7/1/2013

VŨ THÀNH TỰ ANH
ĐỖ HOÀNG PHƯƠNG

# CHỐNG KẸT XE Ở HÀ NỘI VÀ THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

## Bối cảnh chung

Quá trình phát triển kinh tế ở Việt Nam kéo theo sự bùng nổ về đô thị hóa. Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, trong giai đoạn 2000 - 2011, dân số của TP. Hồ Chí Minh (TP.HCM) và Hà Nội - hai trung tâm kinh tế, chính trị lớn nhất nước - đã tăng lần lượt từ 5,2 lên 7,2 triệu và từ 2,7 triệu lên 6,7 triệu.[1] Cùng với quá trình đô thị hóa và thu nhập được cải thiện là sự tăng trưởng nhanh chóng của các phương tiện giao thông cá nhân. Cụ thể, số lượng xe máy và xe ô-tô của TP HCM đã tăng gần 5 lần trong khoảng thời gian này (xem Phụ lục 1). Sự thay đổi này đã đặt ra áp lực lớn lên hạ tầng giao thông của hai thành phố. Cuối năm 2011, số liệu tại 7 quận nội thành Hà Nội cho thấy tỷ lệ đất dành cho giao thông là 6,2%. Ở TP.HCM, tỷ lệ đất chung dành cho giao thông là 7,8%, trong đó ở các quận nội thành, tỷ lệ lớn nhất là 2,8% và nhỏ nhất là 0,2%. Mức này thấp hơn nhiều so với tiêu chuẩn 20% – 25% cho các đô thị lớn khác trên thế giới. Tuy nhiên, chính quyền hai thành phố này đang rất lúng túng trong việc mở rộng các hệ thống giao thông công cộng và cải thiện hạ tầng đô thị để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng.[2] Cả hai thành phố chỉ có duy nhất một phương tiện giao thông công cộng là hệ thống xe bus.[3] Tuy nhiên, tỷ lệ sử dụng xe bus công cộng ở Hà Nội và TP.HCM đều rất thấp, vào năm 2009 lần lượt chỉ là 9% và 5%.[4]

Kết quả chung là tình trạng ùn tắc và kẹt xe tăng mạnh trong những năm gần đây, gây ra chi phí đáng kể cho xã hội. Một nghiên cứu vào năm 2007 của ĐH Bách Khoa TP.HCM tính toán chi phí kẹt xe ở TP.HCM lên tới 5,7% GDP của thành phố,[5] mặc dù nghiên cứu này còn chưa tính toán đến các chi phí y tế do sức khỏe dài hạn của người tham gia giao thông bị ảnh hưởng bởi chất lượng không khí suy giảm.

[1] Tuy nhiên, dân số thực tế của cả hai thành phố này có thể cao hơn số chính thức.
[2] Nguồn: http://dothi.net/tin-tuc/chinh-sach/14852/do-thi-uu-tien-dat-cho-giao-thong-va-cong-cong.htm truy cập ngày 20/11/2012 và Quyết định 1570/QĐ-TTg.
[3] Hệ thống tàu điện ngầm đã được thiết kế và đang trong quá trình triển khai.
[4] Tỷ lệ này ở Bangkok (2003) là 29,7%, Jakarta (2002) là 33,2%, London (2003) là 18%, Bangalore (2004) là 45%. Nguồn: Huỳnh Thế Du and Cristián Bowen
[5] Nguồn: http://www.tienphong.vn/Thoi-Su/82940/TP-HCM%C2%A0Un-tac-giao-thong-gay-thiet-hai-hon-13000-ty-dongnam.html truy cập ngày 21/12/2011. Nghiên cứu giả định chi phí cơ hội cho mỗi giờ kẹt xe là 0,72 USD, trung bình mỗi đợt kẹt xe kéo dài 45 phút và chi phí nhiên liệu tính ở mức 11.000 đồng/lít. Như vậy, mỗi năm kẹt xe ở TP.HCM gây thiệt hại trung bình 13.000 tỷ đồng cho xã hội, tương đương với 5,7% GDP năm 2007.

Tình huống này do Vũ Thành Tự Anh và Đỗ Hoàng Phương biên soạn dựa theo các tư liệu công cộng. Tình huống này chỉ nhằm phục cho việc thảo luận trên lớp học và không nhằm mục đích ủng hộ hay phản đối một chính sách cụ thể nào của các tổ chức liên quan.

Bản quyền © 2013 Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright.

## Giải pháp chống kẹt xe của một số thành phố trên thế giới

### Điều tiết nhu cầu giao thông

Một trong những giải pháp để giảm thiểu ùn tắc giao thông và kẹt xe là điều tiết nhu cầu giao thông. Phương pháp này quản lý giao thông đô thị bằng cách giảm nhu cầu di chuyển và/hoặc thay đổi phân phối nhu cầu di chuyển để giảm sức ép giao thông trong các giờ cao điểm. Biện pháp thuộc loại này lần đầu tiên được áp dụng vào thời Rome cổ đại, khi hoàng đế Julius Caesar ra lệnh cấm các xe ngựa tư không được vào thành phố từ 6 giờ sáng đến 4 giờ tối để hạn chế tắc nghẽn giao thông. Một số thành phố chỉ cho phép một tỷ lệ nhất định xe được lưu thông vào một số thời điểm nhất định trong ngày (thường là vào giờ cao điểm ngày đi làm) dựa trên các số cuối của biển số. Ví dụ như cho xe biển số chẵn vào thành phố ngày thứ 2,4,6, số lẻ vào ngày thứ 3,5,7. Thành phố đầu tiên áp dụng biện pháp này là Athen vào năm 1982, sau đó được thực hiện ở nhiều thành phố khác ở khu vực Mỹ Latin như México City (1989); São Paulo (1997); Bogotá, Colombia (1998); La Paz, Bolivia (2003), San José, Costa Rica, (2005), toàn quốc gia Honduras (2008) và Quito, Ecuador (2010). Nổi tiếng nhất vẫn là trong thời gian tổ chức Olympic 2008, chính quyền thành phố Bắc Kinh đã tạm thời áp dụng biện pháp hạn chế xe cá nhân vào lưu thông vào thành phố dựa theo biển số chẵn lẻ. Biện pháp này mang lại một số hiệu quả nhất định, cụ thể là đã giảm được 45% xe lưu thông trong thời gian tổ chức Olympic.[6] Tuy nhiên, nhiều ý kiến phản đối cho rằng biện pháp này vi phạm quyền tự do di chuyển của người dân và không công bằng vì người giàu có nhiều lựa chọn hơn (chẳng hạn mua thêm xe) so với người nghèo.

Vào tháng 6/2011, để hạn chế tình trạng kẹt xe và số lượng xe ô-tô đang bùng nổ rất nhanh, lên đến gần 5 triệu chiếc ở Bắc Kinh, chính quyền thành phố này bắt đầu áp dụng lại hệ thống phân phối xe chạy vào ngày chẵn và ngày lẻ trong thành phố. Ngoài ra, Bắc Kinh cũng áp dụng hệ thống rút thăm để đăng kí quyền sử dụng xe. Mỗi tháng, thành phố sẽ cung cấp một hạn ngạch nhất định số xe được đăng kí lưu hành, những ai muốn đăng kí xe mới sẽ phải nộp đơn và chờ máy tính rút thăm xem đơn đăng kí của mình có may mắn trúng không. Để quy định rút thăm này có thêm hiệu lực, Bắc Kinh cũng cấm tất cả các xe có biển số ngoài thành phố và chỉ có những người dân cư trú dài hạn (có hộ khẩu) mới được quyền đăng kí rút thăm.

