dân, dẫn đến gây mất an ninh, trật tự; mặc dù đã có chính sách miễn, giảm phí và điều chỉnh vị trí đặt trạm thu phí.

Việc Bộ GTVT đề nghị dùng ngân sách nhà nước để hỗ trợ hoặc mua lại dự án BOT là không hợp lý bởi các lý do sau đây: (i) người dân tại khu vực trạm thu phí các dự án này phản đối quyết liệt nên không thể thu phí hoàn vốn cho dự

⁵ Dự án đầu tư xây dựng Quốc lộ 1A đoạn tránh thành phố Hà Tĩnh. Dự án nâng cấp mở rộng Quốc lộ 51, Dự án mở rộng Quốc lộ 1A đoạn từ thành phố Đông Hà – Quảng Trị, Dự án xây dựng Quốc lộ 1A đoạn tránh thành phố Thanh Hóa...

án, trong khi chưa có tiêu chí rõ ràng để có đủ cơ sở pháp lý và thực tiễn cho việc xem xét, quyết định mua lại các dự án này; (ii) ngoài 08 dự án trên vẫn còn tồn tại một số dự án⁶ có những bất cập về vị trí đặt trạm thu phí, nhưng người dân tại địa phương đó lại không còn phản đối sau khi có chính sách miễn, giảm phí; (iii) trường hợp Nhà nước mua lại các dự án đó sẽ tiềm ẩn nguy cơ thiếu minh bạch, dẫn đến hiệu ứng lan rộng tại các dự án khác, khiếu kiện, làm mất an ninh, trật tự, đồng thời gây áp lực cho ngân sách nhà nước trong điều kiện khó khăn hiện nay và đi ngược với chủ trương của Đảng, Nhà nước trong việc huy động nguồn vốn xã hội hóa cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng.

4. Về việc giám sát doanh thu của các trạm và bảo đảm tính cạnh tranh, công khai, minh bạch trong hoạt động thu phí (nhóm nhiệm vụ giải pháp thứ năm)

- Về giám sát doanh thu thu phí: Tổng cục đường bộ Việt Nam đã xây dựng hệ thống quản lý, giám sát, khai thác dữ liệu thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ để quản lý, giám sát công tác thu phí tại các dự án BOT. Tuy nhiên, đến nay, hệ thống quản lý, giám sát, khai thác dữ liệu nói trên mới chỉ được áp dụng cho 06 trạm thu phí⁷ trong tổng số 66 trạm thu phí Tổng cục đường bộ là cơ quan nhà nước thẩm quyền (cả nước có 107 trạm thu phí thuộc thẩm quyền trung ương và địa phương).

- Về doanh thu thu phí: đến nay, một số dự án có mức tăng trưởng doanh thu tốt⁸, tuy nhiên đa số các dự án không đáp ứng được yêu cầu⁹, doanh thu không đạt so với số thu dự kiến tại hợp đồng dự án, các nhà đầu tư BOT gặp khó khăn trong việc trả nợ ngân hàng và tiềm ẩn nguy cơ nợ xấu. Các nguyên nhân của tình trạng này có cả do khách quan và chủ quan, như lưu lượng xe thực tế thấp hơn so với dự kiến; các trạm thu phí thực hiện giảm giá phí theo Nghị quyết 35/2016/NQ-CP ngày 16/5/2016; các dự án không được thực hiện tăng giá phí theo lộ trình quy định tại hợp đồng dự án; phương tiện sử dụng dịch vụ đường bộ qua trạm thu phí phân lưu sang các tuyến song hành¹⁰; thực hiện giảm giá cho các phương tiện của người dân vùng lân cận trạm thu phí theo chính sách miễn

⁶ Ví dụ: Trạm thu phí cầu Bến Thủy và Bến Thủy II thu phí hoàn vốn cho dự án tuyến tránh thành phố Vinh, Dự án nâng cấp mở rộng QL1A đoạn Nam cầu Bến Thủy – tránh Hà Tĩnh, Cầu Yên Xuân...

⁷ Trạm thu phí: Toàn Mỹ 14, Cầu Yên Lệnh, Hoàng Mai, Pháp Vân – Cầu Giẽ, An Dân, Ninh Lộc.

