|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI** |  **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: /BC-BGTVT | *Hà Nội, ngày tháng năm 2023* |

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH

Dự án Luật Đường bộ

**I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ BẤT CẬP TỔNG QUAN**

**1. Bối cảnh xây dựng chính sách**

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 gồm 8 chương, 89 điều được Quốc hội khóa XII kỳ họp thứ 4 thông qua ngày 13 tháng 11 năm 2008, có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2009 thay thế Luật Giao thông đường bộ năm 2001.

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được xây dựng trên nguyên tắc bảo đảm tính kế thừa các nội dung của Luật Giao thông đường bộ năm 2001 với nhiều điểm mới và những quy định cụ thể, chặt chẽ tạo hành lang pháp lý cho hoạt động giao thông vận tải đường bộ; góp phần hình thành ý thức tuân thủ pháp luật của người tham gia giao thông, bảo đảm trật tự an toàn giao thông trên toàn quốc; thúc đẩy phát triển giao thông vận tải và kinh tế đất nước; tạo điều kiện thuận lợi để Việt Nam chủ động tham gia vào hoạt động giao thông vận tải của các nước trong khu vực; công tác quản lý phương tiện được thực hiện đồng bộ và thống nhất từ sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và trong quá trình tham gia giao thông; chất lượng và an toàn của phương tiện tham gia giao thông được nâng cao.

Đối với công tác quy hoạch giao thông vận tải đường bộ (bao gồm quy hoạch kết cấu hạ tầng, quy hoạch phương tiện giao thông và vận tải đường bộ) đã đạt được những kết quả tích cực, tạo tiền đề, động lực cho phát triển kinh tế - xã hội như: (*i*) ưu tiên đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, thu hút các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; (*ii*) đảm bảo tính kết nối với hệ thống đường bộ các nước trong khu vực để chủ động hợp tác hội nhập với khu vực và quốc tế; (*iii*) xây dựng một số đoạn tuyến đường bộ cao tốc Bắc Nam; (*iv*) coi trọng công tác quản lý, bảo trì để tận dụng tối đa năng lực kết cấu hạ tầng giao thông; (*v*) phát triển giao thông vận tải đường bộ có sự hợp tác, liên kết giữa các phương thức vận tải; gắn kết được mạng lưới giao thông vận tải địa phương với mạng lưới giao thông vận tải quốc gia, tạo sự thông suốt, liên hoàn và chi phí vận tải hợp lý, phù hợp với đa số người dân.

Bên cạnh các kết quả tích cực, trong quá trình triển khai thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã xuất hiện một số tồn tại và các vấn đề phát sinh cần phải được xem xét để xây dựng Luật Đường bộ, cụ thể như sau:

***(1) Về quy tắc giao thông***: khi xây dựng Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã tham khảo các quy định của Công ước giao thông đường bộ và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968 (sau đây gọi chung là Công ước Viên 1968) về quy tắc giao thông đường bộ để xây dựng Chương II - quy tắc giao thông đường bộ. Năm 2015, Việt Nam đã gia nhập Công ước giao thông đường bộ và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968. Tuy nhiên, một số quy định của Công ước Viên 1968 nhằm đảm bảo an toàn giao thông chưa được nội luật hóa như quy định hiệu lệnh của người điều khiển giao thông, vượt chạy theo dòng, dừng, đỗ xe, quy định cấm người lái xe ô tô sử dụng điện thoại khi đang điều khiển xe, quy định phải thắt dây an toàn tại các vị trí có dây trên xe ô tô, quy tắc dành cho người đi xe đạp, người đi bộ...;

Một số quy tắc giao thông trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được hiểu chưa thống nhất dẫn đến vướng mắc trong quá trình thực hiện đặc biệt khi giải quyết các vụ án liên quan đến an toàn giao thông đường bộ như sử dụng làn đường, lùi xe, dừng, đỗ...

***(2) Về kết cấu hạ tầng***: tỉ lệ quỹ đất giao thông đô thị so với đất xây dựng đô thị hiện nay còn thấp hơn so với quy định, Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và các đô thị lớn khác, con số này mới chỉ đạt từ 5 - 12% tùy theo từng khu vực trong khi theo yêu cầu là từ 16% - 26%. Giao thông tại các đô thị lớn còn thường xuyên ùn tắc, trong đó do một phần hạ tầng chưa đầy đủ, đồng bộ; hệ thống đường tỉnh thiếu vốn đầu tư xây dựng, chất lượng còn hạn chế; đường giao thông nông thôn, đặc biệt tại khu vực miền núi, vùng sâu, vùng xa còn khó khăn, chưa hoàn thành việc cứng hóa kết cấu mặt đường.

Nhiều vị trí hành lang an toàn đường bộ chưa được đền bù; nguồn vốn ngân sách nhà nước cấp hàng năm để thực hiện đền bù, thu hồi đất trong hành lang còn thiếu nhiều so với nhu cầu. Tình trạng người dân sử dụng trái phép hành lang mở lều quán kinh doanh thường xảy ra cần có sự vào cuộc để kiểm tra, xử lý, cưỡng chế của các lực lượng chức năng.

Nguồn vốn cho đầu tư từ ngân sách đối với hạ tầng giao thông đường bộ còn chiếm tỷ trọng thấp nên việc huy động nguồn vốn từ các thành phần kinh tế còn hạn chế do vướng mắc về cơ chế chính sách chưa đầy đủ, thiếu nhất quán, ổn định. Việc đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ còn chưa đồng bộ, chưa đảm bảo sự kết nối với các phương thức vận tải khác do hạn chế về mặt nguồn lực đầu tư và cơ chế huy động vốn; tỷ lệ các công trình hiện đại (như hệ thống đường cao tốc) còn thấp so với các nước trong khu vực. Việc đầu tư vào đường cao tốc rất khó để kêu gọi các nhà đầu tư trong nước lẫn nhà đầu tư nước ngoài do hành lang pháp lý còn thiếu tính hấp dẫn đối với các nhà đầu tư.

Nguồn vốn dành cho quản lý bảo trì thấp là một trong những nguyên nhân gây khó khăn cho công tác bảo trì đường bộ. Hiện nay, nguồn vốn để thực hiện công tác bảo trì chưa đủ so với nhu cầu (đối với hệ thống quốc lộ đáp ứng được khoảng 45% yêu cầu). Nguồn kinh phí bảo trì đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường nông thôn gặp nhiều khó khăn.

 ***(3) Về quản lý phương tiện và người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ***

Về phương tiện: chưa có đầy đủ khung pháp lý cho các phương tiện giao thông thông minh, phương tiện lưỡng tính có thể di chuyển cả trên đường bộ và đường thủy hoặc hàng không; các loại phương tiện mới xuất hiện đáp ứng nhu cầu thực tế của người dân và đòi hỏi của xã hội (xe đạp điện, xe chở hàng, chở người bốn bánh có gắn động cơ); chưa quy định chi tiết về kiểm tra, chứng nhận thử nghiệm phương tiện, hệ thống, tổng thành; chưa quy định việc kiểm tra an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với mô tô, xe máy tham gia giao thông.

Về quản lý người điều khiển phương tiện: việc phân hạng giấy phép lái xe hiện nay chưa hoàn toàn phù hợp với quy định của Công ước Viên 1968.

***(4) Về vận tải đường bộ***: việc phân loại loại hình kinh doanh trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 không còn phù hợp với thực tế phát triển vận tải đường bộ, các tiêu chí phân định loại hình chưa rõ ràng, chưa phù hợp với thực tế gây khó khăn cho công tác quản lý nhà nước, gây ra tình trạng cạnh tranh không lành mạnh giữa các loại hình có hoạt động tương tự nhau; chưa đề cập đầy đủ trách nhiệm của người lái xe kinh doanh vận tải hàng hóa, trách nhiệm của chủ phương tiện; khung pháp lý trong việc ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải còn thiếu; chưa quy định về hoạt động vận tải nội bộ trong khi số lượng phương tiện của loại hình này khá lớn cần phải quy định quản lý để đảm bảo an toàn giao thông, đảm bảo trật tự, an toàn trong hoạt động vận tải, chưa quy định cụ thể về việc quản lý người lái xe kinh doanh vận tải; chưa bao quát được khung pháp lý cho các hình thức vận tải ứng dụng công nghệ thông tin như xe grab, uber…; nhiều phương thức vận tải mới phát sinh như vận chuyển khách bằng xe điện, mô tô điện…

***(5) Công tác xử lý vi phạm về giao thông đường bộ***

Các hành vi vi phạm về quy tắc giao thông, người điều khiển phương tiện như: điều khiển xe không có giấy phép lái xe, đi không đúng làn đường, phần đường, đi vào đường cao tốc, chở quá khổ quá tải, xe hết niên hạn, quá hạn kiểm định tham gia giao thông, xâm phạm công trình giao thông, chiếm dụng lòng đường, vỉa hè… còn diễn ra phổ biến, phức tạp. Hệ thống điều khiển, giám sát giao thông còn thiếu; thiếu các trung tâm điều khiển, điều hành giao thông, chưa có hệ thống quản lý giao thông thông minh (ITS), chưa có các trung tâm điều khiển xe đi trên các tuyến.