#### Đấu giá quyền sử dụng xe ô-tô ở Singapore

Vào năm 1990, để hạn chế số lượng xe ô-tô lưu thông, Chính phủ Singapore bắt đầu thực hiện chương trình Đấu giá quyền sử dụng ô-tô. Hệ thống này yêu cầu các cá nhân có nhu cầu phải tham gia đấu giá quyền mua ô-tô. Tỷ lệ số ô-tô được lưu hành được ấn định tăng trung bình khoảng 1,5%/ năm trong suốt 20 năm. Số tiền thu được từ đấu giá sẽ dùng để chi trả cho việc nâng cấp và xây dựng hệ thống hạ tầng giao thông. Quyền sử dụng này kéo dài trong 10 năm, hết 10 năm phải đấu giá gia hạn quyền sử dụng hoặc phải xuất khẩu xe ra nước ngoài. Thời hạn gia hạn quyền sử dụng được chia thành 5 năm và 10 năm. Quyền sử dụng xe được chia làm 5 loại:

- Danh mục quyền sử dụng không được chuyển nhượng:
  - Mục A : Ô-tô (1600 phân khối trở xuống) và taxi
  - Mục B : Ô-tô (1600 phân khối trở lên)
  - Mục D : Mô-tô hai bánh
- Danh mục quyền sử dụng được quyền chuyển nhượng (chỉ được chuyển nhượng bởi chủ sở hữu cá nhân, chủ sở hữu doanh nghiệp không dược quyền chuyển nhượng):
  - Mục C : Xe chở hàng hóa và xe bus
  - Mục E : Tất cả các loại xe khác

[6] http://english.people.com.cn/90001/90776/90882/7396935.html truy cập ngày 6/3/2012

## Thu phí tắc nghẽn giao thông vào khu vực trung tâm

Phí tắc nghẽn giao thông là một dạng phụ phí đánh vào người sử dụng phương tiện giao thông trong thời gian cao điểm nhằm hạn chế tình trạng tắc nghẽn giao thông. Hiên tại có bốn hình thức chủ yếu để đánh phí tắc nghẽn giao thông, bao gồm:

- Thành lập một vành đai xung quanh thành phố hoặc khu phố trung tâm, khi các xe vượt qua vành đai vào hướng trung tâm sẽ bị tính phí.
- Khu vực giới hạn trong thành phố hoặc trung tâm thành phố, khi xe lưu thông trong khu vực này sẽ bị tính phí.
- Hệ thống thu phí cầu, hầm chui hoặc hệ thống kết nối khác vào thành phố hoặc trung tâm thành phố.
- Hệ thống vành đai hoặc công trình giao thông mà khi sử dụng sẽ bị thu phí (ví dụ, tính phí theo số km di chuyển trong khu vực trung tâm).

Phương pháp này có ưu thế là tạo ra động cơ giúp người sử dụng phương tiện giao thông phân bổ tốt hơn các nguồn lực khan hiếm, tương tự như việc rạp chiếu phim định giá vé cao vào cuối tuần và buổi tối, hay giá phòng khách sạn đắt hơn vào mùa cao điểm. Tuy nhiên, những ý kiến phản đối cho rằng phương pháp này có chi phí thực hiện quá cao, không hiệu quả, và không công bằng với những người có thu nhập thấp và trung bình. Ngoài ra, luôn xảy ra các cuộc tranh luận về cách phân bổ nguồn phí tắc nghẽn thu được, cụ thể là dùng vào việc mở rộng hệ thống giao thông của nơi thu phí hay dùng để hỗ trợ phát triển hệ thống giao thông công cộng. Hiện tại trên thế giới có 4 thành phố lớn là Singapore, London, Milan, Stockholm và một số thành phố nhỏ hơn đã áp dụng phương pháp này.

## Phí tắc nghẽn ở Singapore

Singpore là thành phố đầu tiên trên thế giới áp dụng hệ thống thu phí tắc nghẽn giao thông vào năm 1975. Giai đoạn này, do hạn chế về mặt công nghệ nên việc thu phí được thực hiện bằng cách khi lưu thông vào khu vực trung tâm vào giờ cao điểm, mỗi xe phải mua một giấy phép đặc biệt và dán lên kính chắn gió. Giấy phép có thể được mua theo tháng hoặc mua tại chỗ tại 16 quầy bên vệ đường dẫn vào khu trung tâm. Những rào chắn tại 33 điểm vào khu trung tâm thành phố đều có trang bị đèn chớp để báo hiệu khi nào giờ hạn chế có hiệu lực, và cảnh sát đóng chốt tại lối vào để theo dõi tình trạng chấp hành. Giấy phép hợp lệ rất dễ nhận ra vì có ghi mã màu theo từng tháng và đối với giấy phép ngày thì ngày tháng được in bằng chữ số đen đậm. Tuy nhiên, kết quả thực hiện có một số hạn chế khi việc thu phí làm tăng lưu lượng giao thông ở các đường vành đai trong giờ tính phí và gia tăng lượng xe vào khu vực thu phí ngay trước và sau giờ tính phí.

Vào năm 1998, chính quyền Singapore bắt đầu hiện đại hóa hệ thống thu phí bằng cách thu phí điện tử. Mỗi xe tham gia giao thông bắt buộc phải mua một thiết bị có màn hình gắn trong xe, dùng để thu phát tín hiệu với với máy thu sóng đặt bên đường. Mỗi xe phải mua thẻ trả trước (có thể thanh toán qua mạng trực tuyến) và gắn vào thiết bị, khi xe chạy qua các trục đường có tính phí thì máy tính sẽ tự động trừ phí vào tài khoản của thẻ với mức phí 10 SGD. Khi thanh toán, số tiền bị trừ sẽ hiển thị lên trên màn hình LCD của thiết bị đó. Khi tài khoản không đủ chi trả phí tắc nghẽn thì sẽ bị phạt thêm tiền. Hệ thống này tiếp tục được cải tiến thêm vào năm 2008. Đầu tiên, là thành phố xây dựng một hế thống ước lượng và dự đoán lưu lượng giao thông trong khoảng thời gian trước 1 giờ dựa vào các dữ liệu lịch sử và theo thời gian thực của các luồng giao thông. Sau đó, hệ thống sẽ thông báo đến các tài xế về khu vực có nguy cơ kẹt xe và mức phí khi đi vào các khu vực đó. Nhờ khả năng dự đoán chính xác trên 85% trong khoảng thời gian từ 10 – 60 phút, phí tắc nghẽn được đánh theo thời gian thực đúng với mức độ tắc nghẽn khác nhau giữa các khu vực. Hiện tại cơ quan giao thông của Singapore đang có kế hoạch nâng cấp tiếp hệ thống này theo công nghệ định vị toàn cầu GPS.

