

Số: 10432/BGTVT-TC

V/v: trả lời, giải quyết kiến nghị của  
cử tri tỉnh Tây Ninh tại Kỳ họp thứ  
7, Quốc hội khóa XIII

Hà Nội, ngày 21 tháng 8 năm 2014

Kính gửi:

- Trưởng đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Tây Ninh;
- Ban Dân nguyện, Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban TW mặt trận tổ quốc Việt Nam;
- Các đồng chí Bí thư tỉnh ủy, Chủ tịch HĐND, Chủ tịch UBND tỉnh Tây Ninh.

Bộ Giao thông vận tải nhận được kiến nghị của cử tri tỉnh Tây Ninh tại Kỳ họp thứ 7, Quốc hội khóa XIII như sau:

1. Xem xét, có chính sách thu phí bảo trì đường bộ phù hợp với từng vùng miền;
2. Miễn thu phí giao thông đường bộ đối với chủ phương tiện mô tô, xe gắn máy thuộc nông thôn, xã nghèo;
3. Nên thu phí qua xăng, dầu để đảm bảo công bằng giữa người đi nhiều và người đi ít;
4. Việc thu phí bảo trì đường bộ như hiện nay là không hiệu quả, chưa công bằng, phương tiện tham gia giao thông ít và phương tiện tham gia giao thông thường xuyên cũng nộp một mức phí như nhau là không phù hợp, đề nghị xem xét lại, nghiên cứu phương thức thu loại phí này cho phù hợp hơn.
5. Bổ sung quy định xử phạt hành chính đối với những người tham gia giao thông không nộp phí giao thông đường bộ theo quy định;
6. Bãi bỏ quy định thu phí bảo trì đường bộ đối với xe mô tô, xe máy, vì các phương tiện này ít tác động đến hư hỏng đường giao thông;
7. Nghiên cứu giảm mức thu phí bảo trì đường bộ hiện nay, vì người dân vẫn phải đóng phí quá nhiều trạm thu phí mới được đầu tư theo hình thức BOT.

Bộ GTVT cảm ơn sự quan tâm của cử tri tỉnh Tây Ninh về những vấn đề liên quan đến ngành GTVT. Đối với kiến nghị của cử tri tỉnh Tây Ninh nêu trên, Bộ GTVT xin được báo cáo như sau:

*I. Đối với kiến nghị số 1 và số 2 nêu trên của cử tri:*

Trong quá trình nghiên cứu, tham mưu đề trình Chính phủ ban hành Nghị định số 18/2012/NĐ-CP ngày 13/3/2012 về Quỹ bảo trì đường bộ, Nghị định số 56/2014/NĐ-CP ngày 30/5/2014 sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định số 18/2012/NĐ-CP và phối hợp cùng Bộ Tài chính xây dựng ban hành Thông tư số 197/2012/TT-BTC ngày 15/11/2012 của Bộ Tài chính hướng dẫn chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ trên đầu phương tiện, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính và các Bộ, ngành đã khảo sát, đánh giá và nhận thấy nhiều nội dung cần phải được nghiên cứu để có giải pháp đảm bảo tối đa sự công bằng của người dân khi triển khai thu phí sử dụng đường bộ theo đầu phương tiện và tập trung nguồn lực cho phát triển hệ thống giao thông nông thôn, trong đó có vấn đề mà cử tri đã nêu trên. Giải pháp giải quyết vấn đề này đã được nghiên cứu lấy ý kiến và chính thức được quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật về thu phí sử dụng đường bộ trên đầu phương tiện, cụ thể như sau:

*a) Về phí sử dụng đường bộ thu đối với xe mô tô:*

- Tại khoản 2 Điều 1- Nghị định số 56/2014/NĐ-CP quy định: Phí sử dụng đường bộ đối với xe mô tô được nộp vào ngân sách địa phương để đầu tư đường giao thông nông thôn theo Chương trình xây dựng nông thôn mới và bổ sung vào Quỹ địa phương. Trên cơ sở đề nghị của ủy ban nhân dân cấp tỉnh và căn cứ vào tình hình thực tế của địa phương trong từng thời kỳ, Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định dành toàn bộ hoặc tỷ lệ phân chia nguồn phí thu được đối với mô tô giữa phần nộp vào ngân sách địa phương để đầu tư đường giao thông nông thôn theo Chương trình xây dựng nông thôn mới và phần bổ sung vào Quỹ địa phương.