Những hạn chế trên xuất phát từ nguyên nhân chủ quan và khách quan sau:

***Một là,*** Luật Giao thông đường bộ năm 2008 ra đời trong bối cảnh kết cấu hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, chưa có sự kết nối liên hoàn; việc đầu tư cho kết cấu hạ tầng đường bộ chủ yếu được thực hiện từ ngân sách nhà nước; hoạt động vận tải đường bộ còn đơn giản, quy mô chưa lớn, chưa có nhiều loại hình, hình thức kinh doanh; phương tiện giao thông chưa phát triển đa dạng, hiện đại. Tuy nhiên, sau 12 năm phát triển, lĩnh vực giao thông đường bộ đã có nhiều sự thay đổi cả về chiều sâu lẫn chiều rộng, do đó, một số quy định trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 không còn theo kịp sự phát triển của kinh tế - xã hội và thực tiễn đặt ra trong công tác quản lý giao thông đường bộ.

***Hai là****,* các Bộ luật, Luật liên quan khác (Bộ luật Dân sự, Luật Đầu tư, Luật Xây dựng, Luật Ngân sách nhà nước, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư công, …) đã được ban hành với nhiều quy định tác động đến hệ thống pháp luật về giao thông đường bộ.

***Ba là***, một số địa phương, đơn vị chưa thực sự quyết liệt trong việc triển khai thi hành các quy định của pháp luật về quy hoạch, quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

***Bốn là,*** công tác quản lý nhà nước về giao thông đường bộ chưa đáp ứng yêu cầu thực tiễn phát sinh, còn có sự hạn chế về ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, điều hành; sự phát triển mạnh mẽ, nhanh chóng của công nghệ và ứng dụng công nghệ trong đời sống xã hội đã có tác động to lớn đến lĩnh vực giao thông đường bộ dẫn đến việc thiếu cơ sở pháp lý của Luật để điều chỉnh các loại hình quản lý giao thông vận tải, các phương thức vận tải, các phương tiện tham gia giao thông.

***Năm là****,* nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật về giao thông đường bộ của một số tổ chức, cá nhân còn hạn chế, ảnh hưởng đến hiệu quả thi hành luật*.*

***Sáu là,*** xu hướng hội nhập, giao lưu, hợp tác quốc tế đòi hỏi Luật phải có sự điều chỉnh cho phù hợp để đáp ứng nhu cầu, năng lực cạnh tranh, điều kiện kinh doanh của các doanh nghiệp, người dân trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

**2. Mục tiêu xây dựng chính sách**

**2.1. Mục tiêu chung**

Việc xây dựng Luật Đường bộ nhằm tiếp tục hoàn thiện cơ chế, chính sách trong lĩnh vực đường bộ; tăng cường quản lý nhà nước, thể chế hoá chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; thực hiện cam kết của Việt Nam với cộng đồng quốc tế; khắc phục những vướng mắc, bất cập trong quá trình triển khai pháp luật về giao thông đường bộ.

**2.2. Mục tiêu cụ thể**

a) Thể chế hóa các chủ trương, chính sách của Đảng trong việc tập trung phát triển kết cấu hạ tầng giao thông hiện đại, kết nối đồng bộ, đảm bảo phù hợp và có tính kết nối giữa hệ thống giao thông địa phương, hệ thống giao thông trên quốc lộ, hệ thống giao thông giữa các vùng kinh tế; huy động tối đa nguồn lực cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; hoàn thiện khung pháp lý về phương tiện giao thông, hoạt động vận tải để đảm bảo an toàn giao thông đường bộ;

b) Bảo đảm kế thừa, tiếp tục phát triển và hoàn thiện những quy định pháp luật về giao thông vận tải đường bộ còn phù hợp với thực tế và đã có tác động tích cực đối với sự phát triển của lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ, đồng thời xem xét sửa đổi, bổ sung những quy định vướng mắc trong quá trình thực hiện;

c) Tạo cơ chế để huy động tối đa mọi nguồn lực nhằm tạo đột phá trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, làm cơ sở kết cấu lại các phương thức vận tải; nâng cao chất lượng dịch vụ, đảm bảo an toàn vận tải đường bộ tạo nên thị trường vận tải có cơ cấu hợp lý, hiệu quả và cạnh tranh; nâng cao năng lực, hiệu quả sản xuất - kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải đường bộ; coi trọng khai thác hiệu quả cơ sở hạ tầng hiện có, kết hợp đầu tư mới để nâng cao hiệu quả và tiết kiệm nguồn lực; gắn phát triển giao thông vận tải với đảm bảo an toàn giao thông;

d) Phù hợp với Hiến pháp năm 2013, bảo đảm tính thống nhất trong hệ thống pháp luật (Luật Đầu tư công, Luật Đất đai, Luật Quy hoạch….); bảo đảm tính tương thích với các điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên;

đ) Nâng lên thành Luật một số quy định trong văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã ổn định và phù hợp với thực tế;

g) Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong việc đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì đường bộ; cải cách thủ tục hành chính, bảo đảm các điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của các thành phần kinh tế trong môi trường kinh doanh, thông thoáng, bình đẳng trong lĩnh vực giao thông đường bộ;

h) Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong xây dựng hệ thống giao thông thông minh phục vụ quản lý, điều hành, giám sát, xử lý vi phạm; góp phần quan trọng trong công tác đảm bảo an toàn giao thông đường bộ.

# II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH

Việc đánh giá tác động chính sách trong dự án Luật Đường bộ được tập trung vào 03 nhóm chính sách gồm: (1) chính sách hoàn thiện khung pháp lý về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; (2) chính sách hoàn thiện khung pháp lý quản lý về phương tiện giao thông đường bộ; (3) chính sách hoàn thiện khung pháp lý quản lý vận tải đường bộ; được thực hiện theo phương pháp định lượng và phương pháp định tính, dựa trên kết quả tổng kết 13 năm thi hành Luật và tham khảo kinh nghiệm của quốc tế về các chính sách quản lý đường bộ.

**1. Chính sách 1: hoàn thiện khung pháp lý kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ**

**1.1. Chính sách 1A: Quy định đường giao thông nông thôn trong hệ thống đường bộ**

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định mạng lưới đường bộ Việt Nam được chia làm 6 hệ thống bao gồm quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị và đường chuyên dùng, tuy nhiên trong các hệ thống đó chưa đề cập đến đường giao thông nông thôn. Trong khi đó, một trong những mục tiêu quốc gia là xây dựng nông thôn mới yêu cầu phải xây dựng đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn trên cả nước (Nghị Quyết số 100/2015/QH13 của Quốc hội khóa XIII, Quyết định số 1600/QĐ-TTg ngày 16/8/2016 của Thủ tướng Chính phủ), kết nối liên thông với các hệ thống đường quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, xã, thôn, xóm để đảm bảo nhu cầu vận chuyển và lưu thông của các phương tiện.

Vấn đề trên nếu không được giải quyết sẽ làm giảm hiệu quả của mục tiêu quốc gia, không tạo động lực cho sự phát triển kinh tế địa phương.

Nguyên nhân gây ra các vấn đề trên là chưa phân loại đường giao thông nông thôn trong hệ thống đường bộ.

**1.1.2. Mục tiêu chính sách**

Triển khai các mục tiêu quốc gia để phát triển giao thông nông thôn trên cả nước, kết nối liên thông với các hệ thống quốc lộ, đường tỉnh, đường xã, đường huyện, đường xã, đường thôn xóm.

**1.1.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề**

- Phương án 1: giữ nguyên các quy định về phân loại đường bộ như Luật Giao thông đường bộ năm 2008

- Phương án 2: bổ sung thêm các quy định về phân loại hệ thống đường bộ; theo đó đường bộ được phân loại theo cấp quản lý, gồm: quốc lộ, đường tỉnh, đường đô thị, đường huyện, đường xã, đường thôn xóm, đường chuyên dùng.

**1.1.4. Đánh giá tác động các phương án**

1.1.4.1. Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước: không cần phải thực hiện việc rà soát, điều chỉnh, phân loại lại các hệ thống đường bộ.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: các lợi ích kinh tế - xã hội đem lại cho người dân, doanh nghiệp vẫn giữ nguyên như hiện nay.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Chưa đảm bảo sự kết nối liên thông về giao thông, kinh tế - xã hội từ nông thôn đến thành thị, giữa các miền trong cả nước; không tạo động lực cho sự phát triển kinh tế địa phương.

+ Chưa có cơ chế để bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn, làm giảm hiệu quả và nguồn lực của xã hội trong việc phát triển kinh tế xã hội của hơn 193.155,6 tỷ đồng được đầu tư từ ngân sách nhà nước cho mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới.

- Đối với người dân: không

- Đối với doanh nghiệp: không

c) Tác động về giới: việc giữ nguyên chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính mới nên không ảnh hưởng đến chi phí của doanh nghiệp và cá nhân.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp được đảm bảo theo quy định.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: chưa đảm bảo tính đồng bộ, đầy đủ về phân loại đường bộ.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

1.1.4.2. Giải pháp 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Đảm bảo sự kết nối liên thông về giao thông, kinh tế - xã hội từ nông thôn đến thành thị, giữa các miền trong cả nước; có cơ chế để bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn nói riêng và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nói chung, làm tăng hiệu quả và nguồn lực của xã hội trong việc phát triển kinh tế xã hội của hơn 193.155,6 tỷ đồng được đầu tư từ ngân sách nhà nước cho mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới.

+ Đảm bảo tính đồng bộ giữa hệ thống kết cấu hạ tầng từ trung ương đến địa phương.

- Đối với người dân: được sử dụng hệ thống giao thông nông thôn đồng bộ, phát triển.