## Phí tắc nghẽn ở London

Vào năm 2003, thành phố London cũng tham khảo kinh nghiệm của Singapore và tiến hành thu phí tắc nghẽn giao thông. Phí này được áp dụng cho các xe ô-tô ở khu trung tâm từ 7h đến 18h hằng ngày từ thứ hai đến thứ sáu. Phí áp dụng là 10 Bảng Anh một ngày, phạt từ 60 – 180 Bảng khi không chi trả tiền ùn tắc. Công nghệ được áp dụng ở London là sử dụng Camera để nhận diện tự động biển số xe. Đến năm 2011, hệ thống thu phí được nâng cấp thêm Hệ thống thu phí tự động hằng tháng vào thẻ tín dụng của chủ xe.

## Chính sách chống kẹt xe ở Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội

### *Tổng quan về các biện pháp chống kẹt xe ở TP.HCM và Hà Nội*

Đối mặt với tình trạng giao thông ngày càng xấu đi, TP.HCM và Hà Nội đã nỗ lực đề ra nhiều biện pháp để giải quyết vấn đề tắc nghẽn giao thông và kẹt xe. Ngoài những biện pháp mang tính căn cơ, dài hạn và tổng thể như quy hoạch và phát triển các khu đô thị vệ tinh, cải tạo hệ thống hạ tầng đô thị, mở rộng diện tích dành cho giao thông hiện tại, xây dựng các hệ thống giao thông công cộng như metro, xe bus, đường sắt trên cao, thì các nhà quản lý hai thành phố cũng xem xét và sử dụng một số biện pháp mang tính ngắn hạn hơn.

Trong hai đô thị trên thì TP. HCM bắt đầu quan tâm các biện pháp chống kẹt xe trước. Từ năm 2003, khi mật độ giao thông tăng dần, thành phố đã tiến hành các biện pháp cải thiện tạm thời hệ thống giao thông như: phân luồng một chiều các tuyến phố, cấm xe tải lưu thông ban ngày, mở rộng nút giao thông... Đến năm 2007, khi dự án cải tạo vệ sinh môi trường được thực hiện trên quy mô lớn, rất nhiều lô cốt được dựng lên chiếm lĩnh một diện tích lớn các con đường, tình trạng giao thông trở nên tồi tệ nhanh chóng. Trước sự phản ứng gay gắt của dân cư thành phố, Ủy Ban Nhân Dân (UBND) TP. HCM nhanh chóng đề ra gói 8 biện pháp "cấp bách" để cải thiện tức thời tình trạng giao thông bao gồm:

- Bố trí thời gian học tập, công việc lệch ca, lệch giờ.
- Tăng cường công tác tuyên truyền, giáo dục nhằm nâng cao ý thức chấp hành pháp luật giao thông đường bộ của người tham gia giao thông.
- Chấn chỉnh trật tự đô thị và lập lại trật tự lòng lề đường.
- Phân luồng giao thông một chiều các tuyến đường, khu vực thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông; triển khai các dự án cải tạo kích thước hình học các giao lộ, đảm bảo an toàn giao thông…
- Chấn chỉnh hoạt động xe buýt.
- Đẩy nhanh tiến độ thi công xây dựng các công trình giao thông trọng điểm đang chiếm dụng lòng đường.
- Thành lập Ban Chỉ huy thường trực phòng chống tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông trên địa bàn thành phố và từng quận, huyện.
- Tăng cường tuần tra, xử phạt các hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

Tuy nhiên, việc thực hiện nhanh chóng các biện pháp này không mang lại kết quả đáng kể nào, đôi lúc còn làm tình trạng giao thông xấu đi. Một số giải pháp như đổi giờ làm hay chấn chỉnh vỉa hè còn không đề ra được phương án khả thi để thực hiện.

Kết quả không như mong đợi, TP HCM đành phải chuyển sang các phương án khác để chống kẹt xe. Một phương pháp được Sở giao thông Vận tải thành phố đề xuất là cho xe lưu thông ngày chẵn ngày lẻ. Thực tế là vào đầu năm 2003, đề án được đưa ra nhưng khi lấy ý kiến các ban ngành bị phản đối dữ dội nên đã không được thực hiện. Sau đó đề án lại được đề cập hai lần nữa vào năm 2007, 2011 nhưng cũng vấp phải ý kiến phản đối. Về mặt kỹ thuật, ý kiến phản đối lớn nhất cho rằng do giá xe máy 2 bánh trở nên ngày càng thấp so với thu nhập chung, áp dụng chính sách này sẽ khuyến khích người dân mua

thêm nhiều xe máy vừa gây lãng phí xã hội mà vẫn không giảm nhiều được ùn tắc. Các doanh nghiệp vận tải thì cho rằng việc hạn chế như vậy sẽ làm chi phí tăng lên, gây khó khăn lớn cho hoạt động của họ.

Một kế hoạch khác được đưa ra thảo luận là thu phí mỗi đầu phương tiện xe gắn máy 2 bánh 500.000 đồng/năm và ô-tô 10 triệu đồng/năm đối với phương tiện lưu thông ở thành phố. Biện pháp này được trình Bộ Tài chính vào năm 2008 nhưng Bộ Tài chính nhanh chóng không đồng ý vì cho rằng phương án này không khả thi vì không thể kiểm soát các xe đăng kí ở tỉnh vào thành phố.[7] Vào năm 2009 trong một nỗ lực khác, UBND TPHCM giao cho Công ty TNHH Tiên Phong nghiên cứu một phương án khả thi để thu phí vào khu vực trung tâm thành phố. Đến cuối năm 2011, công ty đã này trình một đề án khả thi cho UBND TPHCM kiến nghị thực hiện trong quý 2 năm 2012.

Phối hợp với hai thành phố vào tháng 5/2011, Bộ Tài chính có ban hành một văn bản cho phép tăng một số phí khi đăng kí xe máy và ô-tô như phí trước bạ phí cấp biển số, cho phép mức thu ở hai đô thị lớn cao hơn so với các địa phương còn lại. Cụ thể, trong mức khung tối đa 20%: Hà Nội chọn mức 20% và TP Hồ Chí Minh chọn mức 15%. Đây là một biện pháp kì vọng giảm số lượng xe tiêu thụ. Vào tháng 8/2011, Chính phủ ban hành nghị quyết 88/NQ-CP chỉ đạo các biện pháp chấn chỉnh tình hình giao thông ở Việt Nam. Trong văn bản này, Bộ Giao Thông Vận Tải (GTVT) được chỉ đạo phối hợp với UBND TP. HCM và Hà Nội đưa ra các biện pháp hạn chế xe cá nhân để giảm ùn tắc và kẹt xe. Tháng 9/2011, Bộ trưởng Bộ GTVT vừa mới nhậm chức được hơn một tháng, đã đề xuất một nhóm giảm pháp nhằm muốn giảm thiểu ngay tình trạng giao thông ngày càng xấu đi, bao gồm:

- Đổi giờ làm và quy hoạch lại hệ thống đậu xe lòng lề đường;
- Tăng thu phí phục vụ giao thông;
- Áp dụng phí sử dụng xe cá nhân với thành phố lớn;
- Áp dụng phí đi vào khu trung tâm.