⁸ Dự án đầu tư nâng cấp tuyến đường Pháp Vân – Cầu Giẽ, thành phố Hà Nội (năm 2019 tăng 25% so với năm 2017, năm 2021 tăng 20% so với năm 2019); Dự án đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng (năm 2020 tăng 215% so với khi mới đưa vào khai thác và tăng 185% so với phương án tài chính ban đầu năm 2016...)

⁹ - Năm 2018: Tổng số có 53 dự án, trong đó, dự án có số thu đạt 100% trở lên so với số thu dự kiến tại hợp đồng dự án: 27 dự án; Dự án có số thu thấp hơn so với số thu dự kiến tại hợp đồng dự án: 26 dự án (01 dự án đã dừng thu; 03 dự án đang tạm dừng thu không đánh giá; 03 dự án mới triển khai thu phí, chưa đủ số liệu để đánh giá).

- Năm 2019: Tổng số có 53 dự án, trong đó, dự án có số thu đạt 100% trở lên so với số thu dự kiến tại hợp đồng dự án: 27 dự án; Dự án có số thu thấp hơn so với số thu dự kiến tại hợp đồng dự án: 43 dự án;

- Năm 2020: Tổng số có 54 dự án, trong đó, dự án có số thu đạt 100% trở lên so với số thu dự kiến tại hợp đồng dự án: 12 dự án; dự án có số thu thấp hơn so với số thu dự kiến tại hợp đồng dự án: 42 dự án.

¹⁰ Trạm Km943+975 và Trạm Tam Kỳ (tuyến cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi); Trạm Bắc Thăng Long – Nội Bài (tuyến cầu Nhật Tân); Trạm Km1661+600 (tuyến đường ven biển từ thành phố Phan Thiết sang thị trấn Phan Rí Cửa); Trạm Km41 (tuyến đường nối cầu Nhân Mục, Quốc lộ 10 qua cầu Đàng đi Tiên Lãng về thành phố Hải Phòng).

giảm giá; thời gian bắt đầu thu phí của một số trạm chậm hơn so với quy định tại hợp đồng dự án¹¹; ảnh hưởng bởi dịch bệnh COVID-19, đặc biệt trong thời gian giãn cách xã hội.

5. Về việc 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 (nhóm nhiệm vụ giải pháp thứ năm)

Đến nay, việc triển khai các trạm thu phí tự động không dừng (ETC) đã cơ bản hoàn thành¹², trừ 04 trạm do Tổng Công ty đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) quản lý do vướng mắc về nguồn vốn, phải chờ cấp có thẩm quyền quyết định cơ cấu lại các dự án; 08 trạm không đủ điều kiện triển khai¹³; các trạm thu phí do UBND tỉnh Cà Mau quản lý có quy mô nhỏ, lưu lượng xe ô tô không nhiều, chủ yếu là xe mô tô 2 bánh, việc lắp đặt ETC gặp nhiều khó khăn và không đảm bảo tính khả thi.

Ủy ban Kinh tế nhận thấy, mặc dù đã được quan tâm chỉ đạo, tiến độ triển khai thu phí tự động không dừng vẫn chậm hơn 02 năm so với yêu cầu Nghị quyết đặt ra. Theo đó, nguyên nhân của việc chậm trễ là do tổ chức thực hiện chưa hợp lý, chưa đúng tinh thần “*bảo đảm tính cạnh tranh, công khai, minh bạch trong hoạt động thu phí*” quy định tại Nghị quyết số 437, dẫn đến chưa nhận được sự đồng thuận từ phía các nhà đầu tư BOT. Cơ quan Nhà nước đã ban hành một số quy định chưa hợp lý mang tính chất bắt buộc¹⁴ như việc bàn giao trạm thu phí, ký kết hợp đồng giữa cơ quan Nhà nước, nhà đầu tư BOT và nhà cung cấp dịch vụ ETC,... chưa bảo đảm được sự bình đẳng giữa các đối tác tham gia ký kết hợp đồng, tiềm ẩn nguy cơ thiếu minh bạch, làm giảm niềm tin ở các nhà đầu tư. Hơn nữa, nếu không kiểm soát chặt chẽ việc đầu tư khai thác hệ thống ETC sẽ dẫn đến kéo dài thời gian thu phí của dự án, ảnh hưởng quyền lợi, nghĩa vụ của doanh nghiệp và người dân. Do đó, nếu không khẩn trương rà soát, sửa đổi các quy định bất cập về thực hiện thu phí ETC hiện hành sẽ ảnh hưởng đến việc thu hút nguồn vốn xã hội vào đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, đặc biệt là dự án xây dựng đường bộ cao tốc Bắc – Nam phía Đông sắp tới.