- Đối với doanh nghiệp: không

b) Tác động tiêu cực

- Đối với Nhà nước: không

- Đối với người dân: không

- Đối với doanh nghiệp: không

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: đơn giản hóa một số thủ tục hành chính liên quan đến đầu tư xây dựng công trình đường bộ nói chung, đường cao tốc nói riêng, thẩm định, thẩm tra an toàn giao thông, thi công trên đường bộ đang khai thác.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách không làm ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính đồng bộ, đầy đủ về phân loại đường bộ

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

**1.1.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn**

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2. Chính sách này sẽ tạo động lực cho sự phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn trên cả nước

Thẩm quyền ban hành chính sách: chính sách này sẽ được Quốc hội quy định tại Luật Đường bộ để đảm bảo tính đồng bộ với các hệ thống pháp luật có liên quan.

**1.2. Chính sách 1B: Quy định việc chuyển mục đích sử dụng rừng và xác định nhu cầu sử dụng vật liệu xây dựng thông thường; xác định vị trí, khu vực khoáng sản vật liệu xây dựng thông thường, vị trí đổ chất thải rắn để phục vụ đầu tư xây dựng công trình đường bộ**

**1.2.1. Xác định vấn đề**

- Về việc chuyển mục đích sử dụng rừng hiện nay đối với dự án quan trọng quốc gia khi trình Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư phải thực hiện 2 thủ tục đó là chuyển đổi mục đích sử dụng rừng theo quy định tại Luật Lâm nghiệp[[1]](#footnote-1) và thủ tục chuyển đổi mục đích sử dụng đất rừng theo quy định tại Luật Đầu tư công, Luật đất đai[[2]](#footnote-2). Việc thực hiện hai thủ tục riêng biệt như hiện nay sẽ không tiết kiệm được thời gian để đẩy nhanh tiến độ chuẩn bị đầu tư dự án quan trọng quốc gia.

- Về xác định nhu cầu sử dụng vật liệu xây dựng thông thường; xác định vị trí, khu vực khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường: các thủ tục cấp phép khai thác vật liệu xây dựng thông thường thực hiện quy định của Luật Khoáng sản[[3]](#footnote-3) cần nhiều thời gian (thông thường hơn 01 năm), trong khi thời gian thực hiện các gói thầu xây lắp thường dưới 02 năm. Thực tế, khi triển khai thực hiện các dự án trọng điểm quốc gia có quy mô lớn[[4]](#footnote-4) đã gặp khó khăn về nguồn cung ứng vật liệu xây dựng (đất, cát, đá) do khi đồng loạt triển khai, nhu cầu vật liệu tăng đột biến, tiến độ yêu cầu hoàn thành các gói thầu, các dự án thành phần trong cùng thời gian; làm kéo dài thời gian thực hiện, thậm chí phải dừng thi công do phải chờ thủ tục khai thác mỏ và giá vật liệu tăng cao. Việc thực hiện khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường với quy trình nhiều bước làm tăng giá thành vật liệu xây dựng, dẫn đến làm tăng chi phí xây dựng công trình.

- Về vị trí đổ chất thải rắn để phục vụ công trình: các vị trí đổ thải rắn cần phải xác định ngay khi bắt đầu thi công. Hiện nay chưa có quy định về việc xác định vị trí, diện tích các bãi đổ thải rắn để phục vụ dự án xây dựng. Thực tế, việc xác định vị trí, diện tích đổ thải rắn, khối lượng vật liệu đổ thải rắn bao nhiêu phải được tư vấn, chủ đầu tư và địa phương khảo sát, xác định và thống nhất khi lập dự án. Tại một số dự án, mặc dù đã được thỏa thuận thống nhất với địa phương nhưng địa phương phải thực hiện việc điều chỉnh quy hoạch sử đất các bãi đổ thải sẽ làm ảnh hưởng hướng đến quá trình thi công như thiếu chỗ đổ thải hoặc phải thay đổi bãi đổ thải.

**1.2.2. Mục tiêu chính sách**

- Rút ngắn thủ tục, thời gian thực hiện chuẩn bị đầu tư do chỉ phải thực hiện thủ tục một thủ tục về chuyển mục đích sử dụng rừng và đất rừng để thực hiện dự án đầu tư (thay vì phải thực hiện 2 thủ tục như hiện nay đó là chuyển đổi mục đích sử dụng rừng theo quy định tại Luật Lâm nghiệp[[5]](#footnote-5) và thủ tục chuyển đổi mục đích sử dụng đất rừng theo quy định tại Luật Đầu tư công, Luật đất đai[[6]](#footnote-6)).

- Rút ngắn thủ tục, giảm các khâu trung gian, tránh tình trạng đầu cơ, nâng giá làm tăng chi phí đầu tư; đảm bảo tiến độ triển khai các dự án đường bộ do việc phải mất thời gian thực hiện khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường với quy trình nhiều bước, thực hiện quy trình chuyển đổi mục đích sử dụng đất tại địa phương.

**1.2.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề**

a) Giải pháp 1: Giữ nguyên như hiện trạng, tiếp tục thực hiện quy định của Luật khoáng sản.

b) Giải pháp 2: Quy định đối với dự án có yêu cầu chuyển mục đích sử dụng đất rừng thuộc tiêu chí dự án quan trọng quốc gia, nội dung thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư dự án bao gồm việc chuyển mục đích sử dụng đất rừng và chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng; quy định trách nhiệm xác định nhu cầu sử dụng vật liệu xây dưng thông thường (đất, đá, cát, sỏi), nhu cầu đổ chất thải rắn xây dựng; trách nhiệm lập hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án và xác định, thống nhất vị trí, khu vực khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường và vị trí, diện tích các bãi đổ chất thải rắn xây dựng để phục vụ dự án trong giai đoạn chuẩn bị dự án.

**1.2.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

1.2.4.1. Đối với giải pháp 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước: không cần phải thực hiện việc rà soát, điều chỉnh quy định về: chuyển đổi mục đích sử dụng rừng, chuyển đổi mục đích sử dụng đất rừng; xác định nhu cầu sử dụng vật liệu xây dựng thông thường; xác định vị trí, khu vực khoáng sản vật liệu xây dựng thông thường, vị trí đổ chất thải rắn để phục vụ dự án.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: các lợi ích kinh tế - xã hội đem lại cho người dân, doanh nghiệp vẫn giữ nguyên như hiện nay do các chính sách này không tạo nên những đột phá trong việc đầu tư xây dựng công trình đường bộ.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước: quy trình nhiều bước làm kéo dài thời gian chuẩn bị đầu tư dự án đường bộ quan trọng quốc gia; làm kéo dài thời gian thi công xây dựng công trình đường bộ, tăng chi phí ảnh hưởng đến ngân sách nhà nước.

- Đối với doanh nghiệp: các doang nghiệp kinh doanh khai thác khoáng sản có thể có lợi ích thu được khi nhu cầu vật liệu xây dựng tăng cao, nguồn cung khan hiếm. Tuy nhiên, đối với các doanh nghiệp thi công xây dựng công trình sẽ có tác động tiêu cực do không đủ nguồn vật liệu để thi công xây dựng.

- Đối với người dân: ảnh hưởng không tích cực đối với người dân do chậm được sử dụng công trình.

c) Tác động về giới: việc giữ nguyên chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính mới nên không ảnh hưởng đến chi phí của doanh nghiệp và cá nhân.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Giữ nguyên nên không tác động tới hệ thống pháp luật.

e) Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

1.2.4.2: Giải pháp 2:

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Tiết kiệm được thời gian, đẩy nhanh tiến độ chuẩn bị đầu tư dự án đường bộ quan trọng quốc gia.

+ Góp phần tháo gỡ vướng mắc về việc cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, đáp ứng đủ nguồn cung cấp vật liệu góp phần đảm bảo tiến độ thi công các dự án kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng và mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội rất lớn; giảm các khâu trung gian trong công tác cung cấp vật liệu xây dựng thông thường; tránh được tình trạng ép giá, nâng giá vật liệu.

- Đối với doanh nghiệp: các doanh nghiệp kinh doanh khai thác khoáng sản có thể không có lợi ích kinh tế tăng thêm. Tuy nhiên các doanh nghiệp thi công xây dựng sẽ không mất thêm chi phí do việc thiếu nguồn vật liệu thi công xây dựng công trình.

- Đối với người dân: sớm được sử dụng công trình; đối với người dân khu vực thi công giảm được ảnh hưởng về môi trường, tiếng ồn trong thời gian thi công.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước: không

- Đối với doanh nghiệp: không

- Đối với người dân: không

c) Tác động về giới: việc giữ nguyên chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: giảm các thủ tục hành chính cấp phép khai thác vật liệu xây dựng thông thường trong đầu tư xây dựng công trình đường bộ.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Góp phần tạo sự đồng bộ hơn với hệ thống pháp luật giao thông đường bộ do quy định phù hợp với đặc thù trong đầu tư xây dựng công trình đường bộ.

e) Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

**1.2.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn**

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2. Chính sách này sẽ giảm được các thủ tục hành chính, rút ngắn được thời gian chuẩn bị đầu tư, rút ngắn được thời gian thi công công trình đường bộ.

Thẩm quyền ban hành chính sách: các chính sách này sẽ được Quốc hội quy định tại Luật Đường bộ để đảm bảo tính đồng bộ với các hệ thống pháp luật có liên quan.

**1.3. Chính sách 1C: Phân cấp đầu tư, quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ**

**1.3.1. Xác định vấn đề**

Tại Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/1/2022 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước nêu rõ mục tiêu là đẩy mạnh và hoàn thiện cơ chế phân cấp, phân quyền nhằm phân định rõ nhiệm vụ và quyền hạn, thẩm quyền và trách nhiệm giữa Chính phủ với các bộ, ngành; giữa Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, các bộ, ngành với chính quyền địa phương gắn với hoàn thiện hệ thống pháp luật đầy đủ, đồng bộ thống nhất, kịp thời, khả thi, ổn định, công khai, minh bạch.