### *Đề án thu phí vào khu trung tâm TP Hồ Chí Minh của Công ty TNHH Tiên Phong*

Tháng 9/2011, Công ty TNHH Tiên Phong (ITP) có gửi UBND TP.HCM một đề án nghiên cứu khả thi về việc thu phí vào khu vực trung tâm TP.HCM. Đề án này đề nghị thu phí ô-tô đi vào khu vực trung tâm bao gồm một phần lớn quận 1 và một phần quận 3 TP.HCM (xem bản đồ phụ lục 7) từ 6h sáng đến 20h tối các ngày từ thứ hai đến thứ sáu, trừ ngày lễ. ITP cho rằng chỉ thu phí xe ô-tô mà không thu phí xe gắn máy vì tính toán của họ cho thấy 10% người dân đi ôtô chiếm 55% diện tích mặt đường và 80% đi xe gắn máy chiếm 40% mặt đường nên việc hạn chế xe ô-tô sẽ hiệu quả hơn trong việc chống ùn tắc giao thông.

Phương án mà ITD đưa ra trong báo cáo nghiên cứu khả thi là áp dụng hệ thống thu phí giao thông theo phương pháp đang được sử dụng tại Singapore. Theo đó, mỗi ô-tô đi vào trung tâm sẽ phải gắn một đầu thu phát sóng (OBU) sử dụng công nghệ giao tiếp sóng ngắn DSRC 5,8 GHz. Tại các cửa ngõ đi vào khu vực thu phí sẽ lắp đặt thiết bị nhận dạng và phân loại xe, giao tiếp bằng sóng với OBU. Khi xe đi qua 1 trong 35 trạm thu phí, thiết bị sẽ nhận diện xe, xử lý dữ liệu và trừ tiền tự động vào tài khoản của OBU cho mỗi lượt. Cổng thu phí sẽ được đặt tại những nơi ô-tô chạy qua với tốc độ trung bình để đảm bảo kiểm soát được tất cả các xe vào trung tâm.

Xe ô-tô thường xuyên đi vào khu trung tâm sẽ phải mua thiết bị OBU trị giá 800.000 đồng và gắn vào kính chiếu hậu của xe ôtô, sau đó mở tài khoản thanh toán. Các phương tiện ngoại tỉnh, vãng lai đi vào khu trung tâm sẽ phải thuê OBU và đóng trước một khoản tiền trả trước nhất định tại các điểm giao dịch. Để đảm bảo chính sách được thực hiện, ô-tô đi vào trung tâm thành phố mà không có OBU thì camera chụp lại biển số rồi đưa thông tin về lực lượng cảnh sát giao thông để truy thu và xử phạt sau. Do có nhiều tuyến đường nhỏ khác để vào khu trung tâm nên sẽ lắp đặt các camera tại các tuyến đó để ghi

[7] http://vnexpress.net/gl/xa-hoi/2008/04/3ba01093/ và http://vnexpress.net/gl/xa-hoi/2008/03/3ba007da/, truy cập ngày 25/2/2011

lại bảng số và phạt "nguội" nặng những xe né trạm thu phí. Ngoài ra, còn tổ chức một đội tuần tra sử dụng thiết bị điện tử để kiểm tra xem có xe ở khu vực trung tâm có nằm trong trạng thái vi phạm hay không. Trong thời gian đầu áp dụng, mức phí để đi vào khu vực thu phí là 30.000 đồng cho xe ô-tô từ 4-7 chỗ; 50.000 đồng cho xe ô-tô trên 7 chỗ và xe tải; các loại xe công và xe bus được miễn phí. Sau đó sẽ mở rộng chia làm 2 khung phí: giờ thấp điểm và giờ cao điểm, giờ thấp điểm vẫn mức phí ở trên và giờ cao điểm có mức phí lần lượt 50.000 đồng và 70.000 đồng cho 2 loại phương tiện.

Theo đề án, nhằm đảm bảo tính khả thi, ITP sử dụng phần mềm HOUTRANS (Qui hoạch tổng thể về giao thông đô thị TP.HCM) do Tổ chức hợp tác quốc Tế Nhật Bản (JICA) cung cấp, sau đó đưa vào các dữ liệu đầu vào hiện tại và dự báo của luồng giao thông, vận tốc giao thông, các đối tượng tham gia giao thông… để tính toán tác động của việc thu phí với hệ thống giao thông toàn thành phố. Ngoài ra, để tránh việc tăng quá mức lưu lượng giao thông ở các vành đai, ngoài thu phí, công ty đề nghị chỉ triển khai dự án sau khi các dự án giao thông như hầm chui Thủ Thiêm, Vành đai ngoài… được lưu thông xe.

ITP đề nghị với thành phố thực hiện dự án này theo phương án BTO (xây dựng - chuyển giao - vận hành) với tổng mức vốn đầu tư ban đầu là 1.300 tỷ đồng. Đơn vị thực hiện dự án sẽ là Công ty cổ phần liên doanh với vốn góp của Tiên Phong (32%), ngân hàng thương mại tham gia (10%), Công ty Tài chính Nhà nước TP.HCM (10%) và các cổ đông tư nhân khác (mỗi bên không quá 20%). Vốn chủ sở hữu của công ty là 400 tỷ và vốn vay là 900 tỷ đồng. Công ty này sẽ không thu phí trực tiếp mà chỉ nhận đầu tư ban đầu và vận hành, doanh thu của công ty là từ chi phí vận hành và chi phí hoàn vốn từ ngân sách nhà nước. Phía thành phố tiến hành thanh toán đầu tư ban đầu cho công ty trong vòng 5 năm, nếu không đủ sẽ kéo dài thêm thời gian hoàn vốn. Ngân sách thành phố được lợi từ nguồn thu phí, Thuế Thu nhập doanh nghiệp của công ty và tiền phạt xe trốn trạm. ITD cho rằng phương án này là tốt nhất vì sẽ chia sẻ rủi ro giữa các bên, và hệ thống thu phí là sở hữu của nhà nước nên làm giảm bớt ý kiến phản đối từ người dân. Ngoài ra, công ty cũng đề xuất UBND Thành phố thêm ưu đãi cho doanh nghiệp vận hành: miễn giảm thuế Thu nhập doanh nghiệp như là một doanh nghiệp công nghệ cao, giảm thuế VAT cho thiết bị dự án, hỗ trợ đất xây văn phòng dự án và ưu đãi được tham gia hệ thống mở rộng trong tương lai. Tính toán từ mô hình trong báo cáo cho thấy lưu lượng phương tiện giao thông chung trên toàn thành phố sẽ giảm 9%, tại khu trung tâm sẽ giảm 28% và thời gian kẹt xe giảm 40%, lợi ích cho khu vực trung tâm 16 tỷ đồng/ ngày. Tính chung một năm tiết kiệm chi phí về mặt thời gian là 3.000 tỷ đồng và thu ngân sách trung bình mỗi năm 600 tỷ đồng. Nguồn thu này sẽ được thành phố đầu tư cho hệ thống hạ tầng giao thông.

Tuy nhiên, đề án cũng gặp nhiều ý kiến phản đối. Một số nghi ngờ việc thu phí như vậy liệu có thật sự làm giảm kẹt xe toàn thành phố hay không khi mật độ lưu thông toàn thành phố hiện nay rất cao; và ranh giới về tập trung hoạt động thương mại, dịch vụ giữa khu trung tâm quận 1 và các quận khác khá mờ nhạt thì tại sao chỉ thu phí riêng quận 1 và 3. Ý kiến khác cho rằng việc thu phí sẽ dẫn đến hành vi xe taxi đậu xe hoặc chạy xe lòng vòng khu quận 1 để đón khách có thể làm tăng áp lực xe ở khu vực trung tâm của quận 1, 3.