- Tại Điều 9- Thông tư số 197/2012/TT-BTC quy định: Hội đồng nhân dân cấp tỉnh căn cứ vào chủ trương chính sách của Nhà nước, tình hình kinh tế - xã hội và đặc điểm của các địa phương trong từng thời kỳ, phù hợp với khả năng đóng góp của người nộp phí để quy định mức thu phí trong phạm vi mức phí đã được quy định.

- Tại Điều 3- Thông tư số 197/2012/TT-BTC quy định: miễn giảm phí sử dụng đường bộ đối với xe mô tô của chủ phương tiện thuộc các hộ nghèo theo quy định pháp luật về hộ nghèo.

*b) Về phí sử dụng đường bộ đối với xe ô tô:*

Tại khoản 2, Điều 6 của Nghị định số 18/2012/NĐ-CP quy định: phí sử dụng đường bộ trên đầu phương tiện giao thông cơ giới đường bộ thu từ xe ô tô được phân chia cho Quỹ bảo trì đường bộ Trung ương là 65% và các Quỹ bảo trì đường bộ địa phương là 35%; việc phân chia cụ thể cho từng Quỹ địa phương do Hội đồng quản lý Quỹ Trung ương quyết định căn cứ vào chiều dài đường bộ của địa phương, số xe ô tô quy tiêu chuẩn đăng ký tại địa phương và hệ số khó khăn về nguồn thu của từng địa phương.

Như vậy những kiến nghị của cử tri đã được giải quyết cơ bản thể hiện tại các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan. Tuy nhiên, Bộ GTVT xin tiếp thu ý kiến của cử tri về mức thu phí hiện nay để phối hợp với Bộ Tài chính trong quá trình sửa đổi, bổ sung Thông tư số 197/2012/TT-BTC trong thời gian tới.

## *II. Đối với kiến nghị số 3 và số 4 nêu trên của cử tri:*

Việc thu phí sử dụng đường bộ để tạo nguồn hình thành Quỹ bảo trì đường bộ theo quy định của Luật giao thông đường bộ năm 2008 và Pháp lệnh phí, lệ phí đã được Chính phủ giao Bộ GTVT chủ trì cùng các bộ ngành nghiên cứu xây dựng Đề án và dự thảo Nghị định để trình Chính phủ xem xét ban hành (Đến nay Nghị định đã được ban hành và có hiệu lực từ 1/1/2013). Trong quá trình nghiên cứu xây dựng Nghị định, trên cơ sở nghiên cứu một cách khoa học, nghiêm túc cho thấy ở nước ta và nhiều quốc gia khác thì có một số phương thức thu phí phổ biến như: Thu qua trạm thu phí; Thu qua xăng dầu; Thu trên đầu phương tiện; Thu phí qua lớp xe. Trên thực tế mỗi phương thức thu đều có những ưu điểm, và nhược điểm riêng:

- Phương thức thu qua trạm thu phí có ưu điểm là thu đúng đối tượng nhưng có nhiều nhược điểm như: Chỉ có phương tiện khi đi qua trạm thu phí sử dụng đường bộ mới phải nộp phí. Như vậy nếu quy đổi chiều dài đường bộ được thu phí của 1 trạm tương đương với 70 km đường bộ (tương ứng với khoảng cách giữa hai trạm thu phí theo quy định hiện hành) thì với các trạm thu phí trên hệ thống quốc lộ như trước đây mới đảm nhận việc thu phí tương ứng với chiều dài 4.130 km quốc lộ chiếm tỷ trọng 23,97% so với tổng số chiều dài của hệ thống quốc lộ. Nếu so với tổng chiều dài của toàn bộ hệ thống đường bộ thì chiều dài đường bộ được *thu phí chỉ chiếm tỷ trọng 1,61%*. Như vậy không đảm bảo mọi phương tiện tham gia giao thông đều có nghĩa vụ nộp phí sử dụng đường bộ gây mất bình đẳng và số thu quá thấp tăng gánh nặng cho ngân sách. Đồng thời cách thu này có chi phí tổ chức thu cao, không thuận tiện cho phương tiện khi lưu thông.

- Phương thức thu qua xăng dầu: phương thức này mặc dù không bỏ sót các đối tượng phải chịu phí sử dụng đường bộ, phương thức thu đơn giản, chi phí tổ chức thu hợp lý. Tuy nhiên với phương thức thu như này sẽ thu luôn cả đối với các phương tiện, máy móc thiết bị không tham gia lưu thông trên hệ thống đường bộ như: máy nông nghiệp, máy công nghiệp, phương tiện vận tải đường thủy, đường sắt, hàng hải, hàng không...(theo như nghiên cứu thì các đối tượng này sử dụng khoảng 5% lượng xăng và tới 60% lượng dầu). Đồng thời vấn đề cơ bản là không có giải pháp tường minh nào cho việc hoàn trả phí cho các đối tượng không sử dụng đường bộ nêu trên.