Tại Nghị quyết số 13/NQ-CP ngày 30/1/2022 của Chính phủ yêu cầu nội dung sửa đổi Luật Giao thông đường bộ cần thể hiện rõ hơn chủ trương của Chính phủ về tăng cường phân quyền, phân cấp cho chính quyền địa phương về quản lý nhà nước đối với lĩnh vực giao thông đường bộ, trong đó có quản lý đường bộ, đường cao tốc theo hướng giao cho cấp quản lý có hiệu quả hơn, kịp thời giải quyết vướng mắc và bám sát với yêu cầu của thực tiễn, bảo đảm lợi ích quốc gia; việc phân cấp, phân quyền gắn với phân bổ nguồn lực hợp lý, thông suốt; tăng cường thanh tra, kiểm tra, kiểm soát quyền lực.

Theo quy hoạch mạng lưới đường bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, nhu cầu vốn để đầu tư xây dựng đường cao tốc khoảng 2,5 triệu tỷ đồng; nhu cầu đầu tư cho các tuyến quốc lộ bao gồm nâng cấp đảm bảo nhu cầu vận tải từng tuyến, nâng cấp đạt quy mô quy hoạch, đầu tư bổ sung cho các đoạn tuyến quốc lộ kéo dài được xác định trong quy hoạch là khoảng 655.031 tỷ đồng. Mặt khác, hàng năm vốn bảo trì cần khoảng 25.000 tỷ đồng, nhưng ngân sách Trung ương cấp khoảng 10.000 tỷ đồng, mới đáp ứng được 40% tổng nhu cầu quản lý, bảo trì quốc lộ. Trong những năm tới, theo quy hoạch, chiều dài quốc lộ tăng thêm 4.800km, đồng thời các dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông, các cao tốc khác đầu tư bằng ngân sách trung ương hoàn thành nên nhu cầu vốn bảo trì và quản lý khai thác sẽ tăng cao.

Ngoài ra, đối với các tuyến quốc lộ trên địa bàn địa phương, nếu sớm được đầu tư nâng cấp, mở rộng, các địa phương sẽ được hưởng lợi trực tiếp, khai thác được quỹ đất, kinh tế - xã hội được thúc đẩy phát triển nên các địa phương cần có trách nhiệm sử dụng ngân sách địa phương tham gia đầu tư các tuyến quốc lộ đi qua địa phận.

Những vấn đề trên nếu không được giải quyết sẽ dẫn đến một số bất cập sau:

- Chưa đảm bảo mục tiêu đẩy mạnh mục tiêu phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ.

- Tạo gánh nặng cho ngân sách trung ương trong việc đầu tư, quản lý, bảo trì quốc lộ, đường cao tốc được đầu tư bằng ngân sách nhà nước.

Nguyên nhân gây ra các vấn đề trên: thiếu cơ chế để thu hút vốn các nguồn lực cho đầu tư, quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

**1.3.2. Mục tiêu chính sách**

Tăng cường phân cấp, phân quyền nhằm huy động tối đa các nguồn lực trong quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

**1.3.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề**

- Giải pháp 1: giữ nguyên các quy định về quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông như quy định hiện hành.

- Giải pháp 2: bổ sung quy định về phân cấp, phân quyền đầu tư, quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì công trình đường bộ, theo đó: phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì đối với quốc lộ theo phân cấp của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải; các hạng mục công trình vỉa hè, cây xanh, chiếu sáng, thoát nước trên tuyến, đoạn tuyến quốc lộ đi qua đô thị; phân quyền cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý đô thị đặc biệt thực hiện việc tổ chức quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì đoạn tuyến quốc lộ đi qua đô thị loại đặc biệt và thực hiện việc quản lý tài sản theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công; bổ sung quy định ngân sách địa phương được sử dụng đầu tư, xây dựng, cải tạo, nâng cấp quốc lộ đi qua địa bàn địa phương, đường gom, đường bên, nút giao kết nối với quốc lộ, hỗ trợ địa phương khác để đầu tư, xây dựng, cải tạo, nâng cấp các tuyến đường nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội.

**1.3.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

1.3.4.1. Giải pháp 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước: việc đầu tư, quản lý, bảo trì, phát triển hệ thống quốc lộ được bảo đảm từ nguồn ngân sách trung ương là chủ yếu.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: các lợi ích kinh tế - xã hội đem lại cho người dân, doanh nghiệp vẫn giữ nguyên như hiện nay.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Chưa đẩy mạnh được chủ trương phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ; chưa huy động được tối đa mọi nguồn lực cho đầu tư, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

+ Chưa tạo được cơ chế để các địa phương có nguồn lực có thể sử dụng ngân sách địa phương đầu tư, xây dựng, nâng cấp, bảo trì đường gom, đường bên, nút giao kết nối vào quốc lộ, quốc lộ để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

- Đối với người dân: có thể phải vận hành trên hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông thiếu đồng bộ do nguồn vốn bảo trì còn hạn chế.

- Đối với doanh nghiệp: có thể tăng chi phí về nhiên liệu, về thời gian làm giảm hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp do kết cấu hạ tầng chưa đồng bộ.

c) Tác động về giới: việc giữ nguyên chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính mới nên không ảnh hưởng đến chi phí của doanh nghiệp và cá nhân.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp được đảm bảo theo quy định.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: chưa đảm bảo đầy đủ các quy định để đẩy mạnh chủ trương phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

1.3.4.2. Giải pháp 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Đẩy mạnh thực hiện chủ trương phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ; huy động tối đa mọi nguồn lực cho đầu tư, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

+ Tạo tính chủ động, tạo cơ chế cho các địa phương có nguồn lực có thể sử dụng ngân sách địa phương đầu tư, xây dựng, nâng cấp, bảo trì đường gom, đường bên, nút giao kết nối vào quốc lộ để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương

- Đối với người dân, doanh nghiệp: có nhiều cơ hội được vận hành phương tiện trên hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, tiết kiệm chi phí về nhiên liệu, về thời gian, tăng hiệu quả kinh doanh.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với Nhà nước: không

- Đối với người dân: không

- Đối với doanh nghiệp: không

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: đơn giản hóa các thủ tục hành chính khi đẩy mạnh việc phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách không làm ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo đầy đủ các quy định để đẩy mạnh chủ trương phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

**1.3.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn**

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2. Chính sách này sẽ tăng cường phân cấp, phân quyền nhằm huy động tối đa các nguồn lực trong quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Thẩm quyền ban hành chính sách: các chính sách này sẽ được Quốc hội quy định tại Luật Đường bộ để đảm bảo tính đồng bộ với các hệ thống pháp luật có liên quan.

**1.4. Chính sách 1D: Tạo cơ chế huy động nguồn tài chính để đầu tư phát triển đường bộ nói chung, đường cao tốc nói riêng**

**1.4.1. Xác định vấn đề**

Để thực hiện mục tiêu 5000 km đường bộ cao tốc theo Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XIII, nhu cầu các nguồn vốn đầu tư đến năm 2030 khoảng 813 nghìn tỷ đồng, trong đó giai đoạn 2021 - 2025 cần khoảng 393 nghìn tỷ đồng để hoàn thành 2.043 km và khởi công 925 km, gồm: (1) Khoảng 61 nghìn tỷ đồng vốn ngân sách nhà nước đã bố trí thực hiện hoàn thành 916 km các dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 và các dự án cao tốc đang thi công; (2) Khoảng 211 nghìn tỷ đồng để khởi công và hoàn thành 1.127 km trong giai đoạn 2021-2025. Trong đó, vốn ngân sách nhà nước khoảng 105,5 nghìn tỷ đồng và ngoài ngân sách 105,5 nghìn tỷ đồng; (3) Khoảng 121 nghìn tỷ đồng để khởi công 925 km giai đoạn 2021 - 2025 và hoàn thành giai đoạn 2026 - 2030. Trong đó, nguồn vốn ngân sách nhà nước 73 nghìn tỷ đồng, ngoài ngân sách 48 nghìn tỷ đồng. Như vậy, trong 10 năm tới, yêu cầu ngân sách nhà nước cho đầu tư xây dựng mới đường cao tốc lên đến 239,5 nghìn tỷ đồng, bình quân 24 nghìn tỷ/năm.

Tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 của Quốc hội về chủ trương đầu tư xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 đã đưa ra các định hướng huy động tối đa mọi nguồn lực trong và ngoài nước để đầu tư phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc dưới nhiều hình thức. Đồng thời, Nghị quyết cũng giao nghiên cứu, áp dụng phương án thu giá dịch vụ hợp lý để thu hồi vốn đầu tư của Nhà nước đối với những dự án thành phần sử dụng toàn bộ vốn đầu tư công.

Như vậy, nếu không có cơ chế tạo nguồn tài chính cho đầu tư, phát triển, bảo trì đường bộ nói chung, đường cao tốc nói riêng sẽ không đảm bảo mục tiêu phát triển hạ tầng giao thông đường bộ đồng bộ, hiện đại, đạt mục tiêu 5000km đường cao tốc theo Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XIII; không đảm bảo việc thu hồi vốn đầu tư của Nhà nước đối với dự án đường cao tốc sử dụng toàn bộ vốn đầu tư công.

**1.4.2. Mục tiêu chính sách**

Xây dựng khung pháp lý, huy động tối đa mọi nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nói chung, đường cao tốc nói riêng nhằm xây dựng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ hiện đại, kết nối đồng bộ, đáp ứng được nhu cầu của nền kinh tế.

**1.4.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề**

- Giải pháp 1: giữ nguyên các quy định hiện hành.