### *Đổi giờ làm và cấm giữ xe ở Hà Nội*

Tại Hà Nội, thành phố nhanh chóng tiếp nhận chính sách mới của Bộ trưởng GTVT bằng việc tiến hành thực hiện biện pháp đổi giờ làm. UBND Hà Nội gửi văn bản đến các ban ngành để xin ý kiến. Các nơi này gửi lại bằng một đề xuất đổi giờ làm riêng của mình. Đến tháng 12 năm 2011, UBND và Hội đồng Nhân dân Hà Nội đã thông qua một phương án thực hiện vào tháng 2 năm 2012 và được phê duyệt bởi Bộ GTVT. Giờ làm được đổi như sau:

- Các trường mầm non, tiểu học, trung học cơ sở học từ 8h và kết thúc vào 17h, tiếp nhận học sinh từ 7h30 và quản lý học sinh đến 17h30 hàng ngày.
- Các trường đại học, học viện, cao đẳng, trung học chuyên nghiệp, dạy nghề, trung học phổ thông bắt đầu học từ trước 7h, kết thúc sau 19h.

- Thời gian làm việc của các cơ quan, tổ chức trung ương, thành phố, quận huyện, xã, thị trấn vẫn làm việc từ 8h và kết thúc vào 17h. Các trung tâm thương mại (trừ ngân hàng tài chính) bắt đầu làm việc từ 9h và kết thúc sau 19h.

Để hỗ trợ cho việc thay đổi giờ làm và nhu cầu di chuyển sớm vào buổi sáng và muộn hơn vào buổi chiều của sinh viên, Sở GTVT tăng chuyến xe bus để phục vụ. Cụ thể, 17 chuyến được kéo dài thời gian hoạt động thêm 30 phút từ 6h đến 19h30 so với 6h30 đến 19h và tăng tần suất giờ cao điểm lên 6-7 phút/chuyến so 10 phút/chuyến trước đó. Ngoài ra, các 6 tuyến xe bus nhanh cũng tăng từ 86 chuyến/ngày lên 127 chuyến/ngày. Sau hơn 1 tuần thực hiện, việc đổi giờ làm việc đã ảnh hưởng rất lớn đến một nhóm học sinh, sinh viên đi học và giáo viên làm việc trong các trường THPT nên giờ học của THPT được dời lại, kết thúc lúc 18h thay cho 19h như trước đó.

Một biện pháp khác cũng được UBND Hà Nội thực hiện chóng vánh để chống ùn tắc giao thông. Vào tháng 11/2011, Sở GTVT phối hợp với các Sở khác trình một đề án liên ngành cấm đậu xe, trông giữ trên vỉa hè và lòng đường trên các tuyến phố tại 7 quận nội ô Hà Nội. Đề án này cấm giữ xe trên 274 tuyến phố theo tiêu chí như sau:

- Các tuyến phố có mặt cắt ngang nhỏ hơn 7,5m và vỉa hè có mặt cắt ngang nhỏ hơn 5m;
- Trục giao thông, đường vành đai, tuyến đường hướng tâm có lưu lượng phương tiện giao thông lớn, các điểm đỗ xe, bãi đỗ xe nằm cạnh các ngã ba, ngã tư, các tuyến phố đưa đón đoàn ngoại giao và các khu vực bảo vệ.

Còn lại 231 tuyến phố sẽ tiếp tục duy trì cấp phép trông giữ xe và đậu xe. Đề án này được trình và sau đó phê duyệt rất nhanh mà gần như không tham khảo ý kiến phản biện của công luận. Đến 6/2/2012, đề án được phê duyệt và tiến hành với số tuyến phố thực hiện chỉ còn 262 tuyến so với 274 so với đề án ban đầu. Mặc dù, quy định mới làm giảm một lượng lớn diện tích đậu xe nhưng TP Hà Nội hoàn toàn không có đánh giá tác động và không đưa ra các phương án bổ sung để tăng diện tích đỗ xe ở các tuyến đường bị cấm. Do đó, việc thực hiện đề án này không thật sự suôn sẻ. Đầu tiên, là khái niệm mập mờ giữa cấm "trông giữ xe" có bao gồm cấm việc người dân có dừng hoặc đậu xe trên vỉa hè nhà mình hay không, do đó việc xử lý các trường hợp vi phạm rất khó khăn. Nếu xử lý vi phạm đúng theo nghĩa "cấm dừng xe" thì ảnh hưởng rất lớn việc kinh doanh của các cửa hàng mặt tiền, do đó các hộ này kiến nghị lên chính quyền quận. Các quận này đành phải kiến nghị cho đậu xe trên vỉa hè có chiều rộng trên 3m. Nhưng do số lượng các đường này không nhiều nên các đường có vỉa hè dưới 3m cho đậu xe xiên trên vỉa hè nhằm tạo điều kiện cho các cửa hàng có thể hoạt động.

Thứ hai, do nhu cầu giữ xe rất lớn, dẫn đến nhiều chỗ đậu xe nhanh chóng được mở ra trong các ngõ nhỏ, lượng xe vốn được đậu ở vỉa hè và lòng đường đã chuyển sang đậu ở các ngõ nhỏ của các tuyến đường chính. Các chỗ này không được cấp phép và quản lý do đó xảy ra tình trạng tăng giá cao hơn quy định tiếp tục gây phản ứng của những người đi làm việc có nhu cầu gửi xe. Ngay lập tức trước sự phản ứng từ nhiều phía, chỉ sau 1 tuần thực hiện cấm đỗ xe, Sở GTVT chữa cháy nhanh bằng cách làm rõ quy định trong 262 tuyến phố trước đó là "cấm trông giữ xe" thì chỉ có 54 tuyến phố là phải cấm dừng, đỗ xe ở lòng lề đường và vỉa hè.

Thực tế vào năm 2003, TP Hà Nội giao cho Công ty khai thác điểm đỗ xe Hà Nội lập 9 dự án đầu tư bãi giữ xe bằng vốn ngân sách với diện tích hơn 42 ha. Tuy nhiên, ba năm sau, TP Hà Nội với chủ trương xã hội hóa đã tư nhân hóa các dự án trên. Nhiều bãi giữ xe đã biến đổi thành các trung tâm thương mại, thậm chí 1 bãi giữ xe còn được xây dựng thành trụ sở của Sở Kế Hoạch Đầu Tư. Cũng trong năm 2003, thành phố cũng quy hoạch đến 2010 thêm 34 bãi giữ xe nhưng hoàn toàn không được thực hiện. Trả lời phóng vấn báo VnExpress, Phó giám đốc Sở Giao thông vận tải Hà Nội cho biết rằng các dự

án giữ xe này này hiệu quả kinh tế không cao do thiếu hỗ trợ về chính sách nên đã được chuyển đổi thành các dự án khác.[8]

### *Đề án của Bộ Giao thông Vận Tải về các loại phí xe cá nhân ở thành phố lớn*

Theo một hướng khác, Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải đã ký Tờ trình số 8868/TTr-Bộ GTVT ngày 28/12/2011 với Chính phủ xem xét trình Uỷ ban Thường vụ Quốc Hội về đề án chống kẹt xe bằng việc thu phí đối với xe cá nhân - mà cụ thể là xe máy ở 5 đô thị lớn. Mức thu phí thấp nhất là 500.000 đồng cho xe máy có dung tích xy-lanh dưới 175cc và cao nhất là 50.000.000 đồng cho xe ô-tô các loại có dung tích xy-lanh hơn 3000cc. Bộ trưởng cho rằng đề án này là rất công bằng khi các phương tiện sử dụng nhiều cơ sở hạ tầng phải trả nhiều phí hơn, còn người đi bộ và đi xe đạp không sử dụng nhiều sẽ trả phí ít hơn. Nguồn phí thu được sẽ dùng như sau: cơ quan thu phí đối với ô-tô được để lại 1,5%; cơ quan thu phí mô-tô được để lại 5% số thu để chi cho công tác tổ chức thu, số còn lại được dùng để tạo nguồn chi cho các giải pháp chống ùn tắc giao thông và giảm thiểu tai nạn giao thông.

