

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 2749 / BGTVT-TC

Hà Nội, ngày 29 tháng 4 năm 2010

V/v: xin ý kiến dự thảo Nghị định
về quỹ bảo trì đường bộ

VP.UBND TỈNH TÂY NINH

Số: 12.6.5 Kính gửi:
Ngày: 29.4.2010
Chuyên: Đ/c. Bình 12/10

- Các Bộ, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;
- Hiệp hội vận tải ô tô Việt nam.

Thực hiện Luật Giao thông đường bộ ngày 28 tháng 11 năm 2008, Bộ Giao thông vận tải đã giao cho Tổng cục Đường bộ Việt Nam nghiên cứu, xây dựng Đề án về quỹ bảo trì đường bộ và đã thành lập Ban soạn thảo, Tổ biên tập Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ với thành phần bao gồm các thành viên của Văn phòng Chính phủ, Bộ Tài chính, Bộ Tư pháp, các Cục, Vụ, Viện thuộc Bộ Giao thông vận tải.

Sau khi nghiên cứu, tham khảo kinh nghiệm quốc tế cũng như tiếp thu ý kiến đóng góp của các Chuyên gia thuộc Ngân hàng Thế giới, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã hoàn chỉnh Đề án về quỹ bảo trì đường bộ; Ban soạn thảo đã xây dựng Dự thảo Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ.

Theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, để hoàn chỉnh Dự thảo Nghị định trình Chính phủ trong Quý II/2010, Bộ Giao thông vận tải đề nghị các Bộ, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương nghiên cứu, góp ý Dự thảo Tờ trình Chính phủ về việc ban hành Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ và Dự thảo Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ.

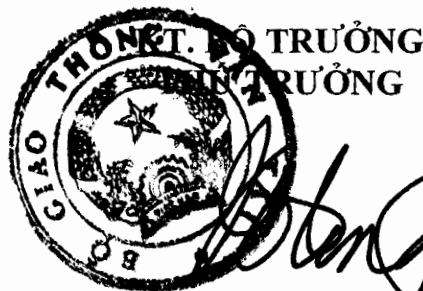
Ý kiến góp ý bằng văn bản, đề nghị gửi về Bộ Giao thông vận tải (80, Trần Hưng Đạo, Hoàn Kiếm, Hà Nội) trước ngày 31/05/2010. Hết thời hạn nêu trên, Bộ, ngành, địa phương nào không có ý kiến góp ý, Bộ Giao thông vận tải báo cáo Chính phủ coi như Bộ, ngành, địa phương đó thống nhất với nội dung Dự thảo.

Bộ Giao thông vận tải rất mong nhận được sự ủng hộ, hợp tác của các Bộ, ngành, địa phương.

Tài liệu gửi kèm: (1) Dự thảo Tờ trình Chính phủ về việc ban hành Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ; (2) Dự thảo Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ; (3) Đề án về quỹ bảo trì đường bộ. ✓

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Các Thứ trưởng;
- Văn phòng Chính phủ;
- Trung tâm CNTT (để đăng website Bộ GTVT)
- Lưu VT, TC (B).



Nguyễn Hồng Trường

Số: /TTr-BGTVT

Hà Nội, ngày tháng năm 2010

DỰ THẢO

TỜ TRÌNH CHÍNH PHỦ
Về việc ban hành Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ

Thực hiện Điều 49 Luật Giao thông đường bộ ngày 28 tháng 11 năm 2008, Bộ Giao thông vận tải đã dự thảo Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ, tổ chức lấy ý kiến của các bộ, ngành, địa phương và lấy ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp; trên cơ sở đó, đã hoàn thiện nội dung dự thảo Nghị định.

Bộ Giao thông vận tải trình Chính phủ Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ ĐỊNH

Đường bộ có vị trí quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh của đất nước và mở rộng giao lưu quốc tế. Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ là bộ phận thiết yếu của kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, cần phải được đầu tư phát triển trước một bước tạo tiền đề, làm động lực phát triển, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá, hội nhập kinh tế quốc tế. Cùng với việc đầu tư, xây dựng các công trình đường bộ, trong quá trình khai thác, sử dụng, đường bộ cần phải được bảo trì theo yêu cầu kỹ thuật mới bảo đảm thời gian sử dụng, an toàn, hiệu quả.

Trong những năm qua, được sự quan tâm của Nhà nước, vốn đầu tư cho việc xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp hệ thống đường bộ ngày càng tăng, hạ tầng giao thông đường bộ đã được cải thiện đáng kể. Tuy nhiên, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ vẫn chưa đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế; nhiều tuyến đường chưa được cải tạo, nâng cấp; đường chưa đảm bảo cấp kỹ thuật, cầu yếu còn nhiều, hàng năm lại thường xuyên gặp thiên tai như bão, lũ, lụt; nên càng cần thiết phải chú trọng nhiều hơn cho công tác quản lý, bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Cùng với việc tăng cường và đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư xây dựng công trình đường bộ, trong thời gian Chính phủ cũng đã tăng mức vốn cho quản lý, bảo trì đường bộ nên đã phần nào hạn chế được tình trạng xuống cấp của hệ thống cầu, đường bộ. Tuy nhiên, nguồn vốn dành cho công tác quản lý, bảo trì đường bộ cũng mới chỉ đáp ứng được khoảng 40- 50% nhu cầu đối với hệ thống quốc lộ và khoảng 20-30% nhu cầu đối hệ thống đường địa phương. Do thiếu vốn nên trong quá trình quản lý, bảo trì đường bộ mới chỉ tập trung giải quyết một số công

việc cấp bách mà không làm đầy đủ được những công việc của công tác bảo dưỡng thường xuyên, không sửa chữa các cấp theo đúng kỳ hạn. Mặt khác, do lưu lượng xe tăng nhiều đã dẫn đến tình trạng cầu, đường bộ xuống cấp nghiêm trọng, nếu không có giải pháp hữu hiệu thì không những không thúc đẩy mà vấn đề này sẽ tạo điểm nghẽn trong quá trình phát triển kinh tế.

Kinh nghiệm của các nước cho thấy, nếu công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ không được chú ý đúng mức thì sẽ dẫn đến sự mất mát tổng hợp tài sản quốc gia. Theo khuyến cáo của các tổ chức tài chính quốc tế, nếu chi 1 đồng cho công tác bảo trì để bảo đảm cầu đường luôn tốt, an toàn sẽ tiết kiệm được 3 đồng trong hoạt động khai thác vận tải do tiết kiệm nhiên liệu, giảm hao mòn xe và nâng cao năng suất phương tiện, giảm thời gian đi lại; hoặc ngược lại nếu chi thiếu 1 đồng cho công tác bảo trì đường bộ sẽ phải chi 4 đồng cho công tác phục hồi, xây dựng lại công trình. Việt Nam cũng được khuyến nghị là phải tăng mức đầu tư vào kết cấu hạ tầng giao thông lên 3% GDP, trong đó đầu tư cho xây dựng mới 2,4% và cho quản lý, bảo trì, sửa chữa 0,6%. Như vậy, vốn cho quản lý, bảo trì, sửa chữa đường bộ thường chiếm khoảng 20% tổng số vốn đầu tư và ít nhất bằng 25% vốn xây dựng cơ bản.

Việc hình thành quỹ bảo trì đường bộ để huy động các nguồn tài chính có liên quan đến sử dụng đường bộ cùng với nguồn Ngân sách nhà nước sẽ đáp ứng ngày một tốt hơn nhu cầu công tác quản lý, bảo trì đường bộ. Đây là việc làm hết sức cần thiết, là đòi hỏi khách quan và bảo đảm sự công bằng trong xã hội, đó là việc sử dụng đường bộ cũng được coi như sử dụng các dịch vụ công cộng khác như nước sạch, điện, điện thoại, người sử dụng đường cần phải trả tiền để nhận được dịch vụ ngày càng tốt hơn.

Nhận thức được tầm quan trọng của việc đáp ứng nguồn vốn cho công tác quản lý, bảo trì đường bộ, Quốc hội đã thông qua việc thành lập Quỹ bảo trì đường bộ tại Điều 49 của Luật đường bộ năm 2008 và giao cho Chính phủ quy định cụ thể về Quỹ bảo trì đường bộ. Vì vậy việc xây dựng Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ là cần thiết để hướng dẫn thực hiện điều 49 Luật giao thông đường bộ năm 2008.

II. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH

Để xây dựng Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ, Bộ Giao thông vận tải đã giao cho Tổng cục đường bộ Việt Nam nghiên cứu và xây dựng Đề án về quỹ bảo trì đường bộ và cũng đã thành lập Ban soạn thảo và Tổ biên tập để nghiên cứu, xây dựng Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ (Quyết định số 930/QĐ-BGTVT ngày 13 tháng 4 năm 2009). Thành phần Ban soạn thảo và Tổ biên tập bao gồm các thành viên của Văn phòng Chính phủ, Bộ Tài chính, Bộ Tư pháp, các Cục, Vụ, Viện thuộc Bộ Giao thông vận tải.

Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã xây dựng Đề án quỹ bảo trì đường bộ; Ban soạn thảo và Tổ biên tập đã nghiên cứu, xây dựng dự thảo Nghị định về

quỹ bảo trì đường bộ. Nội dung Đề án quỹ bảo trì đường bộ đã phân tích hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam, tình hình phát triển phương tiện giao thông vận tải đường bộ, nguồn vốn cho bảo trì đường bộ và kinh nghiệm của các nước trên thế giới về quỹ bảo trì đường bộ, trên cơ sở đó đưa ra phương án về nguồn thu của quỹ cũng như mô hình tổ chức của quỹ. Nguồn thu của quỹ chủ yếu từ thu phí sử dụng đường bộ vì việc sử dụng đường bộ cũng được coi như sử dụng các dịch vụ công cộng khác như nước sạch, điện, điện thoại, người sử dụng đường cần phải trả tiền để nhận được dịch vụ ngày càng tốt hơn.

Trên cơ sở phân tích thực trạng công tác tổ chức thu phí giao thông tại các trạm thu phí trên đường bộ như hiện nay (như tính manh mún trong hoạt động tổ chức thu phí, tính bất tiện khi phương tiện qua trạm thu phí lại phải dừng để mua vé, dễ gây ách tắc giao thông; chi phí tổ chức thu lớn, chiếm đến 15% số thu). Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã xây dựng ba phương án tổ chức thu phí sử dụng đường bộ và kiến nghị áp dụng phương án 3, cụ thể như sau:

- *Phương án 1*: Thu phí sử dụng đường bộ qua giá xăng, diesel tiêu thụ trên cả nước và tổ chức hoàn lại tiền cho các đối tượng đã tiêu thụ xăng, diesel nhưng không sử dụng cho mục đích tham gia giao thông đường bộ.

+ *Thu phí sử dụng đường bộ qua giá xăng*: Hiện nay, ở Việt Nam có hai loại xăng cơ bản xăng sử dụng cho máy bay và xăng thông thường (xăng A92, A95...). Với xăng thông thường, lượng xăng tiêu thụ trên thị trường chủ yếu được sử dụng cho các phương tiện tham gia giao thông đường bộ. Do vậy, khi thu phí sử dụng đường bộ qua giá bán xăng thì đối tượng tiêu thụ xăng nhưng không sử dụng vào mục đích tham gia giao thông đường bộ là không đáng kể, cho nên không phải tính đến phương án hoàn trả phí khi thu phí sử dụng đường bộ qua giá bán xăng.

Theo kinh nghiệm thế giới, phí sử dụng đường bộ của các nước từ 4 USD/ 1 năm - 754 USD/ 1 năm (đối với xe 5 chỗ). Áp dụng vào Việt Nam, để phù hợp với điều kiện về thu nhập và nhu cầu kinh phí cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, mức thu phí sử dụng đường bộ qua giá xăng đề xuất là 1.000 đồng/lít (tương đương mức thu 1 năm là 75 USD/xẻ). Theo số liệu báo cáo, lượng xăng tiêu thụ năm 2009 của cả nước khoảng 2.971.000.000 lít; với mức thu dự kiến như trên thì dự kiến số thu của quỹ bảo trì đường bộ từ việc thu qua giá bán xăng khoảng 2.971 tỷ đồng/ năm.

+ *Thu phí sử dụng đường bộ qua giá diesel*: Lượng dầu diesel tiêu thụ của cả nước năm 2009 khoảng 8.382.150.000 lít (trong đó khoảng 1/3 lượng dầu diesel tiêu thụ được sử dụng cho phương tiện tham gia giao thông đường bộ), với mức phí sử dụng đường bộ thu là 1.000 đồng/lít thì quỹ bảo trì đường bộ thu qua diesel đạt khoảng 2.794 tỷ đồng/ năm .

Như vậy, theo phương án này, số thu cho quỹ bảo trì đường bộ đạt khoảng 5.765 tỷ đồng/năm.

+ *Ưu điểm, nhược điểm*:

Ưu điểm: Phương án này có ưu điểm là việc tổ chức thu rất đơn giản, tiện lợi; tiết kiệm được rất nhiều chi phí tổ chức thu (với xăng, diesel nhập khẩu: căn cứ vận đơn nhập khẩu, các đơn vị nhập khẩu xăng nộp phí sử dụng đường bộ; đối với xăng, diesel được sản xuất trong nước: phí sử dụng đường bộ được tính vào giá bán sản phẩm xăng, diesel của nhà máy lọc dầu bán cho thị trường trong nước); không mất chi phí đầu tư, xây dựng các Trạm thu phí; việc thu phí sử dụng đường bộ qua nhiên liệu cũng đảm bảo được tính công bằng (phương tiện tham gia giao thông nhiều, tiêu tốn nhiên liệu nhiều nên phải nộp phí sử dụng đường bộ nhiều hơn; xe tải trọng lớn tiêu tốn nhiên liệu nhiều nên cũng phải nộp phí sử dụng đường bộ nhiều hơn).

Nhược điểm: Phương án này tồn tại nhược điểm là việc tổ chức hoàn lại tiền cho các đối tượng đã tiêu thụ xăng, diesel nhưng không sử dụng cho mục đích tham gia giao thông đường bộ là rất phức tạp; chi phí cho việc tổ chức hoàn trả lớn và rất khó thực hiện (với nhiên liệu xăng tiêu thụ nhưng không sử dụng cho giao thông đường bộ là không đáng kể. Tuy nhiên với nhiên liệu diesel thì 2/3 lượng diesel tiêu thụ được sử dụng không phục vụ mục đích tham gia giao thông đường bộ).

- **Phương án 2:** Phí sử dụng đường bộ thu theo đầu xe mô tô, xe máy đăng ký mới và thu theo đầu xe ô tô khi kiểm tra định kỳ về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường. Theo phương án này, dự kiến số thu cho quỹ đạt khoảng 6.137 tỷ đồng/năm, trong đó:

+ **Phí sử dụng đường thu theo đầu xe mô tô, xe máy đăng ký mới:** theo số liệu của Cục cảnh sát giao thông đường bộ - đường sắt thì trong năm 2009, cả nước có 3.044.302 mô tô, xe máy được đăng ký mới, dự số thu theo đầu xe mô tô, xe máy đăng ký mới 1 năm như sau:

TT	Loại phương tiện	Tỷ trọng	Số lượng (xe)	Mức thu (đồng/xe)	Thành tiền (đồng)
1	Xe gắn máy	12%	365.316	300.000	109.594.800.000
2	Xe mô tô có dung tích xy lanh từ 70 - 100 cm ³	60%	1.826.581	600.000	1.095.948.600.000
3	Xe mô tô có dung tích xy lanh trên 100 cm ³ đến 175 cm ³	25%	761.076	1.000.000	761.076.000.000
4	Xe mô tô có dung tích xy lanh trên 175 cm ³	3%	91.329	1.500.000	136.993.500.000
	Tổng cộng		3.044.302		2.103.612.900.000

+ **Phí sử dụng đường bộ thu theo đầu xe ô tô khi kiểm tra định kỳ về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường:** Theo số liệu của Cục Đăng kiểm Việt Nam, đến hết tháng 02 năm 2010, cả nước có 1.159.060 xe ô tô đã được kiểm định, dự kiến mức thu và số thu như sau:

TT	Loại phương tiện	Số lượng (xe)	Mức thu (đồng/tháng)	Dự kiến thu được (đồng/năm)
1	Xe con, xe tải dưới 2 tấn, xe du lịch dưới 12 ghế	796.097	180.000	1.719.569.520.000
2	Xe từ 12 ghế đến 30 ghế, xe tải từ 2 tấn đến dưới 4 tấn,	86.337	270.000	279.731.880.000
3	Xe từ 31 ghế trở lên, xe tải từ 4 tấn đến dưới 10 tấn,	170.619	396.000	810.781.488.000
4	Xe tải từ 10 tấn đến dưới 18 tấn, xe chở hàng bằng Container 20 fit	70.395	720.000	608.212.800.000
5	Xe tải từ 18 tấn trở lên, xe chở hàng bằng Container 40 fit	35.612	1.440.000	615.375.360.000
	Tổng cộng	1.159.060		4.033.671.048.000

+ *Ưu điểm, nhược điểm:*

Ưu điểm: Phương án này có ưu điểm là thu không bị nhầm đối tượng, chỉ có phương tiện giao thông đường bộ mới phải chịu phí sử dụng đường bộ.