- Giải pháp 2: bổ sung quy định nguồn tài chính để đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nói chung, đường cao tốc nói riêng, theo đó: bổ sung quy định về thu: Phí sử dụng đường cao tốc thu đối với phương tiện lưu thông tính theo số km xe chạy trên tuyến đường cao tốc do Nhà nước đầu tư và do nhà đầu tư chuyển giao cho Nhà nước theo hợp đồng dự án thực hiện đầu tư theo phương thức đối tác công tư; Các nguồn thu liên quan đến sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và các nguồn thu hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.

**1.4.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

1.4.4.1. Giải pháp 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước: không cần phải thực hiện việc rà soát, điều chỉnh quy định về nguồn thu nộp ngân sách nhà nước từ tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: các lợi ích kinh tế - xã hội đem lại cho người dân, doanh nghiệp vẫn giữ nguyên như hiện nay do các chính sách này không tạo nên những đột phá trong việc phát triển hạ tầng giao thông đường bộ hiện đại, đồng bộ.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Không thu hút được nguồn lực đầu tư từ khu vực tư nhân cho đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nói chung, đường cao tốc nói riêng.

+ Không đảm bảo được mục tiêu đạt 5000km đường cao tốc đến năm 2030.

+ Tạo gánh nặng cho ngân sách nhà nước, gây áp lực đối với trần nợ công trong khi hầu hết các công trình kết cấu hạ tầng đường bộ đều có quy mô lớn, tổng mức đầu tư cao.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: không được sử dụng hệ thống giao thông đường bộ nói chung, hiện đại, kết nối đồng bộ; tăng chi phí về nhiên liệu, về thời gian làm giảm hiệu quả kinh doanh.

c) Tác động về giới: việc giữ nguyên chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính mới nên không ảnh hưởng đến chi phí của doanh nghiệp và cá nhân.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp được đảm bảo theo quy định.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: chưa đảm bảo đầy đủ các quy định để tạo nguồn tài chính trong đầu tư, xây dựng đường bộ, đường cao tốc.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

1.4.4.2. Giải pháp 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Thu hút được nguồn lực đầu tư từ khu vực tư nhân cho đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nói chung, đường cao tốc nói riêng.

+ Đảm bảo được mục tiêu đạt 5000km đường cao tốc đến năm 2030.

+ Giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước, đặc biệt đối với các công trình kết cấu hạ tầng đường bộ đều có quy mô lớn, tổng mức đầu tư cao.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: được thụ hưởng những giá trị dịch vụ chất lượng và có mức chi phí phù hợp từ hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đồng bộ, hiện đại, êm thuận và nối dài, thông suốt mọi miền trên đất nước; tiết kiệm chi phí nhiên liệu, thời gian, tăng hiệu quả kinh doanh.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với Nhà nước: không

- Đối với người dân, doanh nghiệp: mất thêm chi phí sử dụng dịch vụ đường bộ, tuy nhiên được thụ hượng những giá trị dịch vụ chất lượng, tiết kiệm chi phí nhiên liệu, thời gian, tăng hiệu quả kinh doanh

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách không làm ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Chính sách này sẽ tạo cơ chế thúc đẩy sự phát triển về hạ tầng giao thông đường bộ, đường cao tốc.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

**1.4.5. Lựa chọn phương án**

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2. Chính sách này sẽ tạo động lực cho sự thu hút các nguồn lực tham gia đầu tư, xây dựng và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đường cao tốc ngày một hiện đại, đồng bộ.

Thẩm quyền ban hành chính sách: các chính sách này sẽ được Quốc hội quy định tại Luật Đường bộ để đảm bảo tính đồng bộ với các hệ thống pháp luật có liên quan.

**2. Chính sách 2: hoàn thiện khung pháp lý đối với phương tiện giao thông đường bộ**

**2.1. Chính sách 2A: Kiểm soát khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy**

**2.1.1. Xác định vấn đề**

Một trong những nguyên tắc hoạt động giao thông đường bộ là phải bảo vệ môi trường. Tuy nhiên, theo Báo cáo hiện trạng môi trường quốc gia 2016 và Báo cáo chất lượng không khí năm 2017 của GreenID thì phát thải khí thải từ xe cơ giới được nhận định là nguyên nhân chính gây ô nhiễm môi trường trong không khí đô thị, trong đó xe mô tô, xe gắn máy là nguồn phát thải chất ô nhiễm lớn nhất.

Lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ nhằm tổ chức quản lý, kiểm soát nguồn khí thải do hoạt động của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ gây ra, hạn chế mức độ gia tăng ô nhiễm không khí chỉ mới được áp dụng đối với xe ô tô, xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới, xe ô tô tham gia giao thông và xe ô tô đã qua sử dụng nhập khẩu, chưa áp dụng đối với xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông.

Chính sách ưu tiên phát triển vận tải công cộng, hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân ở các thành phố chưa phát huy được vai trò trong thực tế.

Những vấn đề trên nếu không được giải quyết sẽ dẫn đến một số bất cập sau không kiểm soát được lượng phát thải khí thải của xe mô tô, xe gắn máy dẫn đến môi trường sống càng ngày càng bị ảnh hưởng.

Nguyên nhân gây ra các vấn đề trên là do các quy định về phương tiện tham gia giao thông trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 còn chưa có quy định về kiểm soát khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy.

**2.1.2. Mục tiêu chính sách**

- Tạo tính đồng bộ, thống nhất trong việc kiểm soát khí thải phương tiện tham gia giao thông giữa xe ô tô và xe mô tô, giảm thải các nguy hại của khí thải từ các phương tiện giao thông cơ giới.

- Khuyến khích người dân, doanh nghiệp sử dụng các phương tiện sử dụng năng lượng sạch, năng lượng tái tạo.

**2.1.3. Các phương án đề xuất**

- Giải pháp 1: giữ nguyên các quy định hiện hành.

- Giải pháp 2: quy định kiểm soát khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy

**2.1.4. Đánh giá tác động các phương án**

2.1,4.1. Giải pháp 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước: việc giữ nguyên quy định hiện hành không làm thay đổi chi phí của Nhà nước đối với việc quản lý phương tiện giao thông đường bộ.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: lưu thông, khai thác xe mô tô, xe gắn máy đã hết niên hạn sử dụng hoặc gây phát thải khí thải cho môi trường.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Thiếu quy định về kiểm tra, kiểm soát khí thải của xe mô tô, xe gắn máy làm gia tăng lượng khí thải phát sinh, gây ô nhiễm không khí, tăng chi phí cho những vấn đề về bảo vệ sức khỏe của người dân, bảo vệ môi trường, đặc biệt tại các đô thị lớn.

+ Thiếu cơ chế để thu hút các sáng tạo trong việc ứng dụng năng lượng tái tạo cho phương tiện giao thông, sản xuất các phương tiện giao thông công nghệ mới, đa tính năng;

+ Không khuyến khích được người dân, doanh nghiệp sử dụng các phương tiện giao thông công nghệ mới, giao thông đa tính năng, giảm thải ô nhiễm môi trường.

+ Giảm sức hút của ngành du lịch do vấn đề ô nhiễm môi trường.

- Đối với người dân: có nguy cơ ảnh hưởng sức khỏe do phải sống trong vùng môi trường có nguồn phát thải khí thải phương tiện cao.

- Đối với doanh nghiệp: không

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Việc giữ nguyên các chính sách về quản lý phương tiện tham gia giao thông không làm ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: thiếu khung pháp lý để kiểm soát chất lượng khí thải đối với mô tô, xe gắn máy.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không đảm bảo các cam kết kiểm soát khí thải, ô nhiễm môi trường mà Việt Nam là thành viên.

2.1.4.2. Giải pháp 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Các tiêu chuẩn khí thải được quy định rõ ràng, cụ thể, đảm bảo hiệu lực pháp lý để người dân, doanh nghiệp thực hiện.

+ Kiểm tra, kiểm soát được khí thải của phương tiện tham gia giao thông, giảm khí thải phát sinh từ các phương tiện tham gia giao thông, gây ô nhiễm không khí, giảm chi phí cho những chương trình mục tiêu quốc gia về bảo vệ sức khỏe của người dân, bảo vệ môi trường, nâng cao chất lượng cuộc sống, tăng tính hấp dẫn cho các thành phố về khả năng thu hút du lịch và đầu tư, tạo thêm việc làm cho ngành dịch vụ kiểm tra và bảo dưỡng.

+ Khuyến khích, thúc đẩy các doanh nghiệp nghiên cứu, ứng dụng các công nghệ không gây ô nhiễm môi trường, tạo nên các doanh nghiệp và nền công nghiệp xanh trong sản xuất phương tiện giao thông cơ giới.

+ Đảm bảo sự bình đẳng trong việc kiểm soát khí thải giữa xe mô tô, xe gắn máy và xe ô tô tham gia giao thông.

+ Thực hiện được các cam kết quốc tế về bảo vệ môi trường.

- Đối với người dân:

+ Nâng cao nhận thức đối với việc sử dụng xe gắn máy, xe mô tô tham gia giao thông đảm bảo tiêu chuẩn khí thải phù hợp.

+ Tiết kiệm được chi phí nhiên liệu của người dân trong việc sử dụng các phương tiện giao thông có tiêu chuẩn khí thải phù hợp với quy định.