Ngoài ra, cơ quan quản lý cũng xây dựng hệ thống thu phí thí điểm vào khu trung tâm giờ cao điểm tại 5 thành phố lớn với mức phí là 30.000 đồng/lượt đối với xe ô-tô chở người đến 7 chỗ ngồi, 50.000 đồng/lượt đối với các loại ô-tô còn lại và miễn phí đối với xe công, xe bus. Dự tính giờ cao điểm buổi sáng từ 6h - 8h30; chiều từ 16h - 19h (trừ các ngày lễ, thứ 7, Chủ nhật). Đề xuất này của bộ GTVT gặp một số ý kiến phản đối, một trong đó cho rằng mức phí như vậy là khá cao so với thu nhập người dân ở Việt Nam trong khi người dân đã phải đóng quá nhiều phí khi tham gia giao thông (xem phụ lục 11). Ý kiến khác tiếp tục lại đề cập đến tính khả thi của dự án thu phí vào khu vực trung tâm.

[8] http://vnexpress.net/gl/xa-hoi/2012/02/34-diem-do-xe-ha-noi-van-nam-tren-giay/
http://vnexpress.net/gl/xa-hoi/2012/02/nhieu-bai-do-xe-thu-do-bien-thanh-trung-tam-thuong-mai/
http://vnexpress.net/gl/xa-hoi/2012/02/ha-noi-chua-quan-tam-dau-tu-bai-do-xe/, tất cả truy cập vào ngày 31/3/2012

## Phụ Lục 1: Một số chỉ tiêu về dân số, thu nhập và giao thông của TP. HCM

| Năm | Dân Số | Số lượng xe máy (nghìn) | Số lượng ô-tô (nghìn) | Thu nhập đầu người (USD theo giá thực tế) |
|---|---|---|---|---|
| 2000 | 5.249 | 1.571 | 131,0 | 996 |
| 2001 | 5.449 | 1.970 | - | 1.032 |
| 2002 | 5.659 | 2.285 | 158,2 | 1.106 |
| 2003 | 5.867 | 2.306 | 221,7 | 1.235 |
| 2004 | 6.063 | 2.429 | 253,0 (115,0 tư nhân) | 1.433 |
| 2005 | 6.24 | 2.623 | 267,8 | 1.664 |
| 2006 | 6.425 | 2.903 | 296,1 | 1.847 |
| 2007 | 6.602 | 3.406 | 399,0 (202,0 tư nhân) | 2.154 |
| 2008 | 7.000 | - | - | 2.419 |
| 2009 | 7.202 | - | - | 2.530 |
| 2010 | 7.396 | - | - | 2.871 |
| 2011 | - | 5.519 | 493,3 | - |

*Nguồn: Niêm giám Thống Kê TP. HCM, Sở Giao thông Vận Tải Hồ Chí Minh*

## Phụ lục 2: Phí trước bạ, khung phí cấp biển số của Bộ Tài chính và mức áp dụng của Hà Nội

| Chỉ tiêu | Mức cũ áp dụng của Hà Nội | Mức khung của Bộ Tài | Mức mới áp dụng của Hà Nội* |
|---|---|---|---|
| **Thuế trước bạ cấp lần đầu** | 12% | 10 – 20% | 20% |
| **Thuế trước bạ lần hai** | 12% | 10 – 20% | 12% |
| **Ôtô dưới 10 chỗ không kinh** | 150,000 đồng | 2,000,000 - 20,000,000 đồng | 20,000,000 đồng |
| **Ôtô khác không kinh doanh** | 2,000,000 đồng đồng | 150,000 - 500,000 đồng | 500,000 đồng |
| **Xe máy trị giá dưới 15 triệu** | 500,000 đồng | 500,000 - 1,000,000 đồng | 500,000 đồng |
| **Xe máy trị giá từ 15 - 40 triệu** | 1,000,000 đồng đồng | 1,000,000 - 2,000,000 đồng | 2,000,000 đồng |
| **Xe máy trị giá trên 40 triệu** | 2,000,000 đồng đồng | 2,000,000 - 4,000,000 đồng | 4,000,000 đồng |

* Tháng 12/2012, Bộ Tài chính lại đề xuất giảm phí trước bạ xuống còn tối đa 15% cho lần đầu và dưới 2% cho các lần tiếp theo

*Nguồn: Tổng hợp từ http://www.tapchithue.com/c25t16198-ha-noi-tang-kich-tran-nhieu-loai-le-phi-oto-xe-may.htm, truy cập ngày 21/11/2012*

## Phụ lục 3: Một số chỉ tiêu về xe bus và xe taxi TP HCM

| | 2002 | 2005 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|
| **Số lượng xe bus** | 2,100 | 3,250 | 3,096 | 2,988 |
| Số lượng xe thuộc nhà nước | 68 | 648 | 677 | 678 |
| **Số lượng được quy đổi thành xe bus 50 chỗ** | 848 | 3,049 | 3,220 | 3,108 |
| **Số lượng tuyến** | 97 | 143 | 148 | 148 |
| Số lượng tuyến được trợ giá | 45 | 98 | 112 | - |
| **Chiều dài các tuyến đường** | 1,542 | 2,730 | 3,489 | 3,501 |
| Các tuyến được trợ giá | - | - | 2,113 | - |
| **Số lượng xe bus 50 chỗ /1000 dân** | 0.15 | 0.49 | 0.45 | 0.42 |
| **Số lượt sử dụng trong đó** | 103.5 | 208.7 | 342.1 | 360.3 |
| Xe được tổ chức | 36.2 | 208.7 | 342.1 | 360.3 |
| Xe được trợ giá | 21.4 | 199.7 | 297.2 | 326.7 |
| **Tỷ lệ phần trăm số trên tổng lượt di chuyển** | 2.2% | - | - | 5.4% |
| **Trợ giá (tỷ đồng, giá danh nghĩa)** | 40 | 424 | 781 | 841 |
| **Trợ giá trên tỷ lệ % ngân sách TP** | 0.39% | 21% | 1.73% | 1.79% |
| **Trợ giá trên mỗi hành khách** | | | | |
| Giá danh nghĩa | 1,848 | 2,124 | 2,628 | 2,575 |
| Giá năm 2002 | 1,848 | 1,719 | 1,369 | 1,224 |

