

# VẤN ĐỀ THU PHÍ CẢI TẠO ĐƯỜNG GIAO THÔNG TỪ CÁC CÔNG TY KHAI THÁC KHOÁNG SẢN TRÊN ĐỊA BÀN LÀO CAI

Mr. LÊ NGỌC DƯƠNG  
SỞ TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG LÀO CAI  
VIỆT NAM

## 1. Vị trí địa lý:

Lào Cai là một tỉnh miền núi biên giới phía Tây bắc Việt nam, cách Hà Nội 250 km theo đường cao tốc Nội Bài – Lào Cai.

Diện tích khoảng 6,384 km<sup>2</sup>; dân số khoảng 626.000 người.



## 2. Tài nguyên khoáng sản:

Trên địa bàn tỉnh đã phát hiện khoảng 150 mỏ và điểm mỏ với hơn 30 loại khoáng sản khác nhau.

Các mỏ khoáng sản có quy mô lớn, giá trị cao là Apatite, đồng, sắt, Séc-pen-tin, Molipden, vàng và đất hiếm.

## 3. Tình hình khai thác khoáng sản:

Quặng apatite được khai thác từ năm 1956; Quặng đồng khai thác từ năm 1992; Quặng sắt khai thác từ năm 1994.

Các loại khoáng sản khác như: cao lanh, feldspar, chì, kẽm, đá, cát, sỏi làm VLXD thông thường cũng đang được khai thác.

Toàn bộ khoáng sản sau khai thác được vận chuyển đến nơi chế biến, tiêu thụ và xuất khẩu. Do đó, cơ sở hạ tầng giao thông là vấn đề quan trọng.

## Khai thác apatite và đồng:



## 4. Bối cảnh ban hành quy định thu phí:

- ▶ Vào những năm 1998, sản lượng quặng sắt và feldspar được khai thác vận chuyển bằng đường bộ gia tăng; tỉnh quặng cũng được xuất khẩu sang Trung Quốc.
- ▶ Do hạ tầng giao thông yếu kém và xuống cấp nghiêm trọng mà không đủ nguồn kinh phí để duy tu, bảo dưỡng. Vì vậy, Tỉnh Lào Cai phải xây dựng và ban hành quy định tạm thời thu tiền về mức phụ thu đối với quặng sắt và feldspar với mức thu chung là 50.000 đồng/tấn quặng.

Tuyến đường cũ và bị hư hỏng nặng:



#### 4. Bối cảnh ban hành quy định thu phí, tiếp...

Theo Luật Khoáng sản sửa đổi năm 2005, nhiều thành phần kinh tế được phép tham gia khai thác khoáng sản; nhu cầu quặng sắt và một số loại khoáng sản apatite, đồng, sắt,... tăng cao, kéo theo khối lượng khoáng sản vận chuyển và tiêu thụ cũng tăng cao đột biến.

Trong khi đó, hạ tầng giao thông của Lào Cai còn rất yếu kém, cộng với tình trạng vận chuyển quá tải trọng nên nhiều tuyến đường như: Quốc lộ 70, QL279, QL4D, QL4E lại tiếp tục bị phá hủy, xuống cấp rất nhanh.

#### 4. Bối cảnh ban hành quy định thu phí, tiếp...

Chỉ trong thời gian ngắn, một số tuyến đường Quốc lộ và Tỉnh lộ bị phá hủy, xuống cấp nghiêm trọng, gây ảnh hưởng rất lớn đến giao thông, đi lại; tai nạn giao thông gia tăng; môi trường dọc theo các tuyến đường vận chuyển quặng bị ô nhiễm nặng do bụi và tiếng ồn.

Đặc biệt là tuyến đường từ huyện Văn Bàn – Lào Cai; QL 4D, QL279; Tỉnh lộ 156 Bát Xát – Lào Cai; QL70....

#### 4. Bối cảnh ban hành quy định thu phí, tiếp...

Nhân dân địa phương rất bức xúc và đã lấy đất đá, cây cối, vật dụng vót ra lòng đường để ngăn chặn xe vận chuyển quặng; một số trường hợp quá khích đã đập phá và đốt xe ô tô chở quặng, xô xát, đánh nhau gây mất an ninh trật tự. Vì vậy, năm 2005 Tỉnh nâng mức thu đối với quặng sắt lên 60.000 đồng/tấn quặng.

Như vậy, việc ban hành quy định thu phí cải tạo đường giao thông từ các Công ty khai thác khoáng sản trên địa bàn tỉnh Lào Cai là dựa trên các quy định của Luật Khoáng sản; xuất phát từ thực tế và để giải quyết những vấn đề từ thực tiễn.