Cụ thể:

+ Năm 2016, Bộ GTVT đấu thầu dự án BOO1 (có 44 trạm thu phí) và chỉ có duy nhất một nhà đầu tư tham gia và trúng thầu (Công ty TNHH thu phí tự động VETC). Sau đó, Bộ GTVT đề xuất Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số

¹¹ Trạm Quốc lộ 3 cũ thuộc dự án cao tốc Thái Nguyên - Chợ Mới; Trạm Ninh Xuân, dự án BOT Quốc lộ 26.

¹² 87 Trạm thu phí.

¹³ 03 trạm thu phí có doanh thu quá thấp (trạm Km1747 đường Hồ Chí Minh, cầu Mỹ Lợi và Thái Hà), 02 trạm chưa được thu phí (trạm Bồ Đậu - QL3 và trạm T2 - QL91) và 03 trạm có thời gian thu phí còn lại ngắn dưới 3 năm (QL51).

¹⁴ Ví dụ: Quyết định số 136/QĐ-BGTVT ngày 18/1/2019; Quyết định 2129/QĐ – BGTVT ngày 12/11/2020; Văn bản số 1913/BGTVT – ĐTCT của Bộ GTVT ngày 4/3/2019; số 5604/BGTVT –ĐTCT ngày 13/6/2019; số 5830/BGTVT-ĐTCT ngày 21/6/2019; số 12021/BGTVT-ĐTCT ngày 27/11/2021...

07/2017/QĐ-TTg ngày 27/3/2017, về việc thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng. Theo đó, Quyết định đã yêu cầu: *chậm nhất 31/12/2018, các nhà đầu tư BOT phải bàn giao toàn bộ trạm thu phí cho nhà đầu tư ETC để thực hiện thu phí không dừng*¹⁵. Tuy nhiên, nhiều nhà đầu tư BOT đã phản ứng gay gắt và không bàn giao trạm thu phí vì vi phạm hợp đồng đã ký kết giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư BOT, do vậy, công tác triển khai thu phí không dừng bị chậm trễ.

+ Tháng 5/2019, Bộ GTVT đấu thầu rộng rãi lựa chọn được nhà đầu tư (Công ty CP giao thông số Việt Nam VDTTC) thực hiện dự án BOO2 (có 33 trạm thu phí). Sau đó, trên cơ sở tổng kết rút kinh nghiệm, Bộ GTVT đã trình Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg ngày 17/6/2020 sửa đổi Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg, theo đó, không bắt buộc nhà đầu tư BOT phải bàn giao trạm thu phí. Tuy nhiên, việc triển khai hệ thống ETC vẫn chậm trễ khi các nhà đầu tư BOT vẫn không đồng thuận và cho rằng một số quy định tại Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg và các văn bản điều hành của Bộ GTVT chưa hợp lý, gây thiệt hại và bất bình đẳng đối với các nhà đầu tư BOT.

Cơ quan Nhà nước không ban hành quy định về xây dựng định mức phân bổ chi phí cũng như phương thức quản lý và vận hành trạm thu phí ETC làm cơ sở tính toán tỷ lệ trích lập doanh thu thu phí hoàn vốn cho các dự án BOO để triển khai thực hiện mà để các nhà đầu tư BOT phải tự đàm phán với nhà cung cấp dịch vụ ETC để thống nhất tỷ lệ trích lập doanh thu thu phí hoàn vốn cho nhà cung cấp dịch vụ ETC.

Sau đó, Bộ GTVT ban hành Quyết định số 136/QĐ-BGTVT ngày 18/1/2019 và Quyết định 2129/QĐ-BGTVT ngày 12/11/2020 phê duyệt điều chỉnh báo cáo nghiên cứu khả thi dự án BOO1... quy định trực tiếp tỷ lệ trích doanh thu thu phí hoàn vốn cho từng dự án có tỷ lệ chênh lệch rất lớn (từ 1,8% - 7%, dù quy mô làn thu phí và doanh thu thu phí một số trạm như nhau nhưng khi ký hợp đồng với mỗi đơn vị cung cấp dịch vụ ETC (BOO1& BOO2) lại quy định một mức phí

¹⁵ Điều 22. Lộ trình bàn giao việc quản lý, vận hành trạm thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ.