+ Phải bỏ chi phí bảo dưỡng định kỳ cho phương tiện. Tuy nhiên chi phí này sẽ được bù đắp được bằng việc giảm chi phí sửa chữa phương tiện cho những hư hỏng phát sinh do thiếu sự kiểm tra thường xuyên, bảo dưỡng định kỳ, tăng hiệu quả khai thác phương tiện (giảm thời gian dừng khai thác phương tiện do hư hỏng, kéo dài tuổi thọ và duy trì khả năng khái thác phương tiện), giảm chi phí nhiên liệu. Theo tính toán của dự án “Nghiên cứu thực trạng phát thải của xe máy đang lưu hành hướng tới kiểm soát khí thải, góp phần cải thiện môi trường không khí”, nếu người sử dụng xe thực hiện chế độ bảo dưỡng định kỳ theo đúng khuyến cáo của nhà sản xuất thì có thể kiểm soát tốt lượng khí thải, giảm mức tiêu hao nhiên liệu của xe 7%, tương đương với lượng nhiên liệu tiết kiệm được là 170.632 đồng/năm (tính theo giá xăng tháng 11/2018). Trong khi chỉ mất chi phí khoảng 110.000 đồng/xe để bảo dưỡng và thay thế phụ tùng cho phần khí thải (lọc gió…), đây cũng là chi phí bảo dưỡng đương nhiên để đảm bảo hiệu quả khai thác và độ bền của xe trong quá trình sử dụng. Cũng theo tính toán của dự án này để bù đắp chi phí đầu tư, vận hành trạm kiểm định chi phí kiểm định cho mỗi xe khoảng 35,000 đồng/lần/năm. Như vậy, nếu thực hiện kiểm soát khí thải thì người dân không bị tăng chi phí mà còn tiết kiệm được 25.632 đồng/xe/năm trong trường hợp nhà nước có tiến hành thu phí kiểm định khí thải.

+ Sống trong môi trường có nồng độ chất độc hại và bụi trong khí thải thấp.

+ Tăng tuổi thọ của phương tiện, giảm chi phí đầu tư cho việc mua sắm phương tiện mới.

- Đối với doanh nghiệp:

+ Tiết kiệm được chi phí nhiện liệu của doanh nghiệp trong việc sử dụng các phương tiện giao thông có tiêu chuẩn khí thải phù hợp với quy định.

+ Các doanh nghiệp sản xuất, nhập khẩu phương tiện tham gia giao thông có cơ hội đầu tư, phát triển ngành công nghiệp xanh với các phương tiện giao thông có tiêu chuẩn khí thải cao.

+ Phải bỏ chi phí thời gian, chi phí bảo dưỡng định kỳ cho phương tiện. Tuy nhiên chi phí này sẽ được bù đắp được bằng việc giảm chi phí sửa chữa phương tiện cho những hư hỏng phát sinh do thiếu sự kiểm tra thường xuyên, bảo dưỡng định kỳ, tăng hiệu quả khai thác phương tiện (giảm thời gian dừng khai thác phương tiện do hư hỏng, kéo dài tuổi thọ và duy trì khả năng khái thác phương tiện), giảm chi phí nhiên liệu, giảm các vụ tai nạn do phương tiện không đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước: không

- Đối với người dân: tăng chi phí do phải thực hiện việc kiểm tra, kiểm soát khí thải. Tuy nhiên, sẽ góp phần cải thiện môi trường không khí.

- Đối với doanh nghiệp: không

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: các thủ tục hành chính kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá chứng nhận đối với linh kiện, phụ tùng, phương tiện trong sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu thì thủ tục kiểm tra khí thải xe cơ giới tham gia giao thông và xe cơ giới đã qua sử dụng nhập khẩu đã được thực hiện từ năm 1998 và sẽ tiếp tục được duy trì. Tuy nhiên, trong thời gian tới, theo xu hướng siết chặt hơn nữa quy định kiểm soát khí thải, theo sự phát triển công nghệ và theo thông lệ quốc tế có thể sẽ yêu cầu thay đổi quy trình kiểm tra khí thải, đơn giản các thủ tục hành chính cho phù hợp với yêu cầu thực tiễn.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách này đảm bảo quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: tạo sự thống nhất, đầy đủ, minh bạch trong hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: là điều kiện đảm bảo các yêu cầu mà Việt Nam đã tham gia ký kết về môi trường.

**2.1.5. Lựa chọn phương án**

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là lựa chọn đồng thời Phương án 2 để tăng cường kiểm soát khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy, góp phần bảo vệ môi trường.

Thẩm quyền ban hành chính sách: Quốc hội sẽ ban hành các quy định về kiểm soát khí thảo đối với xe mô tô, xe gắn máy.

**2.2. Chính sách 2B: Quản lý phương tiện giao thông thông minh, phương tiện đa tính năng**

**2.2.1. Xác định vấn đề**

Trong thời gian qua, cùng với sự phát triển vượt bậc về khoa học công nghệ, nhiều phát minh, nhiều ứng dụng về khoa học kỹ thuật đã được sử dụng trong việc sản xuất, lắp ráp, sử dụng, điều khiển các loại phương tiện giao thông đường bộ. Hiện nay, đã có các phương tiện giao thông đường bộ mới tham gia giao thông đường bộ nhưng thiếu các quy định điều chỉnh như xe 4 bánh chạy bằng năng lượng điện (đang được thí điểm triển khai tại một số tỉnh phục vụ cho hoạt động du lịch, di chuyển ở cự ly ngắn, trong những khu vực nhất định), xe ô tô tự lái (phần mềm công nghệ xe tự lái ADAS của Công ty FPT Software Tp. HCM), taxi bay, các phương tiện tiết kiệm nhiên liệu, phương tiện hoán cải dùng cho người khuyết tật, các phương tiện lưỡng tính có thể di chuyển cả trên đường bộ và đường thủy, phương tiện có thể di chuyển cả đường bộ và hàng không (sau đây gọi tắt là phương tiện giao thông công nghệ mới, phương tiện giao thông đa tính năng).

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chỉ mới quy định xe cơ giới (chỉ bao gồm: xe ô tô, máy kéo, rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc ..., chưa điều tiết đến phương tiện giao thông công nghệ mới, phương tiện giao thông đa tính năng) tham gia giao thông phải đảm bảo các quy định về chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

Những vấn đề trên nếu không được giải quyết sẽ dẫn đến đến bất cập là các cơ quan quản lý nhà nước bị động trong việc thiết lập các cơ chế, chính sách để kiểm soát, quản lý phương tiện mới, phương tiện giao thông thông minh.

Nguyên nhân gây ra các vấn đề trên là do hiện nay chưa có quy định khung pháp lý quản lý và phát triển phương tiện giao thông công nghệ mới, phương tiện giao thông đa tính năng.

**2.2.2. Mục tiêu chính sách**

Quản lý các phương tiện giao thông công nghệ mới, phương tiện giao thông đa tính năng trước sự phát triển mạnh mẽ của khoa học công nghệ, đảm bảo tính kịp thời trong quản lý nhà nước về phương tiện giao thông.

**2.2.3. Các phương án đề xuất**

- Phương án 1: giữ nguyên các quy định hiện hành, theo đó chưa quản lý các phương tiện giao thông công nghệ mới, phương tiện giao thông đa tính năng.

- Phương án 2: quy định khung pháp lý về quản lý phương tiện giao thông công nghệ mới, phương tiện giao thông đa tính năng.

**2.2.4. Đánh giá tác động các phương án**

2.2.4.1. Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Việc giữ nguyên quy định hiện hành không làm thay đổi chi phí của Nhà nước đối với việc quản lý phương tiện giao thông đường bộ.

+ Không cần phải thiết lập các cơ chế chính sách để quản lý phương tiện giao thông công nghệ mới, phương tiện giao thông đa tính năng.

- Đối với người dân: sử dụng các phương tiện giao thông công nghệ mới, phương tiện giao thông đa tính năng theo trào lưu, chưa có quy định quản lý.

- Đối với doanh nghiệp: sản xuất, sử dụng các phương tiện giao thông công nghệ mới, phương tiện giao thông đa tính năng theo thị hiếu của thị trường, chưa có các tiêu chuẩn, quy chuẩn điều chỉnh.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Thiếu khung pháp lý để quy định, hướng dẫn đối với việc quản lý các hoạt động của phương tiện giao thông công nghệ mới, đa tính năng.

+ Thiếu cơ chế để thu hút các sáng tạo trong việc ứng dụng năng lượng tái tạo cho phương tiện giao thông, sản xuất các phương tiện giao thông công nghệ mới, đa tính năng;

+ Không khuyến khích được người dân, doanh nghiệp sử dụng các phương tiện giao thông công nghệ mới, giao thông đa tính năng.

- Đối với người dân: sử dụng các phương tiện công nghệ mới, đa tính năng chưa được kiểm soát chặt chẽ gây ra các nguy cơ tiềm ẩn mất an toàn.

- Đối với doanh nghiệp: có thể ảnh hưởng đến kinh tế do đầu tư vào sản xuất, sử dụng các phương tiện công nghệ mới, đa tính năng chưa có khung pháp lý rõ ràng.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính mới nên không ảnh hưởng đến chi phí của doanh nghiệp và cá nhân.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Việc giữ nguyên các chính sách về quản lý phương tiện tham gia giao thông không làm ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: thiếu khung pháp lý để quản lý các phương tiện mới, đa tính năng.

2.2.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Quản lý chất lượng phương tiện giao thông cơ giới trong quá trình sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu đến lưu thông một cách chặt chẽ.

+ Tạo hành lang pháp lý cho việc sản xuất, sử dụng các phương tiện giao thông giao thông thông minh, phương tiện giao thông đa tính năng.

- Đối với người dân:

+ Sử dụng các phương tiện giao thông thông minh, đa tính năng đảm bảo an toàn chất lượng và bảo vệ môi trường.