Một số hình ảnh bức xúc về vấn đề giao thông



#### 5. Căn cứ pháp lý xây dựng, ban hành quy định:

Để xây dựng quy định này, UBND tỉnh đã giao cho Sở Tài chính chủ trì, phối hợp với Sở Tài nguyên và Môi trường và các ngành nghiên cứu các quy định của pháp luật về khoáng sản, phí, thuế để đề xuất áp dụng. Căn cứ pháp lý dựa vào quy định tại Điều 7 và Điều 19 Luật Khoáng sản năm 1996. Cụ thể là:

Khoản 2, Điều 7 quy định: “Tổ chức, cá nhân được phép khai thác, chế biến khoáng sản có trách nhiệm kết hợp yêu cầu của hoạt động khai thác, chế biến khoáng sản với việc xây dựng cơ sở hạ tầng, bảo vệ, phục hồi môi trường, môi sinh và đất đai tại địa phương...”. Tuy nhiên, các quy định nêu trên chưa có hướng dẫn cụ thể nên rất khó khăn.

## 5. Căn cứ pháp lý xây dựng, ban hành quy định, tiếp...

13

Khoản 2, Điều 19 quy định “Tổ chức, cá nhân được phép hoạt động khoáng sản có trách nhiệm đầu tư cải tạo, nâng cấp, tu bổ, xây dựng mới các cơ sở hạ tầng...”.

Căn cứ các quy định trên, các ngành đã lấy số liệu về tình hình khai thác của các doanh nghiệp, tính toán chi phí và lợi nhuận có thể thu được; tính toán nguồn kinh phí cần để sửa chữa, nâng cấp các tuyến đường và xác định mức thu.

Dự thảo quy định được thảo luận và lấy ý kiến của các ngành và các doanh nghiệp, sau đó trình UBND tỉnh, thông qua HĐND tỉnh trước khi ban hành.

## 6. Xây dựng và điều chỉnh mức thu phí:

14

Do cả nước chưa quy định về mức thu cụ thể nên tỉnh phải tự xây dựng và ban hành mức thu, dựa trên các nguyên tắc: Bảo đảm đủ tiền để xây dựng và sửa chữa đường; trong khả năng đóng góp của doanh nghiệp và mức thu được điều chỉnh theo giá bán quặng.

Mức thu phí năm 1998 đối với quặng sắt và feldspar là 50.000 đồng/tấn; Đến năm 2005 nâng mức thu đối với quặng sắt lên 60.000 đồng/tấn;

## 6. Xây dựng và điều chỉnh mức thu phí, tiếp ...

15

Năm 2007 áp dụng thu đối với quặng đồng với mức 30.000 đồng/tấn quặng nguyên khai;

Năm 2009, áp dụng phí đối với quặng apatite với mức 20.000 đồng/tấn; mức thu quặng sắt điều chỉnh giảm xuống 40.000 đồng/tấn; tinh quặng đồng thu với mức 300.000 đồng/tấn;

Năm 2011 nâng mức thu đối với quặng sắt lên 80.000 đồng/tấn; Năm 2012 nâng mức thu đối với tinh quặng đồng lên 400.000 đồng/tấn;

Năm 2014 điều chỉnh lại các mức thu đối với quặng sắt của Công ty VTM là 30.000 đồng/tấn; quặng apatite loại 2 là 20.000 đồng/tấn; quặng apatite loại 1 là 50.000 đồng/tấn.

## 7. Phản ứng của doanh nghiệp về việc thu phí:

16

Đối với các doanh nghiệp có nhu cầu khối lượng vận chuyển quặng nhiều thì họ phải chủ động hợp tác với tỉnh để xây dựng mức thu phí và tự nguyện đóng góp để sửa chữa, xây dựng đường.

Tuy nhiên, thời gian đầu có một số doanh nghiệp phản đối và kiến nghị với Bộ Tài chính, nhưng Tỉnh Lào Cai đã giải trình và bảo vệ được quan điểm và quy định của Tỉnh là có căn cứ pháp lý và phù hợp với thực tiễn nên Bộ Tài chính đã chấp thuận cho tiếp tục thu.

## 7. Phản ứng của doanh nghiệp về việc thu phí, tiếp ...

17

Mặt khác, còn có nhiều loại hàng hóa cũng tham gia vận chuyển chung tuyến đường nên các doanh nghiệp đề nghị phải thu phí đối với tất cả các phương tiện. Đối với các doanh nghiệp có cự ly vận chuyển gần hơn, ít ảnh hưởng đến các tuyến đường hơn cũng phản ứng về việc thu cùng mức phí cho tất cả các mô.

Mặc dù các doanh nghiệp có phản ứng như vậy, nhưng tỉnh đã tổ chức cuộc họp với doanh nghiệp để giải trình, phân tích và cuối cùng các doanh nghiệp đã thống nhất thực hiện theo quy định của tỉnh.