Nhược điểm: Việc tổ chức thu phức tạp, tốn chi phí cho việc tổ chức thu; Việc thu phí sử dụng đường bộ mang tính bình quân (không đạt được mục tiêu xe tham gia giao thông nhiều thì phải nộp phí sử dụng đường bộ nhiều). Bên cạnh đó, phương án này còn để sót đối tượng phải thu (mô tô, xe máy đã đăng ký rồi thì không phải nộp phí sử dụng đường bộ).

- *Phương án 3:* Phương án này muốn tạo ra một sự dung hòa, tận dụng các ưu điểm và hạn chế các nhược điểm của 02 phương án trên.

Hiện nay, hầu hết các phương tiện tham gia giao thông đường bộ ở Việt Nam đều sử dụng một trong hai loại nhiên liệu là xăng hoặc diesel.

+ *Thu phí sử dụng đường bộ đối với phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng nhiên liệu là xăng:* Như đã phân tích tại phương án 1, do lượng xăng tiêu thụ nhưng không sử dụng cho mục đích giao thông đường bộ là không đáng kể, cho nên phương án này vẫn đề xuất thu phí sử dụng đường bộ đối với phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng nhiên liệu là xăng qua giá bán xăng. Theo tính toán tại phương án 1, với mức thu dự kiến 1.000 đồng/lít thì dự kiến số thu của quỹ bảo trì đường bộ từ việc thu qua giá bán xăng đạt khoảng 2.971 tỷ đồng/năm.

Phương pháp triển khai:

Đối với xăng nhập khẩu: Căn cứ vận đơn nhập khẩu, các đơn vị nhập khẩu xăng nộp phí sử dụng đường bộ vào tài khoản của quỹ ở Kho bạc nhà nước trước khi đưa về tiêu thụ trong nước.

Đối với xăng được sản xuất trong nước: Phí sử dụng đường bộ được tính vào giá bán sản phẩm xăng của nhà máy cho thị trường trong nước, nhà máy lọc

dầu nộp phí sử dụng đường bộ vào tài khoản của quỹ ở Kho bạc nhà nước ngay khi xuất bán sản phẩm xăng.

Phí sử dụng đường bộ thu qua xăng không làm căn cứ để tính các loại thuế và phí khác.

+ *Thu phí sử dụng đường bộ đối với phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng nhiên liệu là diesel:*

Do nhiên liệu diesel được sử dụng cho nhiều ngành kinh tế khác nhau (theo tính toán, lượng diesel sử dụng phương tiện tham gia giao thông đường bộ chỉ chiếm khoảng 30% lượng diesel tiêu thụ ở Việt Nam). Do vậy, nếu áp dụng phương án thu phí sử dụng đường bộ đối với phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng nhiên liệu là diesel giống như phương án thu phí sử dụng đường bộ đối với phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng nhiên liệu là xăng thì sẽ phải tính đến phương án hoàn trả tiền cho các loại máy móc, thiết bị sử dụng nhiên liệu là diesel nhưng không tham gia giao thông đường bộ (chiếm khoảng 2/3 lượng diesel tiêu thụ ở Việt Nam). Việc hoàn trả này rất phức tạp và chi phí để tổ chức việc hoàn trả sẽ rất lớn. Chính vì vậy, việc thu phí sử dụng đường bộ phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng nhiên liệu là diesel qua lượng diesel tiêu thụ là không khả thi. Do vậy, với phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng nhiên liệu là diesel, việc thu phí sử dụng đường bộ phải tính đến phương án thu trực tiếp theo đầu phương tiện.

Nguyên tắc áp dụng mức thu với phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng nhiên liệu diesel là thu theo km xe chạy với mức thu tương đương với mức thu qua xăng của phương tiện tham gia giao thông đường bộ có cùng trọng tải sử dụng nhiên liệu là xăng.

Với đề xuất mức thu 1.000 đồng/lít xăng như trên; mức tiêu hao nhiên liệu xăng của phương tiện tham gia giao thông đường bộ nhóm 1 (xe con, xe tải dưới 2 tấn, xe du lịch dưới 12 ghế) trung bình khoảng 10 lít/100 km; như vậy, mức thu phí sử dụng đường bộ đối với phương tiện thuộc nhóm này tương đương 100 đồng/1 km xe lăn bánh.

Từ mức thu phí sử dụng đường bộ đối với phương tiện thuộc nhóm 1; căn cứ cách phân nhóm và sự chênh lệch mức thu giữa các nhóm tại Thông tư số 90/2004/TT-BTC ngày 07/09/2004 của Bộ Tài chính. Bộ Giao thông vận tải đề xuất mức thu phí sử dụng đường bộ đối với các nhóm phương tiện như sau:

TT	Loại phương tiện	Mức thu (đồng/1km)
1	Xe con, xe tải dưới 2 tấn, xe du lịch dưới 12 ghế.	100
2	Xe tải từ 2 tấn đến dưới 4 tấn; xe khách từ 12 ghế đến 30 ghế.	150
3	Xe tải từ 4 tấn đến dưới 10 tấn; xe khách từ 31 ghế trở lên	220
4	Xe tải từ 10 tấn đến dưới 18 tấn; xe chở hàng bằng Container 20 fit	400
5	Xe tải từ 18 tấn trở lên, xe chở hàng bằng container 40 fit	800

Phương pháp triển khai:

Để triển khai việc thu phí, các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và xe máy chuyên dùng sử dụng nhiên liệu diesel sẽ phải gắn một loại thiết bị

hành trình tính phí (thiết bị tính phí) ở trục xe, có đồng hồ hiển thị ở ca bin để đo số km phương tiện được tham gia giao thông, tương ứng với chỉ số được ghi trên thẻ phí do người sử dụng phương tiện mua. Dự kiến, sau thời gian từ 1-3 năm kể từ ngày Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ có hiệu lực thi hành, các phương tiện cơ giới đường bộ có động cơ diesel sẽ cơ bản hoàn thành việc lắp và áp dụng phương thức thu phí sử dụng đường bộ bằng thiết bị tính phí.

Trong thời gian chưa lắp thiết bị hành trình tính phí, các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và xe máy chuyên dùng sử dụng nhiên liệu diesel sẽ trả phí sử dụng đường bộ theo tháng hoặc theo kỳ kiểm định của phương tiện. Cơ sở để xác định mức thu phí theo tháng đối với phương tiện này là số km xe chạy trung bình/tháng nhân với mức thu cho 1 km được xác định ở biểu trên.

Theo số liệu dự kiến, các phương tiện tham gia giao thông đường bộ chạy trung bình mỗi ngày từ 80 – 100 km, mỗi tháng xe chạy khoảng 22 ngày; mức trung bình xe chạy/tháng là 1.800 km. Mức thu phí sử dụng đường bộ 1 tháng đối với phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng diesel là:

TT	Loại phương tiện	Mức thu đồng/1km	Mức thu đồng/1 tháng
1	Xe con, xe tải dưới 2 tấn, xe du lịch dưới 12 ghế.	100	180.000
2	Xe tải từ 2 tấn đến dưới 4 tấn; xe khách từ 12 ghế đến 30 ghế.	150	270.000
3	Xe tải từ 4 tấn đến dưới 10 tấn; xe khách từ 31 ghế trở lên	220	396.000
4	Xe tải từ 10 tấn đến dưới 18 tấn; xe chở hàng bằng Container 20 fit	400	720.000
5	Xe tải từ 18 tấn trở lên, xe chở hàng bằng container 40 fit	800	1.440.000

Khi áp dụng hình thức thu theo tháng, số tiền dự kiến thu một năm từ phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng dầu diesel là:

TT	Loại phương tiện	Số lượng (xe)	Mức thu (1 tháng)	Dự kiến số thu (đồng/năm)
1	Xe con, xe tải dưới 2 tấn, xe du lịch dưới 12 ghế	298.152	180.000	644.008.320.000
2	Xe tải từ 2 tấn đến dưới 4 tấn; xe khách từ 12 ghế đến 30 ghế	86.337	270.000	279.731.880.000
3	Xe tải từ 4 tấn đến dưới 10 tấn, xe khách từ 31 ghế trở lên	170.619	396.000	810.781.488.000
4	Xe tải từ 10 tấn đến dưới 18 tấn, xe chở hàng bằng Container 20 fit	70.395	720.000	608.212.800.000
5	Xe tải từ 18 tấn trở lên, xe chở hàng bằng Container 40 fit	35.612	1.440.000	615.375.360.000
	Tổng số	611.115		2.958.109.848.000

Khi đó, chủ (hoặc người điều khiển) phương tiện tham gia giao thông đường bộ có thể mua phí sử dụng đường bộ theo tháng, theo kỳ đăng kiểm, hoặc mua cho cả năm. Đến kỳ đăng kiểm, chủ (hoặc người điều khiển) phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải xuất trình hóa đơn chứng minh đã nộp

phí sử dụng đường bộ kể từ thời điểm đăng kiểm gần nhất.