1. Đối với các dự án xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên:

a) Chậm nhất đến ngày 31 tháng 12 năm 2018 nhà đầu tư phải bàn giao toàn bộ các trạm thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ đang vận hành cho nhà cung cấp dịch vụ thu giá để thực hiện việc thu giá theo hình thức điện tử tự động không dừng theo quy định của Quyết định này. Lộ trình cụ thể do cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định.

b) Đối với trạm thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ được xây dựng sau ngày 01 tháng 01 năm 2019, nhà đầu tư phải thực hiện bàn giao toàn bộ việc quản lý, vận hành trạm thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ ngay sau khi được nghiệm thu, đưa vào sử dụng cho nhà cung cấp dịch vụ thu giá.

2. Việc quản lý, vận hành trạm thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ đối với các dự án xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ khác do cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định phù hợp với điều kiện thực tế, nhưng chậm nhất đến ngày 31 tháng 12 năm 2019 phải bàn giao toàn bộ việc quản lý, vận hành trạm thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ cho nhà cung cấp dịch vụ thu giá để thực hiện thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng.

khác nhau¹⁶), nhưng chưa đàm phán thống nhất với các nhà đầu tư BOT, ngân hàng cho vay và đề nghị các nhà đầu tư BOT phải ký kết Phụ lục hợp đồng về triển khai thu phí điện tử không dừng của từng dự án. Việc không có hướng dẫn cụ thể về căn cứ, cơ sở tính toán tỷ lệ trích doanh thu thu phí nên nhà đầu tư BOT hoàn toàn bị động và chịu sức ép thời gian phải triển khai thu phí không dừng từ phía cơ quan Nhà nước, dẫn đến một số nhà đầu tư BOT không thống nhất, chưa đồng ý ký kết Phụ lục hợp đồng¹⁷.

Ngoài ra, theo Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg¹⁸, *toàn bộ số tiền thu được tại mỗi trạm thu phí điện tử không dừng sẽ được nhà cung cấp dịch vụ ETC hoàn trả cho nhà đầu tư BOT để đảm bảo hoàn vốn theo quy định tại hợp đồng dự án sau khi trừ đi chi phí dịch vụ thu phí điện tử không dừng là ưu tiên hoàn vốn cho các nhà cung cấp dịch vụ ETC trước các dự án BOT, trong khi về bản chất các nhà cung cấp dịch vụ ETC là nhà cung cấp dịch vụ cho nhà đầu tư BOT là chưa hợp lý, gây rủi ro đối với việc quản lý dòng tiền hoàn vốn của dự án BOT cho nhà đầu tư BOT và Ngân hàng cho vay dự án cũng như không phản ánh đúng bản chất hợp đồng BOT đã ký kết giữa nhà đầu tư BOT và cơ quan Nhà nước có thẩm quyền.*

+ Việc đầu tư hệ thống ETC cũng làm tăng chi phí vận hành và kéo dài thời gian hoàn vốn của các dự án, trong quá trình thực hiện, các nhà đầu tư BOT đều yêu cầu cần có chi phí giám sát việc thu phí dịch vụ ETC. Tổng chi phí quản lý thu phí tự động không dừng và chi phí giám sát của nhà đầu tư có trường hợp sẽ lớn hơn chi phí quản lý thu phí đang ký trong các hợp đồng BOT ảnh hưởng trực tiếp đến phương án tài chính và kéo dài thời gian hoàn vốn của các dự án BOT, ảnh hưởng đến các quyền lợi, nghĩa vụ của các doanh nghiệp và người dân, dẫn đến khó khăn, vướng mắc trong đàm phán hợp đồng dịch vụ giữa các nhà đầu tư BOT và nhà cung cấp dịch vụ ETC.