## 8. Tổng kinh phí thu được một số năm:

18

Tổng nguồn thu phí thu được một số năm 2007 đến tháng 11/2014 đạt 472,921 tỷ đồng.

Năm	2007	2008	2009	2010
<b>Kinh phí (Tỷ đồng)</b>	32.323	65.128	30.011	52.930
<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Tổng (2007 – 2014)</b>
125.535	73.426	37.835	55.733	<b>472.921</b>

### 9. Quản lý và sử dụng nguồn phí:

19

- ▶ Nguồn kinh phí này được giao cho cơ quan Thuế thu vào ngân sách nhà nước của tỉnh để quản lý và phân bổ theo Luật Ngân sách nhà nước.
- ▶ Toàn bộ kinh phí thu được dùng để bảo dưỡng, sửa chữa, làm mới các tuyến đường giao thông bị ảnh hưởng do vận chuyển khoáng sản.

### 10. Quy trình và việc sử dụng kinh phí để cải tạo hệ thống giao thông:

20

- ▶ Theo định hướng phát triển công nghiệp khai thác mỏ, nhu cầu vận chuyển khoáng sản. Ngành giao thông xác định nhu cầu vận chuyển khoáng để quy hoạch mạng lưới giao thông phù hợp với nhu cầu; xác định tiến độ cải tạo, xây dựng và nguồn kinh phí đầu tư;
- ▶ Nguồn đầu tư lấy từ nguồn phí thu được và bổ sung thêm các nguồn khác để xây dựng đường giao thông.
- ▶ Dự án đầu tư do tư vấn lập và trình UBND tỉnh, Bộ Giao Thông phê duyệt trước khi thực hiện.
- ▶ Nguồn thu và chi từ phí cải tạo đường giao thông đều được công bố công khai để các doanh nghiệp được biết.

### 11. Kết quả sử dụng kinh phí để cải tạo hệ thống giao thông:

21

- ▶ Những năm qua, tỉnh Lào Cai đã đầu tư xây dựng mới được 02 tuyến đường chuyên dụng phục vụ cho vận chuyển khoáng sản là:
- ▶ Tuyến tỉnh lộ 151 Từ Văn Bàn về Lào Cai dài 50 km.
- ▶ Tuyến tỉnh lộ 156 Từ Sin Quyền – Bát Xát về Lào Cai dài 25 km.
- ▶ Duy tu, sửa chữa các tuyến đường khác.
- ▶ Hiện nay, đang xây dựng mới tuyến đường vận chuyển khoáng từ Mỏ sắt Quý Sa về Nhà máy Gang thép Tầng Loóng (huyện Bảo Thắng) với chiều dài 30 km. Nguồn kinh phí do chủ đầu tư (Công ty VTM) đóng góp.

### Các tuyến đường được sửa chữa, nâng cấp:



### 12. Đánh giá chung về hiệu quả của quy định thu phí:

23

- ▶ Quy định về việc thu phí cải tạo hạ tầng giao thông đã cụ thể hóa được các quy định tại Điều 7 và Điều 19 của Luật Khoáng sản năm 1996 và Điều 5 Luật Khoáng sản năm 2010; xây dựng và nâng cấp được các tuyến đường huyết mạch từ các mỏ lớn đến Khu công nghiệp chế biến khoáng sản và các nơi tiêu thụ khoáng sản, đáp ứng tốt nhu cầu vận chuyển hàng hóa và khoáng sản; bảo đảm được giao thông, đi lại và giải quyết được những vấn đề bức xúc của người dân; góp phần thúc đẩy công nghiệp, kinh tế, xã hội phát triển.

### 13. Kiến nghị:

24

- ▶ Hiện nay, nhiều tỉnh đã áp dụng thu nguồn kinh phí này, nhưng mức thu rất khác nhau. Nguyên nhân là do chưa có hướng dẫn thực hiện thống nhất trong cả nước. Kế cả tên gọi loại phí này cũng chưa rõ ràng, thống nhất.
- ▶ Từ kinh nghiệm thực hiện ở Lào Cai và một số tỉnh đã áp dụng cho thấy việc , đến nay phần lớn các tỉnh trên cả nước đã áp dụng việc thu loại phí này.
- ▶ Chúng tôi kiến nghị Bộ Tài Chính và Bộ Tài nguyên và Môi trường cần sớm tham mưu cho Chính phủ ban hành quy định hướng dẫn thực hiện và áp dụng thống nhất trên địa bàn cả nước và để bảo đảm kinh phí sửa chữa, xây dựng đường vận chuyển khoáng sản.

THANK YOU FOR YOUR  
ATTENTION!

25