Trong quá trình tham gia giao thông, khi lực lượng chức năng kiểm tra, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng nhiên liệu diesel phải xuất trình thẻ phí (hoặc giấy chứng nhận đã nộp phí sử dụng đường bộ theo tháng, theo quý hoặc theo kỳ đăng kiểm), nếu phát hiện chưa nộp phí sử dụng đường bộ thì phải chịu phạt truy thu toàn bộ số phí chưa nộp tính từ thời điểm gần nhất; kèm theo, chủ phương tiện (hoặc người điều khiển) người sử dụng phương tiện tham gia giao thông đường bộ đó sẽ bị xử phạt theo quy định của pháp luật hiện hành, phương tiện sẽ bị cấm lưu hành như đối với vi phạm về kiểm định phương tiện.

Những điểm bán phí bảo trì đường bộ dự kiến bao gồm: Tổng cục Đường bộ Việt Nam, các Sở Giao thông vận tải, Kho bạc nhà nước, Cơ quan Đăng kiểm phương tiện cơ giới đường bộ.

Theo phương án này, dự kiến số thu cho quỹ đạt khoảng 5.929 tỷ đồng/năm. Trong quá trình triển khai, nếu phát sinh nhiều loại phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng loại nhiên liệu khác thay thế (không phải là xăng hoặc diesel) thì mức thu phí sử dụng đường bộ sẽ được tính toán cụ thể với loại phương tiện phát sinh sau này.

+ *Ưu điểm, nhược điểm:*

Ưu điểm:

Phương án này phát huy được các ưu điểm của 2 phương án trên như sự tiện lợi khi phương tiện tham gia giao thông (không phải dừng lại để mua phí tại các trạm), tính đơn giản trong việc tổ chức thu phí, tính công bằng giữa các đối tượng phải nộp phí, vv...

So với phương án thu phí hiện tại (thu khi phương tiện tham gia giao thông đường bộ đi qua các trạm thu phí), phương án này sẽ tiết kiệm rất nhiều chi phí cho việc tổ chức thu phí sử dụng đường bộ. Hiện nay, để tạo được số thu cho quỹ là 5.929 tỷ đồng/năm thì chi phí tổ chức thu hết khoảng 889,35 tỷ đồng/năm ($5.929 \text{ tỷ} \times 15\%$) trong khi đó, nếu áp dụng phương án này thì không mất chi phí tổ chức thu phí sử dụng đường bộ đối với phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng nhiên liệu xăng; chi phí cho việc tổ chức thu đối với phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng nhiên liệu diesel chỉ hết khoảng 59,16 tỷ đồng (khoảng 2% số thu). Bên cạnh việc tiết kiệm chi phí tổ chức thu, phương án này còn tiết kiệm rất nhiều chi phí cho việc đầu tư, nâng cấp và xây mới các trạm thu phí đường bộ.

Nhược điểm: Khi áp dụng phương án này, mặc dù không đáng kể nhưng thực tế vẫn tồn tại một vài loại máy móc thiết bị sử dụng nhiên liệu xăng nhưng không tham gia giao thông mà không được hoàn phí (ví dụ máy phun thuốc trừ sâu trong nông nghiệp, máy phát điện loại nhỏ dùng trong hộ gia đình...). Bên cạnh đó, nếu áp dụng phương án này thì phải xử lý xóa bỏ các trạm thu phí trên đường hiện nay (xử lý về tài chính, về lao động...)

Qua phân tích 3 phương án, Bộ Giao thông vận tải thấy Phương án 3 mặc dù vẫn tồn tại một vài nhược điểm nhưng là phương án khả thi hơn cả. Tồn tại

như việc không hoàn trả được một vài đối tượng sử dụng xăng nhưng không tham gia giao thông chỉ là con số nhỏ; việc xử lý các trạm thu phí cũng chỉ phải xử lý một lần. Về lâu dài, phương án này sẽ mang lại hiệu quả cả về kinh tế và xã hội bền lâu. Bộ Giao thông vận tải đề xuất chọn phương án 3, Dự thảo Nghị định được soạn thảo dựa trên cơ sở phương án 3 về thu phí sử dụng đường bộ và được đưa vào Điều 8 của Dự thảo Nghị định.

Dự thảo Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ và Đề án thành lập quỹ bảo trì đường bộ đã được Bộ Giao thông vận tải tổ chức hội thảo quốc tế để lấy ý kiến tham gia. Bên cạnh đó, Bộ Giao thông vận tải cũng đã tổ chức học hỏi và nghiên cứu mô hình quỹ bảo trì đường bộ một số nước trên thế giới để vận dụng vào Việt Nam.

Sau nhiều lần dự thảo, tiếp thu các ý kiến đóng góp, Bộ Giao thông vận tải đã đăng dự thảo Nghị định và hồ sơ có liên quan lên website của Bộ Giao thông vận tải để lấy ý kiến góp ý rộng rãi trong nhân dân; tổ chức nghiên cứu, lấy ý kiến đóng góp của các Bộ, ngành và các địa phương theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 03 tháng 6 năm 2008.

Tới ngày / /2010, Bộ Giao thông vận tải đã nhận được () ý kiến góp ý bằng văn bản của các Bộ, ngành, địa phương (có danh sách kèm theo).

Ngày / /2010, Bộ Giao thông vận tải đã có Văn bản số /BGTVT-TC gửi Bộ Tư pháp đề nghị thẩm định Dự thảo Nghị định.

Ngày, Bộ Tư pháp đã có Văn bản số về việc thẩm định Dự thảo Nghị định.

Sau khi tiếp thu ý đóng góp của các Bộ, ngành, địa phương và ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp, Ban soạn thảo đã chỉnh lý và hoàn chỉnh Dự thảo Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ trình Chính phủ.

III. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA NGHỊ ĐỊNH

Bố cục của Nghị định gồm 5 Chương, 15 Điều; cụ thể như sau:

1. Chương I: Quy định chung

Gồm 3 Điều (từ Điều 1 đến Điều 3) quy định về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng; mục đích của quỹ bảo trì đường bộ; nguồn tài chính để quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; theo đó:

a. Về phạm vi điều chỉnh: Nghị định quy định chi tiết thi hành Luật Giao thông đường bộ về việc thành lập, quản lý và hoạt động của quỹ bảo trì đường bộ.

b. Về đối tượng áp dụng: Áp dụng đối với tổ chức, cá nhân quản lý, sử dụng đường bộ; tổ chức, cá nhân đóng góp kinh phí, quản lý và sử dụng quỹ bảo trì đường bộ.

c. Mục đích của quỹ bảo trì đường bộ: Việc hình thành Quỹ bảo trì đường bộ nhằm đạt được 2 mục đích chính như sau:

- Huy động các nguồn lực của xã hội, các đối tượng có liên quan đến sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ để cùng với ngân sách nhà nước đảm bảo kinh phí cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

- Đáp ứng đầy đủ, kịp thời về vốn cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; nâng cao năng lực và hiệu quả công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

d. Về nguồn tài chính để quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Nghị định quy định nguồn tài chính để quản lý hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo như quy định tại khoản 1 Điều 49 Luật giao thông đường bộ là dùng từ Quỹ bảo trì đường bộ. Tuy nhiên, có chi tiết hơn ở chỗ:

- Khoản 1 Điều 49 Luật Giao thông đường bộ chỉ nêu nguồn tài chính để quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ và đường địa phương. Nhưng trong Luật Giao thông đường bộ chưa có khái niệm đường địa phương là những đường nào trong hệ thống đường bộ: quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị, và đường chuyên dùng. Do vậy trong dự thảo Nghị định nêu rõ hơn đường địa phương gồm đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị.