*Nguồn: Sở Giao thông Vận tải TP.HCM*

**Phụ lục 4: Phí quyền đấu giá sử dụng ô-tô ở Singapore tháng 2/2012**

| | Mục A : Ô-tô (1600 cc trở xuống) và taxi | | Mục B : Ô-tô (1600 phân khối trở lên) | | Mục D : Mô-tô hai bánh | | Mục C : Xe chở hàng hóa và xe bus | | Mục E : Tất cả các loại xe | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Đấu giá lần 1 | Đấu giá lần 2 | Đấu giá lần 1 | Đấu giá lần 2 | Đấu giá lần 1 | Đấu giá lần 2 | Đấu giá lần 1 | Đấu giá lần 2 | Đấu giá lần 1 | Đấu giá lần 2 |
| **Số lượng quota** | 619 | 624 | 350 | 351 | 162 | 164 | 412 | 413 | 312 | 314 |
| **Số lượng quyền sử dụng xe được đấu giá thành công** | 571 | 607 | 346 | 348 | 158 | 149 | 409 | 389 | 312 | 296 |
| **Số lượng tham gia** | 1,058 | 1,017 | 635 | 580 | 307 | 248 | 512 | 509 | 425 | 507 |
| **Phí sử dụng xe** | $52,809 | $57,009 | $73,890 | $78,189 | $49,801 | $52,004 | $1,802 | $2,012 | $73,801 | $78,000 |

*Nguồn: báo cáo của http://www.onemotoring.com.sg*

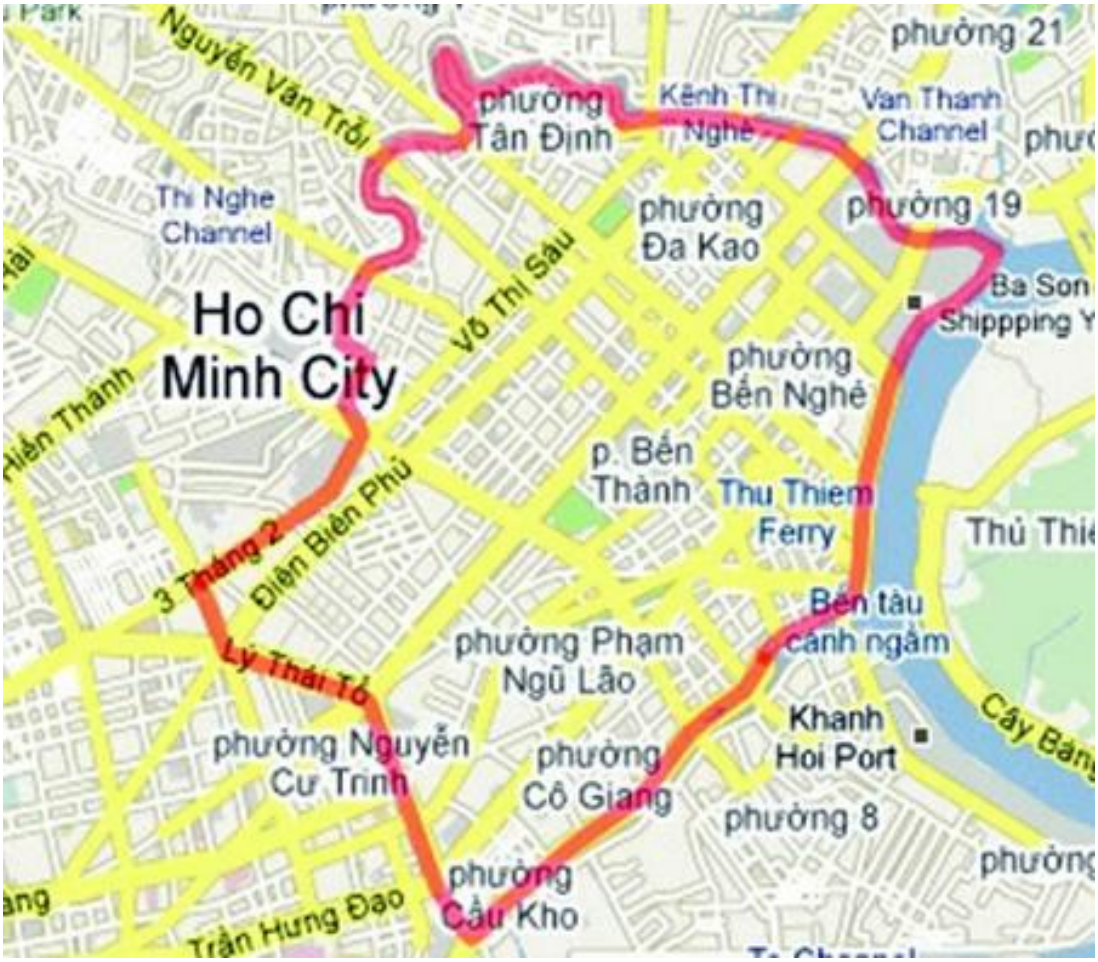
**Phụ lục 6: Các phí phải trả khi đăng kí sử dụng xe ô-tô 4 bánh cá nhân ở Singapore**

| | |
|---|---|
| **Phí đăng kí** | $140 |
| **Lệ phí trước bạ (Additional Registration Fee)** | 130% giá OMV* ** |
| **Thuế tiêu thụ đặc biệt** | 20% giá OMV |
| **Phí đấu giá quyền sử dụng xe** | Như bảng ở trên |
| **Phí đường bộ** | 400 - >3000$ / hằng năm *** |
| **Phụ phí đường bộ** | 10 - 50%**** của phí đường bộ hằng năm |

*OMV: Open Market Value.
** Dao động 100 – 130%, đối với xe "sạch" (hybrid, pin nhiên liệu, khí hidro) được giảm từ 40% phí trước bạ. Xe sử dụng dưới 10 năm mà đăng kí ngừng sử dụng cũng được hoàn từ 50 – 75% thuế trước bạ đã đóng.
*** Tính theo dung tích xy-lanh, có ưu đãi khoảng 50% cho xe "sạch".
**** Tính tăng dần cho các xe sử dụng trên 10 năm.
Ghi chú: thuế và phí cho các loại xe khác như xe chở hàng hóa, xe taxi, xe mô-tô 2 bánh, xe bus có cách tính khác và thường thấp hơn. Tham khảo thêm tại http://www.lta.gov.sg

*Nguồn: Cục Giao thông Đường Bộ Singapore (Singapore Land Transport Authority - http://www.lta.gov.sg)*

**Phụ lục 7: Bản Đồ khu vực thu phí vào khu vực trung tâm ở TP HCM**




**Phụ lục 8: Mức thu phí giao thông theo đề án của Công ty TNHH Tiên Phong**

| Loại xe | Ô-tô 4 – 7 chỗ | Xe tải, xe khách | Xe bus, Xe công |
|---|---|---|---|
| Giờ thấp điểm | 30.000 đồng | 50.000 đồng | Không thu |
| Giờ cao điểm | 50.000 đồng | 70.000 đồng | |

*Nguồn: Báo cáo nghiên cứu khả thi Thu phí xe Ô-tô lưu thông vào Trung tâm Thành phố để hạn chế ùn tắc giao thông*