+ Tiết giảm được thời gian lao động trong việc sử dụng, điều khiển các phương tiện giao thông công nghệ mới, phương tiện giao thông đa tính năng.

- Đối với doanh nghiệp:

+ Yên tâm đầu tư vào sản xuất, sử dụng các phương tiện giao thông công nghệ mới, phương tiện giao thông đa tính năng.

+ Giảm được thời gian lao động, thời gian vận hành, chi phí nhiên liệu trong việc sử dụng, điều khiển các phương tiện giao thông công nghệ mới, đa tính năng.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước: không

- Đối với người dân: có thể mất thêm chi phí để sử dụng, điều khiển các phương tiện giao thông công nghệ mới, đa tính năng so với phương tiện cơ giới thông thường. Tuy nhiên, người dân sẽ được sử dụng loại phương tiện hiện đại, chất lượng.

- Đối với doanh nghiệp: có thể mất thêm chi phí để nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp, sử dụng, điều khiển các phương tiện giao thông công nghệ mới, đa tính năng so với phương tiện cơ giới thông thường. Tuy nhiên, doanh nghiệp sẽ sản xuất, được sử dụng loại phương tiện hiện đại, đảm bảo chất lượng.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: không làm phát sinh thủ tục hành chính mới cho cá nhân và doanh nghiệp; cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến công tác kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá phương tiện giao thông, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp thông qua việc ứng dụng các công nghệ giải quyết thủ tục hành chính trực tuyến, tiết kiệm chi phí cho doanh nghiệp thông qua việc tiết giảm thời gian thực hiện thủ tục hành chính cũng như việc triển khai thực hiện các thủ tục hành chính trực tuyến.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách này đảm bảo quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: bổ sung các quy định liên quan đến quản lý phương tiện giao thông công nghệ mới, giao thông đa tính năng tạo sự sự thống nhất, đầy đủ, minh bạch trong hệ thống pháp luật.

**2.2.5. Lựa chọn phương án**

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là lựa chọn đồng thời Phương án 2.

Thẩm quyền ban hành chính sách: Quốc hội sẽ ban hành các quy định về quản lý chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường bộ, trách nhiệm của chủ phương tiện và người lái phương tiện cơ giới; giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá linh kiện, phụ tùng trong sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu phương tiện giao thông trong đó có phương tiện giao thông công nghệ mới, phương tiện giao thông đa tính năng.

**3. Chính sách 3: hoàn thiện khung pháp lý trong hoạt động vận tải đường bộ**

***3.1. Chính sách 3A. Phân định rõ các loại hình kinh doanh vận tải***

**3.1.1. Xác định vấn đề**

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định kinh doanh vận tải đường bộ là ngành nghề kinh doanh có điều kiện, phân định rõ các loại hình kinh doanh vận tải bằng xe ô tô cũng như các điều kiện cần thiết để kinh doanh loại hình. Tuy nhiên, các quy định này đều đã không còn phù hợp với thực tiễn phát sinh, thậm chí đã tạo nên những rào cản nhất định đối với doanh nghiệp như các quy định về quy mô, người điều hành vận tải, phương án kinh doanh, bộ phận quản lý các điều kiện về an toàn giao thông. ...

Cùng với sự phát triển mạnh mẽ của khoa học công nghệ, một số phương thức điều hành, kinh doanh dịch vụ vận tải đã xuất hiện gây nhiều tranh cãi trong việc xác định loại hình, chủ thể kinh doanh như Grab Taxi, Easy Taxi, Live Taxi.

Những vấn đề trên nếu không được giải quyết sẽ dẫn đến một số bất cập sau:

- Gây khó khăn cho người dân và doanh nghiệp khi thực hiện kinh doanh vận tải đường bộ.

- Người dân không được thụ hưởng các dịch vụ vận tải chất lượng, hiệu quả, tiết giảm được chi phí.

- Tạo rào cản cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ phát triển khi đưa ra các điều kiện về quy mô.

- Thiếu cơ chế quản lý hoạt động vận tải linh hoạt, hiệu quả, phù hợp với nền kinh tế thị trường.

- Không khuyến khích được việc ứng dụng công nghệ, khoa học trong quản lý, điều hành của doanh nghiệp và của các cơ quan quản lý nhà nước.

- Nhiều loại hình kinh doanh vận tải chồng chéo, khó phân định hình thức và điều kiện kinh doanh (kinh doanh vận tải hợp đồng, kinh doanh vận tải du lịch...).

- Ảnh hưởng đến quyền quyết định của doanh nghiệp khi nhà nước can thiệp đến quy mô, số lượng phương tiện, phương án kinh doanh của doanh nghiệp.

Nguyên nhân gây ra các vấn đề trên:

- Các quy định về điều kiện kinh doanh còn thiếu tính khả thi, không phù hợp với thực tiễn phát triển của thị trường vận tải.

- Việc quy định các điều kiện kinh doanh vận tải theo từng loại hình ở Luật sẽ gây nên sự thiếu linh hoạt cho các hoạt động quản lý của nhà nước trong việc theo sát với các diễn biến của thị trường vận tải.

- Chưa có các quy định rõ ràng về việc cung cấp, ứng dụng các dịch vụ hỗ trợ vận tải.

**3.1.2. Mục tiêu chính sách**

- Quản lý ngành nghề kinh doanh vận tải một cách linh hoạt, phù hợp với thực tiễn.

 - Nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng cường kết nối các phương thức vận tải đáp ứng nhu cầu đi lại và hoạt động vận chuyển hàng hóa phục vụ phát triển kinh tế xã hội.

- Tạo môi trường kinh doanh lành mạnh, bình đẳng và minh bạch.

**3.1.3. Các phương án đề xuất**

- Phương án 1: giữ nguyên các quy định về loại hình kinh doanh vận tải như: kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô (kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định, kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt, kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi, kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng và loại hình kinh doanh vận tải hành khách mới), kinh doanh vận tải hàng hóa (thông thường, taxi tải, siêu trường, siêu trọng, vận tải hàng nguy hiểm); điều kiện kinh doanh vận tải đường bộ như: quy mô, số lượng phương tiện, người điều hành hoạt động vận tải, thiết bị giám sát hành trình....

- Phương án 2: quy định kinh loại hình kinh doanh vận tải đường bộ gồm: kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô (kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định, kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt, kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi, kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng và loại hình kinh doanh vận tải hành khách mới), kinh doanh vận tải hàng hóa; giao thẩm quyền Chính phủ quy định chi tiết các loại hình kinh doanh, điều kiện kinh doanh vận tải đường bộ.

**3.1.4. Đánh giá tác động các phương án**

3.3.4.1 Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Xác định được loại hình, điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

+ Xác định được trách nhiệm của các chủ thể thực hiện kinh doanh vận tải đường bộ bằng xe ô tô.

- Đối với người dân:

+ Thuận tiện lựa chọn loại hình vận tải phù hợp để thực hiện mục tiêu hoạt động của mình.

+ Được cung cấp các dịch vụ vận tải phù hợp với nhu cầu, thị hiếu.

- Đối với doanh nghiệp: được cung cấp hoạt động vận chuyển theo các loại hình kinh doanh vận tải đã được quy định trong Luật.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Thiếu cơ chế quản lý hoạt động vận tải linh hoạt, hiệu quả, phù hợp với nền kinh tế thị trường.

+ Không khuyến khích được việc ứng dụng công nghệ, khoa học trong quản lý, điều hành của doanh nghiệp và của các cơ quan quản lý nhà nước.

+ Nhiều loại hình kinh doanh vận tải chồng chéo, khó phân định hình thức và điều kiện kinh doanh (kinh doanh vận tải hợp đồng, kinh doanh vận tải du lịch...) dẫn đến giảm hiệu quả của công tác quản lý nhà nước.

+ Giảm thu ngân sách đối với các phương thức kinh doanh mới được xã hội thừa nhận nhưng chưa được quản lý nhà nước.

+ Giảm tính tuân thủ pháp luật, do những phương thức, loại hình kinh doanh mới chưa được nhà nước điều tiết vẫn thực hiện hoạt động kinh doanh vận tải.

+ Không tạo điều kiện thúc đẩy cho thị trường vận tải trong việc hội nhập với khu vực và thế giới.

+ Thị trường vận tải đường bộ không được hiện đại hóa để đáp ứng các nhu cầu về chất lượng dịch vụ ngày càng cao của khách hàng.

- Đối với người dân:

+ Không được thụ hưởng những dịch vụ vận tải chất lượng, phù hợp với nhu cầu của cá nhân.

+ Rủi ro về an toàn tính mạng khi sử dụng các loại hình vận tải mới chưa được nhà nước thừa nhận.

- Đối với doanh nghiệp:

 + Khó khăn khi thực hiện các hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ do các điều kiện kinh doanh không phù hợp với thực tế và loại hình vận tải.

+ Cản trở các doanh nghiệp nhỏ và vừa gia nhập thị trường khi phải đáp ứng các yêu cầu về quy mô, số lượng xe (Theo thống kê, năm 2013 cả nước có tổng số 5.761 đơn vị kinh doanh vận tải được cấp giấy phép theo Nghị định số 91/2009/NĐ - CP; đến năm 2016, cả nước có tổng số 24.580 đơn vị kinh doanh vận tải được cấp giấy phép theo Nghị định số 86/2014/NĐ - CP tăng gần 19.000 đơn vị so với 2013; đến năm 2021 cả nước có tổng số 83.618 đơn vị kinh doanh vận tải đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; đến hết tháng 4 năm 2022 cả nước có tổng số 85.310 đơn vị kinh doanh vận tải đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (chủ yếu là các hộ kinh doanh vận tải hàng hóa mới được cấp Giấy phép kinh doanh theo lộ trình của Nghị định số 86/2014/NĐ - CP). Kết quả thống kê cho thấy, tỷ lệ các đơn vị có quy mô vừa và nhỏ chiếm khoảng 82%, số lượng phương tiện của mỗi đơn vị không nhiều (dưới 05 xe), năng lực cạnh tranh yếu).