- Khoản 1 Điều 49 Luật Giao thông đường bộ chỉ nêu nguồn tài chính để quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ và đường địa phương. Tuy nhiên tại Điều 3 Luật Giao thông đường bộ thì ngoài khái niệm đường bộ còn có khái niệm công trình đường bộ, khái niệm kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Nghĩa là đường bộ chỉ là một bộ phận của kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Do vậy để đảm bảo tính đầy đủ, dự thảo Nghị định nêu rõ là: Nguồn tài chính để quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông, chứ không quy định là nguồn tài chính để quản lý, bảo trì đường bộ.

2. Chương II: Tổ chức, chức năng, nhiệm vụ của quỹ bảo trì đường bộ

a. Về số lượng quỹ bảo trì đường bộ:

Theo quy định tại khoản 1, Điều 49 của Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008: nguồn tài chính để quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ và đường địa phương được bảo đảm từ quỹ bảo trì đường bộ. Tuy nhiên, việc hình thành quỹ bảo trì đường bộ là một vấn đề rất mới ở Việt Nam, do vậy quá trình xây dựng cần phải tiến hành thận trọng từng bước.

Qua tham khảo kinh nghiệm của các nước trên thế giới đã có quỹ bảo trì đường bộ, Ban soạn thảo thấy mô hình tổ chức của quỹ bảo trì đường bộ của các nước chỉ thành lập quỹ ở cấp trung ương. Xuất phát từ thực tế trên; để thận trọng và đảm bảo tính khả thi của việc thành lập quỹ, đồng thời tránh sự thay đổi đột biến về biên chế, nhân sự; Bộ Giao thông vận tải đề xuất chỉ thành lập 1 Quỹ bảo trì đường bộ mà không thành lập quỹ bảo trì đường bộ ở Trung ương và 63 quỹ bảo trì đường bộ ở 63 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương. Quỹ bảo trì đường bộ có tư cách pháp nhân và được mở tài khoản tại Kho bạc nhà nước.

Nguồn thu của quỹ bảo trì đường bộ dùng để chi cho công tác quản lý bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trên quốc lộ và chi hỗ trợ các địa

phương để quản lý, bảo trì hệ thống đường bộ địa phương.

b. Bộ máy quản lý quỹ:

Bộ máy quản lý quỹ bảo trì đường bộ bao gồm Hội đồng quản lý quỹ bảo trì đường bộ hoạt động theo chế độ kiêm nhiệm và Văn phòng hoạt động chuyên trách.

- Hội đồng quản lý quỹ bảo trì đường bộ gồm: Chủ tịch Hội đồng là Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải; Phó Chủ tịch Hội đồng là Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Thứ trưởng Bộ Tài chính; do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Bộ trưởng Bộ Tài chính đề xuất, Thủ tướng Chính phủ bổ nhiệm. Các Ủy viên của Hội đồng bao gồm đại diện Lãnh đạo cấp Vụ của Bộ Giao thông vận tải (Vụ Tài chính, Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông), Lãnh đạo cấp Vụ của Bộ Tài chính (Vụ Hành chính sự nghiệp), Lãnh đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam và 01 đại diện của Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam; do Thủ tướng cơ quan có thành viên tham gia Ủy viên hội đồng đề xuất, Chủ tịch Hội đồng bổ nhiệm.

- Chủ tịch Hội đồng quản lý quỹ bảo trì đường bộ thành lập Văn phòng để giúp Hội đồng thực hiện các nhiệm vụ được giao. Văn phòng hoạt động chuyên trách, biên chế của Văn phòng do Chủ tịch Hội đồng quyết định.

- Kinh phí hoạt động của Hội đồng quản lý quỹ bảo trì đường bộ và Văn phòng được bảo đảm từ quỹ bảo trì đường bộ.

3. Chương III: Nguồn tài chính, quản lý sử dụng quỹ bảo trì đường bộ

Gồm 4 Điều (từ Điều 7 đến Điều 10) quy định các nội dung chủ yếu:

3.1. Nguồn hình thành quỹ bảo trì đường bộ

Nguồn hình thành Quỹ bảo trì đường bộ bao gồm:

- Ngân sách nhà nước Trung ương cấp hàng năm.
- Các khoản thu liên quan đến sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, cụ thể:

+ Phí sử dụng đường bộ: Đối tượng chịu phí sử dụng đường bộ là phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ (dưới đây gọi chung là phương tiện tham gia giao thông đường bộ).

+ Phí sử dụng đường bộ bổ sung khi lưu hành xe quá tải trọng cho phép của cầu, đường bộ; xe vận chuyển hàng siêu trọng.

+ Thu cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

+ Các nguồn thu khác liên quan đến sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, do Thủ tướng Chính phủ quyết định, phù hợp với việc phát triển kinh tế xã hội của đất nước từng thời kỳ.

- Các khoản tài trợ, đóng góp tự nguyện của các tổ chức cá nhân.

- Các nguồn thu khác theo quy định của pháp luật.

a. Phí sử dụng đường bộ.

Phí sử dụng đường bộ được thu theo phương 3 trong Đề án quỹ bảo trì đường bộ do Tổng cục Đường bộ Việt Nam đề xuất. Phí sử dụng đường bộ

được thu qua giá bán nhiên liệu đối với phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng nhiên liệu là xăng; thu trực tiếp theo đầu phương tiện (theo thời gian hoặc theo quãng đường xe chạy) đối với phương tiện tham gia giao thông đường bộ sử dụng nhiên liệu diesel.

Việc thay đổi phương thức thu phí sử dụng đường bộ từ thu qua các trạm theo đầu phương tiện như hiện nay bằng việc thu qua xăng đối với phương tiện sử dụng xăng và theo đầu phương tiện (theo thời gian hoặc theo số Km xe chạy) đối với phương tiện dùng nhiên liệu là diesel sẽ có những điểm mới như sau:

- Về số đường được thu phí: Tất cả các đường bộ đều được thu phí, chứ không chỉ riêng các đoạn đường, cầu có trạm thu phí như hiện nay.

- Về đối tượng thu: Sẽ bổ sung thu phí giao thông đối với cả xe mô tô (xe máy). Tuy nhiên, cũng có một số đối tượng mua xăng nhưng không dùng cho phương tiện đi trên đường bộ (như máy cắt cây, máy phát điện, v.v...) cũng phải nộp phí này.

- Về hiệu quả kinh tế: Sẽ tiết kiệm được chi phí tổ chức thu và chi phí đầu tư các trạm thu phí như hiện nay.

- Việc thu theo phương thức thu mới này cũng cần phải có giải pháp để xử lý các trạm thu phí nộp ngân sách hiện nay.

b. Phí lưu hành xe quá tải trọng cho phép của cầu, đường bộ; xe vận chuyển hàng siêu trọng.

- Phí lưu hành xe quá tải trọng cho phép của cầu, đường bộ; xe vận chuyển hàng siêu trọng là khoản thu mới ở nước ta, nó cũng nhằm gắn trách nhiệm của đơn vị kinh doanh vận tải với nhiệm vụ bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông, đồng thời đảm bảo công bằng, cạnh tranh lành mạnh giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải, khuyến khích mọi người chấp hành tốt các quy định của pháp luật.

- Áp dụng nguồn thu này đối với xe vận chuyển các cấu kiện hàng không thể tháo rời từ 32 tấn trở lên và đối với xe quá tải trọng cho phép của đoạn đường được cơ quan có thẩm quyền cho phép đi. Mức thu phí bảo trì đường bộ của nguồn thu này dự kiến tính theo tấn.km và lũy tiến theo mức vượt tải. Theo tính toán, chi phí vận chuyển (giá cước) trung bình đối với hàng hóa thông thường là 7.000 đồng/tấn.km; để đơn giản tính toán, dự kiến chia mức độ quá tải thành 3 mức như sau:

- + Mức 1: Vận chuyển hàng siêu trọng, từ 32 tấn đến dưới 45 tấn; đối với xe quá tải, vượt từ 1% đến 30% tải trọng cho phép của cầu đường. Mức thu dự kiến bằng 30% mức giá cước trung bình nói trên (2.100đồng/tấn.km).