**Phụ lục 9: Phân tích chi phí - lợi ích của dự án**

Đơn vị: tỷ đồng

| Năm vận hành | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Dòng tiền ròng với nhà nước** | | | | | | | | | | | |
| **Tổng thu phí vào trung tâm** | - | 597 | 747 | 930 | 1,000 | 1,055 | 1,113 | 1,161 | 1,212 | 1,265 | 1,320 |
| **Thu Thuế TNDN công ty vận hành** | - | 22 | 8 | 17 | 16 | 13 | 15 | 14 | 14 | 13 | 12 |
| **Thu xử phạt xe vi phạm** | - | 178 | 51 | 41 | 42 | 44 | 46 | 48 | 50 | 53 | 55 |
| **Chi phí Ngân hàng thu hộ** | - | -6 | -8 | -9 | -10 | -11 | -11 | -12 | -12 | -13 | -13 |
| **Chí phí hoàn vốn và lãi vay đầu tư dự án** | - | -340 | -340 | -340 | -340 | -340 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Chi phí vân hành trả doanh nghiệp** | - | -149 | -187 | -232 | -250 | -264 | -278 | -290 | -303 | -316 | -330 |
| **Dòng tiền ròng hằng năm cho ngân sách** | 0 | 301 | 271 | 405 | 459 | 499 | 885 | 922 | 961 | 1,001 | 1,043 |
| **Phân tích chi phí - lợi ích tài chính đối với doanh nghiệp vận hành** | | | | | | | | | | | |
| **Tổng Doanh thu** | 0 | 489 | 526 | 572 | 590 | 604 | 278 | 290 | 303 | 316 | 330 |
| **Tổng chi phí** | -39 | -364 | -495 | -506 | -525 | -551 | -218 | -233 | -248 | -265 | -283 |
| **Lợi nhuận trước thuế** | -39 | 125 | 32 | 66 | 65 | 53 | 60 | 57 | 55 | 51 | 47 |
| **Phân tích chi phí - lợi ích kinh tế chung** | | | | | | | | | | | |
| **Tổng chi phí kinh tế** | -1,036 | -223 | -273 | -281 | -304 | -341 | -370 | -393 | -429 | -472 | -512 |
| **Chi phí đầu tư và vận hành hệ thống thu phí** | -1,036 | -111 | -148 | -159 | -168 | -189 | -200 | -204 | -218 | -237 | -249 |
| **Chi phí phát sinh xã hội** | 0 | -110 | -123 | -120 | -134 | -149 | -167 | -186 | -207 | -231 | -258 |
| **Chi phí ô nhiễm do tăng HC** | 0 | -2 | -2 | -2 | -2 | -3 | -3 | -3 | -4 | -4 | -5 |
| **Tổng lợi ích kinh tế** | 0 | 4,281 | 4,927 | 5,640 | 6,493 | 7,478 | 8,610 | 9,917 | 11,419 | 13,153 | 15,148 |
| **Tiết kiệm thời gian** | 0 | 4,076 | 4,699 | 5,417 | 6,245 | 7,200 | 8,301 | 9,571 | 11,033 | 12,721 | 14,666 |
| **Giảm chi phí lái xe** | 0 | 198 | 220 | 215 | 239 | 268 | 298 | 333 | 372 | 415 | 463 |
| **Giảm khí NOx (Oxit Nitơ)** | 0 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.4 | 0.4 | 0.5 | 0.5 |
| **Giảm CO2** | 0 | 7 | 8 | 8 | 9 | 10 | 11 | 13 | 14 | 16 | 18 |
| **Lợi ích ròng** | -1,036 | 4,058 | 4,654 | 5,359 | 6,189 | 7,137 | 8,240 | 9,524 | 10,990 | 12,681 | 14,636 |

*Nguồn: Báo cáo nghiên cứu khả thi Thu phí xe Ô-tô lưu thông vào Trung tâm Thành phố, Công ty TNHH Tiên Phong.*

**Phụ Lục 10: Đề xuất mức thu phí lưu thông đô thị của Bộ Giao Thông Vận Tải**

| Thứ tự | Loại phương tiện | Mức thu (đồng/năm) |
|---|---|---|
| 1 | Xe ô-tô chở người từ 9 chỗ ngồi chở xuống (kể cả xe ô-tô vừa chở người, vừa chở hàng) | |
| a | Loại có dung tích xi lanh từ 2.000 $cm^3$ trở xuống | 20.000.000 |
| b | Loại có dung tích xi lanh trên 2.000 $cm^3$ đến 3.000 $cm^3$ | 30.000.000 |
| c | Loại có dung tích xi lanh trên 3.000 $cm^3$ | 50.000.000 |
| **2** | Xe mô-tô (xe mô-tô hai bánh, xe mô-tô ba bánh) của các thành phố Hà Nội, TPHCM, Đà Nẵng, Cần Thơ và Hải Phòng | |
| a | Loại có dung tích xi lanh dưới 175 $cm^3$ | 500.000 |
| b | Loại có dung tích xi lanh từ 175 $cm^3$ trở lên | 1.000.000 |

*Nguồn: Tờ trình 8868/TTr-BGTVT của Bộ Giao Thông Vận Tải*

**Phụ lục 11: Các loại thuế và phí phải trả khi mua xe ô-tô ở Việt Nam**

| | | |
|---|---|---|
| **Đã thực hiện** | **Thuế tiêu thụ đặc biệt ô-tô nguyên chiếc** | 45 - 65% giá xe |
| | **Thuế nhập khẩu ô-tô nguyên chiếc** | 70% khu vực ASEAN (AFTA)*, 72 - 82% giá xe từ khu vực khác |
| | **Thuế nhập khẩu Linh kiện để lắp ráp trong nước** | Trung bình 30% |
| | **Thuế VAT** | 10% |
| | **Phí trước bạ** | 20% với Hà Nội, 15% với TPHCM và 10% với các tỉnh còn lại |
| | **Phí cấp biển số** | 20 triệu đồng với Hà Nội, 2 triệu đồng TPHCM |
| | **Đăng kiểm** | 160.000 - 400.000 đồng |
| | **Phí bảo vệ môi trường (chuyển từ Phí xăng dầu từ ngày 1/1/2012)** | 1.000 đồng/lít, dầu diesel 500 đồng/lít; dầu hỏa, dầu mazut, dầu nhờn là 300 đồng/lít; mỡ nhờn 300 đồng/kg |
| | **Phí cho quỹ Bình ổn giá xăng dầu** | 300đồng/ lít |
| **Vừa được thực hiện** | **Phí bảo trì đường bộ (Bộ Tài Chính)**** | Ô-tô 7 nhóm: 180.000 - 1.040.000 đồng/tháng. Mô-tô và xe máy được chia làm 4 nhóm: 80.000 - 150.000 đồng/năm Từ sau khi có quỹ này, sẽ không thu phí đường bộ trên các trạm thu nộp ngân sách trên các tuyến quốc lộ mà chỉ thu tại trạm xây dựng the phương thức BOT và hình thức hợp tác khác |
| **Đề án** | **Phí lưu thông ở Đô thị (Bộ Giao thông Vận Tải)** | Ô-tô: 20 - 50 triệu đồng/tháng. Mô-tô và xe máy: 500.000 - 1.000.000đồng/tháng cho xe ở 5 đô thị lớn trực thuộc trung ương |

* Theo cam kết AFTA: mức 70% áp dụng cho năm 2011, cứ 1 năm giảm thêm 10%, đến 2015 còn 15% và năm 2018 còn 0%

** Vào thời điểm tháng 12/2012, phí này đã được ban hành và có hiệu lực ngày 1/1/2013

*Nguồn: Tổng hợp từ các văn bản pháp luật và cam kết thương mại quốc tế của Việt Nam*