- Chất lượng dịch vụ hệ thống ETC còn chưa được bảo đảm. Thời gian đầu, hệ thống ETC còn trục trặc do công tác phối hợp, xảy ra lỗi kết nối giữa các nhà cung cấp dịch vụ gây bức xúc cho người sử dụng như: không nhận dạng được thẻ, không trừ tiền phí khi xe qua trạm, hệ thống đọc chéo làn dẫn tới sai phân loại, mệnh giá tiền, nhận dạng sai phương tiện...

¹⁶ Công ty VDTC (BOO2) kiến nghị cần phải thống nhất việc áp dụng tỷ lệ trích doanh thu thu phí dịch vụ tự động ETC, mức phí phát triển dịch vụ giữa 2 nhà cung cấp dịch vụ ETC phải bằng nhau để đảm bảo tính công bằng khi phát triển dịch vụ.

¹⁷ Công ty TNHH BOT Cần Thơ – Phụng Hiệp; Công ty Cổ phần BOT&BT Đức Long Gia Lai; Công ty Cổ phần Phước Tượng Phú Gia BOT;...

¹⁸ Điều 14. Thụ hưởng phí dịch vụ sử dụng đường bộ.

1. Toàn bộ số tiền thu được tại mỗi trạm thu phí điện tử không dừng sẽ được nhà cung cấp dịch vụ thu phí hoàn trả cho nhà đầu tư để đảm bảo hoàn vốn theo quy định tại hợp đồng dự án sau khi trừ đi chi phí dịch vụ thu phí điện tử không dừng. Thời gian và hình thức chuyển tiền do nhà đầu tư và nhà cung cấp dịch vụ thống nhất nhưng đảm bảo việc chuyển tiền cho nhà đầu tư không quá 24 giờ kể từ lần chuyển tiền trước đó, trừ các trường hợp đặc biệt đã được thỏa thuận trong hợp đồng dịch vụ thu phí.

- Đến nay, tỷ lệ xe dán thẻ sử dụng dịch vụ thu phí không dừng còn thấp, chỉ khoảng 30% (đạt 1,2 triệu/4 triệu xe), trong đó chỉ khoảng 50% tỷ lệ phương tiện đã dán thẻ nạp tiền vào tài khoản để sử dụng nên chưa phát huy được tối đa hiệu quả của hệ thống thu phí điện tử không dừng.

6. Về việc bảo đảm an ninh trật tự, kiểm tra, bảo đảm chất lượng công trình, giao thông thông suốt và chống thất thoát doanh thu (nhóm nhiệm vụ giải pháp thứ sáu)

- Công tác an ninh, trật tự đến nay cơ bản đã được bảo đảm, một số dự án có vị trí đặt trạm thu phí không nhận được sự đồng thuận của người dân gây mất an ninh, trật tự, đã được tạm dừng thu phí hoặc xây dựng bổ sung trạm thu phí¹⁹. Ủy ban Kinh tế thấy rằng, dù chính quyền địa phương đã tuyên truyền, đối thoại trực tiếp với người dân, tình hình an ninh, trật tự tại trạm thu phí Ninh Xuân, tỉnh Khánh Hoà vẫn diễn biến phức tạp, khi nhiều đối tượng không chịu mua vé, cản trở giao thông, chống đối quyết liệt, buộc doanh nghiệp phải xả trạm để cho các phương tiện lưu thông.

- Chất lượng các công trình giao thông một số dự án BOT vẫn chưa đáp ứng yêu cầu²⁰, xuống cấp nhanh chóng nhưng chưa được bảo trì, sửa chữa kịp thời. Trong đó, một số dự án do phải tạm dừng thu phí hoặc thu phí không bảo đảm phương án tài chính dẫn đến không đáp ứng được kinh phí phục vụ cho công tác bảo trì bảo đảm chất lượng công trình, tiềm ẩn nguy cơ tai nạn giao thông. Đồng thời, do tính chất phức tạp của nhiều bộ phận công trình, đến nay, cơ quan nước vẫn chưa ban hành quy định đầy đủ về tuổi thọ của tất cả các hạng mục dẫn đến việc xác định thời điểm sửa chữa, thay thế gặp nhiều khó khăn. Ngoài ra, tình trạng phương tiện giao thông thuộc đối tượng chịu phí sử dụng đường bộ đi vào các đường nhánh để tránh trạm thu phí làm thất thoát doanh thu thu phí vẫn chưa được xử lý triệt để.