- + Mức 2: Vận chuyển hàng siêu trọng, từ 45 tấn đến dưới 70 tấn; đối với xe quá tải, vượt từ 31% đến 60% tải trọng cho phép của cầu đường. Mức thu dự kiến bằng 60% mức giá cước trung bình nói trên (4.200đồng/tấn.km).

- + Mức 3: Vận chuyển hàng siêu trọng, từ 70 tấn trở lên; đối với xe quá tải, vượt trên 60% tải trọng cho phép của cầu đường. Mức thu dự kiến bằng 100% mức giá cước trung bình nói trên (7.000đồng/tấn.km).

Với mức thu trên, nguồn thu này không nhiều (ước khoảng 30 tỷ/năm đối

với quốc lộ, 20 tỷ/năm đối với đường địa phương) nhưng cần phải tổ chức thu để bảo đảm sự công bằng trong sử dụng đường bộ. Cơ quan cấp phép cho phương tiện lưu hành trực tiếp thu và hưởng chi phí tổ chức thu theo tỷ lệ phần trăm số thu.

c. Tiền thu cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

- Hiện nay, việc thi công, lắp đặt các công trình thiết yếu trên kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đã làm ảnh hưởng đến tuổi thọ của công trình đường bộ, gây khó khăn cho công tác quản lý, bảo trì đường bộ; mặt khác, việc xây dựng, lắp đặt công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường bộ, nhất là sử dụng kết cấu công trình đường bộ (cầu, cống, hầm, hộp kỹ thuật của đường) để lắp đặt công trình thiết yếu đó làm giảm đáng kể chi phí đầu tư xây dựng công trình thiết yếu và điều đương nhiên các doanh nghiệp kinh doanh công trình thiết yếu được hưởng, trong khi nhà nước phải cấp kinh phí bảo trì, gia cố đường bộ hàng năm.

- Theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Công văn số 4688/VPCP-KTTH ngày 15/07/2008 về việc nghiên cứu ban hành quy định về phí thuê sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, Bộ Giao thông vận tải đã lấy ý kiến các địa phương, khi tham gia ý kiến, đa số các địa phương nhất trí cao với chủ trương thu khoản phí này. Nhiều ý kiến cũng đề xuất thu đối với cả công trình thiết yếu sử dụng đường địa phương; thu thực hiện quảng cáo trên đường bộ; thu phí sử dụng bến bãi, sử dụng hành lang đường bộ làm nơi nghỉ, đỗ xe, nhất là các điểm đỗ xe tại các đô thị, thành phố lớn; thu phí sử dụng hành lang của các điểm đầu nối như khu thương mại, dịch vụ nhất là các cửa hàng kinh doanh xăng dầu.

- Theo tính toán, trong giai đoạn đầu, danh mục công trình phải nộp phí cũng hạn chế, ước tính nguồn thu phí sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đạt khoảng 50 tỷ đồng/năm; việc tổ chức thu kết hợp khi cấp phép thi công, đơn vị thực hiện thu sẽ được hưởng % (phần trăm) được trích từ nguồn thu. Nguồn thu này tuy không lớn nhưng để bảo đảm sự công bằng, tạo ra môi trường cạnh tranh lành mạnh giữa các doanh nghiệp, xây dựng ý thức chia sẻ khó khăn với các doanh nghiệp, ngành nghề khác đã tạo ra ưu thế thuận lợi cho ngành nghề và doanh nghiệp của mình.

d. Các nguồn thu khác liên quan đến sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, do Thủ tướng Chính phủ quyết định, phù hợp với việc phát triển kinh tế xã hội của đất nước từng thời kỳ.

Sau này tùy theo tình hình, điều kiện cụ thể Bộ Giao thông vận tải sẽ xem xét trình Thủ tướng Chính phủ quyết định bổ xung các nguồn thu khác vào quỹ bảo trì đường bộ, như: phí đỗ xe, phí sử dụng vỉa hè; lệ phí trước bạ ô tô, xe máy; tiền phạt vi phạm an toàn giao thông, v.v...

3.2. Nội dung chi của quỹ bảo trì đường bộ

- Điều 9 dự thảo Quỹ bảo trì đường bộ quy định: Nội dung chi của quỹ bảo trì đường bộ bao gồm: Chi cho việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao

thông trên hệ thống quốc lộ; chi hỗ trợ cho địa phương để cho việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông trên hệ thống đường bộ địa phương; chi hoạt động của Hội đồng quản lý và Văn phòng quỹ bảo trì đường bộ.

- Khoản 1 Điều 49 Luật Giao thông đường bộ chỉ nêu nguồn tài chính để quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ và đường địa phương. Tuy nhiên, tại Điều 3 Luật giao thông đường bộ thì ngoài khái niệm đường bộ còn có công trình đường bộ, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Nghĩa là đường bộ chỉ là một bộ phận của Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Do vậy để đảm bảo tính đầy đủ, dự thảo Nghị định nêu rõ là: Quỹ bảo trì đường bộ chỉ cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông, chứ không quy định là chỉ cho công tác quản lý, bảo trì đường bộ.

+ Khoản 1 Điều 49 Luật Giao thông đường bộ nêu nguồn tài chính để quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ và đường địa phương được bảo đảm từ Quỹ bảo trì đường bộ. Nhưng dự thảo quy định, toàn bộ việc quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông trên quốc lộ được bảo đảm hoàn toàn bằng Quỹ bảo trì đường bộ, còn đối với đường địa phương thì được hỗ trợ một phần từ Quỹ bảo trì đường bộ. Việc quy định như vậy vì: Như phân tích ở điểm 1, điểm 2 Phần III ở trên thì việc hình thành Quỹ bảo trì đường bộ ở nước ta là mới mẻ, do vậy trước mắt nghiên cứu chỉ thành lập một Quỹ bảo trì đường bộ, sau quá trình hoạt động sẽ tổng kết rút kinh nghiệm để áp dụng cho 63 tỉnh thành phố trực thuộc trung ương. Và để phù hợp với Điều 49 của Luật giao thông đường bộ thì Quỹ này có trách nhiệm hỗ trợ cho địa phương để chi cho công tác quản lý, bảo trì đường địa phương, phần còn lại các địa phương dùng từ ngân sách địa phương để bù đắp như hiện nay (cũng như đường quốc lộ thì từ ngân sách trung ương cấp vào Quỹ bảo trì đường bộ). Như vậy hệ thống đường bộ địa phương vẫn được bảo đảm từ Quỹ bảo trì đường bộ và phần đóng góp từ ngân sách địa phương.

3.3. Dự toán, quyết toán thu, chi quỹ bảo trì đường bộ.

Việc tổ chức thực hiện việc lập và giao dự toán thu chi, thanh quyết toán nguồn kinh phí cho công tác quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thực hiện như quy định hiện hành của luật Ngân sách nhà nước, Trong đó:

- Hàng năm, quỹ bảo trì đường bộ có trách nhiệm lập dự toán thu năm sau đối với các khoản thu, gửi các cơ quan có liên quan để làm cơ sở lập dự toán chi quỹ bảo trì đường bộ

- Hàng năm, cơ quan tài chính thông báo số kiểm tra dự toán chi ngân sách năm sau cấp cho quỹ bảo trì đường bộ

- Trên cơ sở số thu của quỹ bảo trì đường bộ, Bộ Giao thông vận tải và các Sở Giao thông vận tải triển khai công tác lập dự toán thu, chi quỹ bảo trì đường bộ thuộc phạm vi mình quản lý trình cơ quan có thẩm quyền xem xét, phê duyệt theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước.

- Trên cơ sở số giao dự toán thu, chi quỹ bảo trì đường bộ (bao gồm cả phần ngân sách cấp và phần thu khác) được cấp có thẩm quyền giao, Bộ Giao thông vận tải và các Sở Giao thông vận tải triển khai thực hiện việc giao dự

toán cho các đơn vị trực thuộc theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước.

- Các đơn vị được giao dự toán triển khai công tác thu, nộp ngân sách để bổ sung quỹ bảo trì đường bộ. Các đơn vị được giao dự toán chi quỹ bảo trì đường bộ triển khai việc đấu thầu, đặt hàng, giao kế hoạch cho các đơn vị thực hiện công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo quy định hiện hành.

- Các đơn vị được giao dự toán chi thực hiện việc quyết toán kinh phí theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước.

- Kết thúc năm tài chính, quỹ bảo trì đường bộ nếu không chi hết thì được chuyển sang năm sau để phục vụ các nhiệm vụ chi của công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; trường hợp số thực thu của quỹ bảo trì đường bộ trong năm không đủ chi cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thì được dùng nguồn thu của năm sau để bù đắp.