- Thu qua vỏ lốp xe: Chi phí cho việc thu phí này rất tốn kém do hiện nay trên cả nước có rất nhiều đơn vị đầu mối kinh doanh vỏ lốp xe, chưa tính đến số lượng vỏ lốp làm giả và nhập lậu..., ngoài ra hiện nay có rất nhiều loại lốp với công dụng, mục đích sử dụng khác nhau việc phân loại lốp nào chịu phí, lốp nào không chịu phí là rất phức tạp vì vậy khó có khả năng kiểm soát.

- Phương thức thu trên đầu phương tiện, với hình thức này có ưu điểm là cơ bản thu đúng đối tượng chịu phí; hạn chế bỏ sót đối tượng thu đảm bảo công bằng giữa các đối tượng chịu phí; ít ảnh hưởng tiêu cực tới các ngành, lĩnh vực khác... Tuy nhiên vẫn có tồn tại như: chi phí tổ chức thu cao hơn so với thu qua xăng dầu; phải dừng thu các trạm thu nộp ngân sách hiện đang tồn tại dẫn đến phải xử lý lao động, tài sản trạm thu phí; chưa thực hiện triệt để việc thu phí theo mức độ tham gia giao thông.

Từ những phân tích ở trên, Bộ GTVT thấy rằng phương thức thu phí sử dụng đường bộ trên đầu phương tiện mặc dù còn một số hạn chế nhưng là phương thức ưu việt nhất, hạn chế được tối đa các nhược điểm của các phương thức khác. Trên cơ sở đó Bộ GTVT đã triển khai các bước theo đúng quy trình được pháp luật quy định để trình chính phủ dự thảo Nghị định. Sau đó Chính phủ đã ban hành Nghị định số 18/2012/NĐ-CP ngày 13/3/2012 của Chính phủ về Quỹ bảo trì đường bộ, trong đó quy định phương thức thu phí là thu trên đầu phương tiện.

Tính đến thời điểm hiện công tác thu phí sử dụng đường bộ đối với ô tô đã đảm bảo thu đúng, thu đủ, chính xác số phí phải thu không xảy ra thất thoát. Trong quá trình thực hiện, Bộ GTVT sẽ phối hợp với Bộ Tài chính rà soát, tổng hợp các vấn đề pháp sinh để nghiên cứu xử lý theo thẩm quyền hoặc báo cáo Chính phủ xem xét, quyết định.

### *III. Đối với kiến nghị số 5 nêu trên của cử tri:*

Việc quy định xử phạt hành chính đối với những người không nộp phí giao thông đường bộ đã được quy định cụ thể tại Thông tư số 186/2013/TT-BTC ngày 05/12/2013 của Bộ Tài chính hướng dẫn thực hiện xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực quản lý phí, lệ phí.

### *IV. Đối với kiến nghị số 6 nêu trên của cử tri:*

Trong quá trình nghiên cứu xây dựng Nghị định 18/2012/NĐ-CP về Quỹ bảo trì đường bộ và Nghị định 56/2014/NĐ-CP ngày 30/5/2014 sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định số 18/2012/NĐ-CP, Bộ GTVT thấy rằng về mặt nguyên tắc các phương tiện tham gia giao thông trên đường bộ đều có nghĩa vụ nộp phí sử dụng đường bộ để có kinh phí quản lý, bảo trì đường bộ; trên cơ sở nghiên cứu một cách khoa học và kinh nghiệm một số quốc gia khác thì việc xác định đối tượng nộp phí là các phương tiện cơ giới tham gia giao thông đường bộ trong đó có xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy (sau đây gọi chung là xe mô tô) đều phải có trách nhiệm nộp phí sử dụng đường bộ là phù hợp. Tuy nhiên do mức độ tác động đến kết cấu hạ tầng giao thông của xe mô tô là không lớn so với các loại xe ô tô, mặt khác phạm vi hoạt động chủ yếu là trên đường địa phương. Vì vậy tại khoản 2 Điều 1- Nghị định số 56/2014/NĐ-CP quy định: Phí sử dụng đường bộ đối với xe mô tô được nộp vào ngân sách địa phương để xã đầu tư đường giao thông nông thôn theo Chương trình xây dựng nông thôn mới và bổ sung vào Quỹ địa phương. Trên cơ sở đề nghị của ủy ban nhân dân cấp

tình và căn cứ vào tình hình thực tế của địa phương trong từng thời kỳ, Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định dành toàn bộ hoặc tỷ lệ phân chia nguồn phí thu được đối với mô tô giữa phần nộp vào ngân sách địa phương để đầu tư đường giao thông nông thôn theo Chương trình xây dựng nông thôn mới và phần bổ sung vào Quỹ địa phương và tại Thông tư số 197/2012/TT-BTC ngày 15/11/2012 của Bộ Tài chính hướng dẫn chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ theo đầu phương tiện, quy định mức phí đối với xe mô tô, cụ thể như sau:

- Loại có dung tích xy lanh đến 100 cm<sup>3</sup> mức thu từ 50 đến 100 nghìn đồng/năm; tương ứng với số phí 1 tháng mà xe mô tô phải đóng khoảng 4.166 đồng đến 8.333 đồng.

- Loại có dung tích xy lanh đến trên 100 cm<sup>3</sup> mức thu từ 100 đến 150 nghìn đồng/năm; tương ứng với số phí 1 tháng mà xe mô tô phải đóng khoảng 8.333 đồng đến 12.500 đồng.

Đồng thời miễn giảm phí sử dụng đường bộ đối với xe mô tô của chủ phương tiện thuộc các hộ nghèo theo quy định pháp luật về hộ nghèo.

Việc xác định mức thu phí đối với xe mô tô hai bánh sẽ do Hội đồng nhân dân cấp tỉnh căn cứ vào chủ trương chính sách của Nhà nước, tình hình kinh tế-xã hội và đặc điểm của các địa phương trong từng thời kỳ, phù hợp với khả năng đóng góp của người nộp phí để quy định mức thu phí trong phạm vi khung mức phí đã được quy định.

#### *V. Đối với kiến nghị số 7 nêu trên của cử tri:*

Việc thu phí sử dụng đường bộ trên đầu phương tiện và duy trì trạm thu phí BOT là hoàn toàn phù hợp với quy định tại khoản 1 Điều 49 Luật Giao thông đường bộ, vì phí sử dụng đường bộ thu trên đầu phương tiện dùng để chi cho công tác quản lý, bảo trì đường bộ do ngân sách nhà nước đầu tư, còn phí sử dụng đường bộ thu trực tiếp tại các trạm BOT dùng để chi cho công tác quản lý, bảo trì và hoàn vốn đầu tư đường bộ do các nhà đầu tư BOT đã đầu tư, không có tình trạng phí chồng phí.

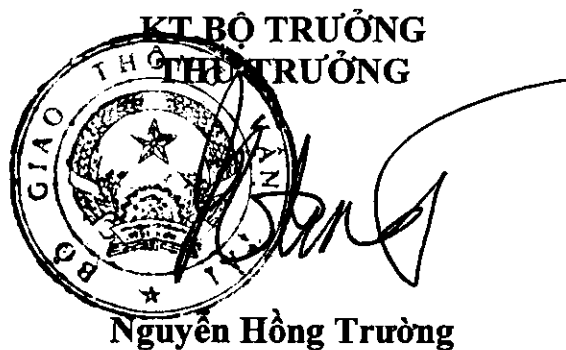
Về mức thu phí sử dụng đường bộ: trong quá xây dựng Thông tư số 197/2012/TT-BTC, Bộ Tài chính nghiên cứu để xác định mức thu phí sử dụng đường bộ đối với các phương tiện tham gia giao thông đường bộ trên cơ sở nhu cầu kinh phí cho công tác quản lý bảo trì đường bộ cũng như khả năng nộp phí của người dân và lấy ý kiến của các bộ ngành, địa phương trong cả nước để chính thức ban hành. Thực tế hiện nay với mức thu phí sử dụng đường bộ theo quy định tại Thông tư 197/2012/TT-BTC cũng chưa đáp ứng đủ nhu cầu kinh phí cho công tác quản lý hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ hiện nay (ngân sách vẫn phải cấp bổ sung).

Trên đây là báo cáo của Bộ Giao thông vận tải về kiến nghị của cử tri tỉnh Tây Ninh. Bộ GTVT trân trọng cảm ơn và rất mong tiếp tục nhận được sự quan tâm, góp ý của cử tri và Đại biểu Quốc hội tỉnh Tây Ninh về công tác quản lý nhà nước của ngành Giao thông vận tải./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Quốc hội (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ (để b/c);
- Văn phòng Bộ (tổng hợp);
- Lưu VT,TC. (c)

**KT BỘ TRƯỞNG**  
**THỨ TRƯỞNG**



**Nguyễn Hồng Trường**