III. Kiến nghị

Để bảo đảm hoàn thành việc triển khai thực hiện Nghị quyết số 437, Ủy ban Kinh tế kiến nghị Ủy ban Thường vụ Quốc hội yêu cầu Chính phủ thực hiện một số nhiệm vụ sau:

Thứ nhất, chỉ đạo tổng hợp kết quả kiểm điểm trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân để xảy ra khuyết điểm, vi phạm, báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Quốc hội theo yêu cầu tại Nghị quyết số 437.

Thứ hai, chỉ đạo Bộ GTVT, Ủy ban nhân dân các tỉnh có dự án BOT phối hợp với các bộ, ngành liên quan, Kiểm toán nhà nước để kịp thời phê duyệt

¹⁹ Dự án đầu tư xây dựng công trình Quốc lộ 1 đoạn tránh thị xã Cai Lậy và tăng cường mặt đường đoạn Km1987+560-Km2014+000.

²⁰ Dự án Quốc lộ 1A đoạn tránh phía Tây thành phố Thanh Hóa; Dự án xây dựng Quốc lộ 1 đoạn tránh thành phố Hà Tĩnh; Dự án Quốc lộ Quốc lộ 1 đoạn thị xã Cai Lậy và tăng cường mặt đường đoạn Km1987+560-Km2014+00;...

quyết toán toàn bộ các dự án, đồng thời yêu cầu cơ quan có thẩm quyền thực hiện nghiêm túc các nội dung trong hợp đồng đã ký để bảo đảm quyền lợi, nghĩa vụ của các bên theo quy định nhằm tháo gỡ khó khăn, vướng mắc cho các nhà đầu tư BOT.

Thứ ba, tập trung xử lý dứt điểm những tồn tại, vướng mắc của các trạm thu phí, kiên quyết xử lý những hành vi vi phạm pháp luật. Đẩy nhanh tiến độ áp dụng hệ thống quản lý, giám sát, khai thác dữ liệu cho tất cả các trạm thu phí trên phạm vi cả nước. Chỉ đạo các cấp chính quyền địa phương bảo đảm an ninh, trật tự và tài sản của các nhà đầu tư.

Thứ tư, khẩn trương rà soát, sửa đổi các quy định bất cập liên quan đến dịch vụ thu phí không dừng, bảo đảm sự bình đẳng giữa các bên tham gia hợp đồng; chỉ đạo thanh tra, kiểm toán, về việc triển khai thực hiện các dự án BOO nhằm bảo đảm minh bạch, hiệu quả, phòng chống tham nhũng, lãng phí, lợi ích nhóm trong quản lý các dự án. Thực hiện nghiêm túc thu phí tự động không dừng, bảo đảm minh bạch, hiệu quả, xây dựng lộ trình, tuyên truyền và có cơ chế, chính sách để các phương tiện thực hiện dán thẻ, sử dụng dịch vụ thu phí không dừng; Chỉ đạo cơ quan thuế phối hợp với Bộ GTVT để kết nối hệ thống dữ liệu, giám sát nguồn thu tương ứng với lưu lượng phương tiện giao thông qua các trạm thu phí không dừng để giám sát quá trình thu hồi vốn cũng như nghĩa vụ nộp thuế của các nhà đầu tư.

Thứ năm, chỉ đạo các bộ, ngành thực hiện kiểm tra, giám sát để yêu cầu các nhà đầu tư BOT kịp thời bảo trì, sửa chữa những dự án xuống cấp nhằm bảo đảm chất lượng cho các dự án BOT.

Trên đây là Báo cáo giám sát tình hình thực hiện Nghị quyết số 437 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Ủy ban Kinh tế xin trân trọng báo cáo./.

Nơi nhận:

- Đại biểu Quốc hội;
- UBTWQH;
- CP; TTgCP;
- HĐDT, các UB của QH;
- VPCP; Bộ GTVT; Bộ KH và ĐT, Bộ TC;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Lãnh đạo Vụ KT (để t/m, p/v);
- Lưu: HC, KT;
- E-pas: 23920

**TM. ỦY BAN KINH TẾ
CHỦ NHIỆM**

(Đã ký)

Vũ Hồng Thanh