4. Chương IV: Tổ chức thực hiện

Gồm 3 Điều (Điều 11 đến Điều 13) quy định các nội dung chủ yếu:

- Vì Nghị định quy định thay đổi phương thức thu phí đường bộ, nên cần thiết phải có giải pháp xử lý các Trạm thu phí hiện nay trên hệ thống đường bộ. Dự thảo Nghị định đưa ra các giải pháp xử lý các trạm thu phí đường bộ hiện nay như sau:

- + Các trạm thu theo hình thức BOT cho tiếp tục thu để hoàn vốn đầu tư và bảo trì công trình đường bộ cho nhà đầu tư. Các công trình đường bộ được đầu tư theo hình thức BOT phải có tiêu chuẩn chất lượng đường bộ cao hơn so với đường bộ được đầu tư bằng vốn ngân sách nhà nước, đáp ứng tốt hơn nhu cầu tham gia giao thông. Trạm thu phí của dự án BOT chỉ được phép đặt trên đường đã được đầu tư bởi dự án BOT.

- + Đối với các trạm thu phí sử dụng đường bộ đã được bán quyền thu phí, Nhà nước sẽ thương thảo với nhà thầu đang sở hữu quyền thu phí để dùng nguồn quỹ bảo trì đường bộ để mua lại quyền thu phí trên, sau đó sẽ tiến hành xóa bỏ Trạm.

- + Đối với các Trạm thu phí sử dụng đường bộ được thành lập theo Văn bản số 3170/KTN ngày 25/6/1997 của Thủ tướng Chính phủ: Tiến hành rà soát lại, dùng nguồn quỹ bảo trì đường bộ để thanh toán nốt số nợ còn lại của công trình được đầu tư bằng vốn vay theo Văn bản số 3170/KTN, sau đó sẽ tiến hành xóa bỏ Trạm.

- + Đối với các Trạm thu phí sử dụng đường bộ đang thu nộp ngân sách để cấp lại cho công tác bảo trì đường bộ: Tiến hành xóa bỏ.

- Nghị định cũng quy định cụ thể trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, Bộ Thông tin và Truyền thông và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong việc chỉ đạo, tổ chức triển khai thực hiện.

5. Chương V: Điều khoản thi hành

Gồm 2 Điều (Điều 14 và Điều 15) quy định hiệu lực thi hành và trách

nhiệm thi hành Nghị định.

Về thời điểm áp dụng Nghị định dự thảo đề nghị áp dụng từ ngày 01/01/2012, lý do: Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ khi áp dụng sẽ làm thay đổi cơ bản phương thức thu phí sử dụng đường bộ hiện nay, do vậy để áp dụng sẽ phải ban hành tiếp một số văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn triển khai phương pháp mới trong thu phí sử dụng đường bộ; bên cạnh đó, cần có thời gian và lộ trình triển khai phù hợp trong việc giải quyết xử lý các trạm thu phí hiện nay (cả về tài chính, lao động, tài sản).

IV. VỀ NHỮNG VẤN ĐỀ CÓ Ý KIẾN KHÁC NHAU

(Bộ Giao thông vận tải sẽ thuyết minh cụ thể sau khi nhận được ý kiến tham gia các các Bộ và UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các đơn vị có liên quan)

V. VỀ Ý KIẾN THẨM ĐỊNH CỦA BỘ TƯ PHÁP

Trên đây là báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, trình Chính phủ dự thảo Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ. Kính trình Chính phủ xem xét, ban hành./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Các Thứ trưởng;
- Các thành viên Ban soạn thảo;
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tư pháp;
- Vụ Pháp chế, Bộ GTVT;
- Tổng Cục Đường bộ VN;
- Lưu VT, TC (B).

BỘ TRƯỞNG

Hồ Nghĩa Dũng

CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: /2010/NĐ-CP

Hà Nội, ngày tháng năm 2010

NGHỊ ĐỊNH
Về Quỹ bảo trì đường bộ

DỰ THẢO

CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;
Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 28 tháng 11 năm 2008;
Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải,

NGHỊ ĐỊNH:

CHƯƠNG I
QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1. Nghị định này quy định chi tiết thi hành Luật Giao thông đường bộ về việc thành lập, quản lý và hoạt động của quỹ bảo trì đường bộ.
2. Nghị định áp dụng đối với tổ chức, cá nhân quản lý, sử dụng đường bộ; tổ chức, cá nhân đóng góp kinh phí, quản lý và sử dụng quỹ bảo trì đường bộ.

Điều 2. Mục đích của quỹ bảo trì đường bộ

1. Huy động các nguồn lực của xã hội, các đối tượng có liên quan đến sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ cùng với ngân sách nhà nước đảm bảo kinh phí cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.
2. Đáp ứng đầy đủ, kịp thời về vốn cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; nâng cao năng lực và hiệu quả công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.
3. Nâng cao nhận thức và trách nhiệm của cộng đồng, xã hội đối với công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Điều 3. Nguồn tài chính để quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

1. Nguồn tài chính để quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông trên hệ thống quốc lộ được đảm bảo từ quỹ bảo trì đường bộ.
2. Nguồn tài chính để quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông trên hệ thống đường bộ địa phương (bao gồm đường tỉnh, đường huyện, đường xã,

đường đô thị) được bảo đảm từ Ngân sách địa phương và được hỗ trợ từ quỹ bảo trì đường bộ.

3. Nguồn tài chính để quản lý, bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trên hệ thống đường chuyên dùng, đường không do Nhà nước quản lý khai thác, đường được đầu tư không bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước do tổ chức, cá nhân quản lý khai thác chịu trách nhiệm.

CHƯƠNG II

TỔ CHỨC, CHỨC NĂNG, NHIỆM VỤ CỦA QUỸ BẢO TRÌ ĐƯỜNG BỘ

Điều 4. Thành lập quỹ bảo trì đường bộ

1. Thủ tướng Chính phủ quyết định thành lập quỹ bảo trì đường bộ.
2. Quỹ bảo trì đường bộ có tư cách pháp nhân, có con dấu và tài khoản mở tại Kho bạc nhà nước.

Điều 5. Bộ máy quản lý quỹ bảo trì đường bộ

1. Bộ máy quản lý của quỹ bảo trì đường bộ bao gồm Hội đồng quản lý quỹ bảo trì đường bộ hoạt động theo chế độ kiêm nhiệm và Văn phòng hoạt động chuyên trách.

2. Thành phần Hội đồng quản lý quỹ bảo trì đường bộ
 - Chủ tịch Hội đồng là Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.
 - Phó Chủ tịch Hội đồng là Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Thứ trưởng Bộ Tài chính; do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Bộ trưởng Bộ Tài chính đề xuất, Thủ tướng Chính phủ bổ nhiệm.
 - Các Ủy viên hội đồng gồm: Đại diện Lãnh đạo cấp Vụ của Bộ Giao thông vận tải (Vụ Tài chính, Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông), Lãnh đạo cấp Vụ của Bộ Tài chính (Vụ Hành chính sự nghiệp), Lãnh đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam và 01 đại diện của Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam; do Thủ trưởng cơ quan có thành viên tham gia Ủy viên hội đồng đề xuất, Chủ tịch Hội đồng bổ nhiệm.

3. Chủ tịch Hội đồng quản lý quỹ bảo trì đường bộ thành lập Văn phòng để giúp Hội đồng thực hiện các nhiệm vụ được giao. Văn phòng hoạt động chuyên trách, biên chế của Văn phòng do Chủ tịch Hội đồng quyết định.

Điều 6. Chức năng, nhiệm vụ của Quỹ bảo trì đường bộ

1. Quỹ bảo trì đường bộ có chức năng theo dõi, quản lý các khoản thu phục vụ cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; tham gia ý kiến trong việc phân bổ, sử dụng quỹ bảo trì đường bộ; tổ chức tuyên truyền, vận động, và tiếp nhận các khoản tài trợ, đóng góp cho quỹ bảo trì đường bộ.

2. Quỹ bảo trì đường bộ có các nhiệm vụ sau:

a. Xây dựng phương án thu phí sử dụng đường bộ, mức thu trình cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định; Lập dự toán thu của quỹ bảo trì đường bộ gửi các cơ quan theo quy định tại khoản 1 Điều 10 Nghị định này.

b. Tham gia ý kiến với Bộ Giao thông vận tải trong việc phân bổ cơ cấu dự toán chi hàng năm của quỹ bảo trì đường bộ cho công tác quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

c. Tổ chức tuyên truyền, vận động các tổ chức, cá nhân, đóng góp, tài trợ kinh phí để hình thành quỹ bảo trì đường bộ.

d. Tiếp nhận các khoản tài trợ, đóng góp tự nguyện của các tổ chức, cá nhân.

đ. Quản lý tài chính, tài sản được giao và tổ chức thực hiện ngân sách được phân bổ theo quy định của pháp luật.

CHƯƠNG III

NGUỒN TÀI CHÍNH, QUẢN LÝ SỬ DỤNG QUỸ

Điều 7. Nguồn hình thành quỹ bảo trì đường bộ

Quỹ Bảo trì đường bộ được hình thành từ các nguồn sau:

1. Ngân sách nhà nước cấp hàng năm.

2. Các khoản thu liên quan đến sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, gồm:

a. Phí sử dụng đường bộ.

b. Phí sử dụng đường bộ bổ sung khi lưu hành xe quá tải trọng cho phép của cầu, đường bộ; xe vận chuyển hàng siêu trọng trên hệ thống quốc lộ.

c. Thu cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông trên hệ thống quốc lộ.

d. Các nguồn thu khác liên quan đến sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, do Thủ tướng Chính phủ quyết định, phù hợp với việc phát triển kinh tế xã hội của đất nước từng thời kỳ.

3. Các khoản tài trợ, đóng góp tự nguyện của các tổ chức cá nhân.

4. Các nguồn thu khác theo quy định của pháp luật.

Điều 8. Phí sử dụng đường bộ

Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và xe máy chuyên dùng khi tham gia giao thông đường bộ phải chịu phí sử dụng đường bộ theo quy định:

1. Phí sử dụng đường bộ thu qua nhiên liệu được áp dụng đối với các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và xe máy chuyên dùng sử dụng nhiên liệu là xăng.

2. Phí sử dụng đường bộ thu trực tiếp theo đầu phương tiện được áp dụng đối với các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và xe máy chuyên dùng sử dụng nhiên liệu là dầu diesel (diesel).

3. Thủ tướng Chính phủ quy định cụ thể về mức thu, phương thức thu đối với phí sử dụng đường bộ quy định tại khoản 1, khoản 2, Điều này.

Điều 9. Nội dung chi của quỹ bảo trì đường bộ

Nội dung chi của quỹ bảo trì đường bộ bao gồm:

1. Chi cho việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông trên hệ thống quốc lộ; chi hoạt động của Hội đồng quản lý quỹ bảo trì đường bộ và Văn phòng.

2. Chi hỗ trợ ngân sách địa phương từ nguồn thu phí sử dụng đường bộ để thực hiện nhiệm vụ quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông trên hệ thống đường địa phương.

3. Mức chi hỗ trợ ngân sách địa phương từ nguồn thu phí sử dụng đường bộ do Thủ tướng Chính phủ quyết định hàng năm trên cơ sở đề nghị của Bộ trưởng bộ Giao thông vận tải và Chủ tịch Hội đồng quản lý quỹ bảo trì đường bộ.

Điều 10. Dự toán, quyết toán thu, chi quỹ bảo trì đường bộ.

1. Hàng năm, quỹ bảo trì đường bộ có trách nhiệm lập dự toán thu năm sau đối với các khoản thu được quy định tại các khoản 2, khoản 3, khoản 4 Điều 7 Nghị định này, gửi cho Bộ Giao thông vận tải và Bộ Tài chính để làm cơ sở lập dự toán chi quỹ bảo trì đường bộ.

2. Giao số kiểm tra chi ngân sách cấp cho quỹ bảo trì đường bộ
Bộ Tài chính thông báo cho Bộ Giao thông vận tải số kiểm tra dự toán chi ngân sách năm sau cấp cho quỹ bảo trì đường bộ.

3. Trên cơ sở số thu của quỹ bảo trì đường bộ nêu tại các khoản 1, khoản 2 Điều này, Bộ Giao thông vận tải triển khai công tác lập dự toán thu, chi quỹ bảo trì đường bộ thuộc phạm vi mình quản lý và chi hỗ trợ cho địa phương trình cơ quan có thẩm quyền xem xét, phê duyệt theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước.

4. Trên cơ sở số giao dự toán thu, chi quỹ bảo trì đường bộ (bao gồm cả phần ngân sách cấp và phần thu khác) được cấp có thẩm quyền giao, Bộ Giao thông vận tải triển khai thực hiện việc giao dự toán thu, chi quỹ bảo trì đường bộ cho các đơn vị dự toán trực thuộc theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước.

5. Các đơn vị được giao dự toán thu quỹ bảo trì đường bộ triển khai công tác thu, nộp ngân sách để bổ sung quỹ bảo trì đường bộ. Các đơn vị được giao dự toán chi quỹ bảo trì đường bộ triển khai việc đấu thầu, đặt hàng, giao kế hoạch cho các đơn vị thực hiện công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao

thông đường bộ theo quy định hiện hành. Việc quyết toán thu, chi quỹ bảo trì đường bộ được thực hiện theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước.

CHƯƠNG IV TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 11. Xử lý các trạm thu phí hiện nay trên hệ thống đường bộ

Bộ Giao thông vận tải (đối với đường quốc lộ), Ủy ban nhân dân cấp tỉnh (đối với đường địa phương) có trách nhiệm rà soát, xây dựng phương án xử lý các trạm thu phí hiện nay trên hệ thống đường bộ theo hướng:

1. Các trạm thu phí để hoàn vốn đầu tư dự án BOT thì tiếp tục triển khai thu phí đến khi hết thời hạn hợp đồng của dự án BOT.

2. Các trạm thu phí ngoài quy định tại khoản 1 Điều này thì sẽ tiến hành dừng thu kể từ ngày 01/7/2011. Kinh phí để thực hiện việc dừng thu được bảo đảm từ quỹ bảo trì đường bộ.

Điều 12. Trách nhiệm của các Bộ ngành có liên quan

1. Trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải

a. Ban hành quy chế quản lý và hoạt động của quỹ bảo trì đường bộ.

b. Chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính triển khai thực hiện quy định tại Điều 4 và Điều 11 của Nghị định này.

c. Thay mặt Chính phủ đàm phán và ký kết các thoả thuận hỗ trợ tài chính với các nhà tài trợ quốc tế đóng góp cho quỹ bảo trì đường bộ theo quy định của pháp luật.

d. Chỉ đạo, tổ chức triển khai công tác đấu thầu, đặt hàng, giao kế hoạch công tác quản lý, bảo trì công trình đường bộ thuộc phạm vi quản lý theo quy định hiện hành.

e. Định kỳ, tổng kết, đánh giá việc triển khai thực hiện Nghị định để báo cáo Thủ tướng chính phủ.

2. Trách nhiệm của Bộ Tài chính

a. Bảo đảm đủ và kịp thời phần Ngân nhà nước cấp cho quỹ bảo trì đường bộ.

b. Tổ chức theo dõi riêng các khoản thu, chi của quỹ bảo trì đường bộ.

c. Tổ chức kiểm soát thu, chi của quỹ bảo trì đường bộ theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước.

d. Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện quy định tại các điểm b, điểm c thuộc khoản 2, Điều 7; Điều 9; Điều 10 của Nghị định này.

3. Trách nhiệm của Bộ Thông tin và Truyền thông

Chỉ đạo các cơ quan thông tin, truyền thông thực hiện công tác tuyên truyền, phổ biến để thực hiện tốt Nghị định này.

Điều 13. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh

1. Chỉ đạo, tổ chức triển khai công tác đấu thầu, đặt hàng, giao kế hoạch công tác quản lý, bảo trì công trình đường bộ thuộc phạm vi quản lý theo quy định hiện hành.

2. Triển khai thực hiện quy định tại Điều 11 của Nghị định này.

CHƯƠNG V ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 14. Hiệu lực thi hành

Nghị định này có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2011.

Điều 15. Trách nhiệm thi hành

Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ: GTVT, TC, KH&ĐT, TP;
- VP BCĐ TW về phòng, chống tham nhũng;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Toà án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- UBTW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- Tổng công ty Đường sắt Việt Nam;
- VPCP: BTCN, các PCN,
Website Chính phủ, Ban Điều hành 112,
Người phát ngôn của Thủ tướng Chính phủ,
các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTTH (5b). A.

**TM. CHÍNH PHỦ
THỦ TƯỚNG**

Nguyễn Tấn Dũng