+ Doanh nghiệp cung cấp ứng dụng phần mềm khó khăn trong việc cung ứng các phần mềm cung cấp dịch vụ vận tải.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: các thủ tục hành chính được giữ nguyên như hiện hành.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Việc giữ nguyên như quy định hiện hành không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: thiếu tính khả thi, không tạo được sự thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không mâu thuẫn Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968; không trái với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia như 14 Hiệp định, Nghị định thư trong lĩnh vực đường bộ mà Việt Nam ký kết; Công ước về quyền dân sự, kinh tế; các Hiệp định thương mại (WTO, APPTA,...); các Hiệp định, Nghị định liên quan đến đường biên giới giữa Việt Nam và các nước.

3.3.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Bảo đảm cho hoạt động vận tải được linh hoạt hơn, đáp ứng được yêu cầu thực tiễn phát sinh đối với các loại hình kinh doanh vận tải mới. Chính phủ có thể ban hành các chính sách mới để kiểm soát các hình thức kinh doanh vận tải mới phù hợp với thực tiễn phát sinh mà không cần phải chờ sửa Luật như hiện nay.

+ Cắt giảm các điều kiện kinh doanh không cần thiết, không phù hợp với thực tiễn và thiếu tính khả thi.

+ Tạo điệu kiện cho thị trường vận tải đường bộ được phát triển hiện đại, phù hợp và đáp ứng với xu thế phát triển của quốc tế. Thúc đẩy được các nguồn lực của xã hội trong việc phát triển thị trường vận tải theo xu hướng quy mô, hiện đại.

+ Tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, công bằng và bình đẳng giữa các loại hình vận tải, khi đó các đơn vị kinh doanh vận tải sẽ tập trung hơn vào công tác quản lý an toàn giao thông và chất lượng dịch vụ.

- Đối với người dân:

+ Được thụ hưởng những dịch vụ vận tải chất lượng, phù hợp với nhu cầu của cá nhân.

+ An toàn hơn khi sử dụng các loại hình vận tải mới được nhà nước thừa nhận.

+ Tiết giảm được chi phí đi lại, tiết kiệm được thời gian vận chuyển.

- Đối với doanh nghiệp:

+ Thuận lợi khi thực hiện các hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ do các điều kiện kinh doanh được quy định linh hoạt, phù hợp với thực tế.

+ Tạo điều kiện cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa gia nhập thị trường vận tải đường bộ.

+ Tạo điều kiện cho các doanh nghiệp cung cấp hỗ trợ dịch vụ vận tải, cung cấp giải pháp phần mềm hoạt động hiệu quả.

+ Cắt giảm được các chi phí về nhân lực điều hành, bộ máy tổ chức cơ cấu gọn nhẹ do ứng dụng các trí tuệ nhân tạo trong hoạt động điều hành vận tải.

+ Kết nối với khách hàng nhanh hơn, thuận tiện hơn thông qua việc ứng khoa học, công nghệ, các đơn vị cung cấp dịch vụ hỗ trợ vận tải.

b) Tác động tiêu cực:

- Đối với nhà nước: không

- Đối với người dân: không.

- Đối với doanh nghiệp: không.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: đơn giản hóa thủ tục hành chính, giảm giấy phép con cho người dân, doanh nghiệp.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách này không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật như Luật giao dịch điện tử, Luật hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa, Luật Hợp tác xã.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968; phù hợp với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia như 14 Hiệp định, Nghị định thư trong lĩnh vực đường bộ mà Việt Nam ký kết; Công ước về quyền dân sự, kinh tế; các Hiệp định thương mại (WTO, APPTA,...); các Hiệp định, Nghị định liên quan đến đường biên giới giữa Việt Nam và các nước.

**3.1.5. Lựa chọn phương án**

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2 để đảm bảo môi trường kinh doanh vận tải được điều tiết phù hợp với thực tiễn phát sinh, phát triển vận tải đường bộ.

Thẩm quyền ban hành chính sách: Quốc hội sẽ ban hành quy định kinh doanh vận tải đường bộ là ngành nghề kinh doanh có điều kiện; Chính phủ quy định chi tiết các điều kiện kinh doanh vận tải đường bộ, loại hình kinh doanh vận tải mới để đảm bảo tính linh hoạt và phù hợp với thực tiễn quản lý.

**3.2. Chính sách 3B: Quản lý hoạt động vận tải nội bộ**

**3.2.1. Xác định vấn đề**

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định kinh doanh vận tải đường bộ là ngành nghề kinh doanh có điều kiện. Tuy nhiên, chưa có quy định rõ đối với loại hình vận tải không kinh doanh để phân biệt với loại hình kinh doanh vận tải.

Cùng với sự phát triển của nền kinh tế, các khu công nghiệp phát triển mạnh mẽ, số lượng đơn vị sản xuất kinh doanh tăng cao, các đơn vị này ngày càng có nhu cầu tự mua phương tiện để vận chuyển công nhân, vận chuyển nguyên nhiên vật liệu phục vụ sản xuất của mình, vận chuyển hàng hoá do đơn vị mình sản xuất để cung cấp ra thị trường. Số lượng phương tiện thuộc các đơn vị này hiện nay chiếm tỷ lệ khá cao trong tổng số phương tiện kinh doanh vận tải.

Những vấn đề trên nếu không được giải quyết sẽ dẫn đến một số bất cập sau:

- Gây khó khăn cho người dân và doanh nghiệp khi thực hiện kinh doanh vận tải đường bộ.

- Gây khó khăn cho lực lượng chức năng khi kiểm soát trên đường và giám sát công tác đảm bảo an toàn giao thông

- Không phân định rõ giữa phương tiện kinh doanh và phương tiện không kinh doanh dẫn đến sẽ có một số lượng phương tiện thực chất là đang kinh doanh vận tải nhưng hoạt động dưới hình thức vận tải nội bộ để tránh phải thực hiện các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải.

Nguyên nhân gây ra các vấn đề trên là do chưa có các quy định cụ thể để điều chỉnh đối với hoạt động vận tải nội bộ.

**3.2.2. Mục tiêu chính sách**

- Quản lý hoạt động vận tải để đảm bảo an toàn giao thông, phù hợp với thực tiễn phát sinh hiện nay.

 - Đảm bảo trật tự vận tải, tạo môi trường hoạt động vận tải lành mạnh, bình đẳng, công bằng và minh bạch.

**3.2.3. Các phương án đề xuất**

- Phương án 1: giữ nguyên các quy định về loại hình kinh doanh vận tải chỉ đưa ra khái niệm về hoạt động vận tải gồm hoạt động kinh doanh và hoạt động không kinh doanh.

- Phương án 2: quy định rõ về khái niệm đối với hoạt động vận tải nội bộ và giao Chính phủ quy định cụ thể.

**3.2.4. Đánh giá tác động các phương án**

3.2.4.1 Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Xác định loại hình kinh doanh vận tải và hoạt động vận tải nội bộ.

+ Xác định được trách nhiệm của các chủ thể thực hiện khi thực hiện hoạt động vận tải đường bộ bằng xe ô tô.

- Đối với người dân: Không

- Đối với doanh nghiệp: Không

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Thiếu cơ chế quản lý hoạt động vận tải để đảm bảo an toàn giao thông.

+ Giảm tính tuân thủ pháp luật, do có những phương tiện thực chất đang kinh doanh vận tải nhưng lại không đăng ký dẫn đến gây mất trật tự thị trường vận tải, không thu được thuế.

- Đối với người dân:

+ Không phân biệt và lựa chọn được các phương tiện có đăng ký kinh doanh và được kiểm soát về an toàn giao thông.

- Đối với doanh nghiệp:

 + Khó khăn khi thực hiện các hoạt động vận tải đường bộ do chưa có quy định rõ để phân biệt đối với hoạt động kinh doanh và hoạt động không kinh doanh.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: các thủ tục hành chính được giữ nguyên như hiện hành.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Việc giữ nguyên như quy định hiện hành không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: thiếu tính khả thi, không tạo được sự thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không mâu thuẫn Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968; không trái với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia như 14 Hiệp định, Nghị định thư trong lĩnh vực đường bộ mà Việt Nam ký kết; Công ước về quyền dân sự, kinh tế; các Hiệp định thương mại (WTO, APPTA,...); các Hiệp định, Nghị định liên quan đến đường biên giới giữa Việt Nam và các nước.

3.2.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Xác định rõ và để phân biệt với các loại hình kinh doanh vận tải.

+ Xác định được trách nhiệm của các chủ thể thực hiện khi thực hiện hoạt động vận tải đường bộ bằng xe ô tô.

+ Tạo điệu kiện cho thị trường vận tải đường bộ được phát triển hiện đại, phù hợp và đáp ứng với xu thế phát triển của quốc tế. Thúc đẩy được các nguồn lực của xã hội trong việc phát triển thị trường vận tải theo xu hướng quy mô, hiện đại.

+ Tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, công bằng và bình đẳng giữa hoạt động không kinh doanh và hoạt động kinh doanh. Công tác quản lý an toàn giao thông đối với đối tượng không kinh doanh vận tải được triển khai và đảm bảo thực hiện.

- Đối với người dân:

+ Lựa chọn đúng đối tượng kinh doanh vận tải để thực hiện mục tiêu hoạt động của mình.

+ Được thụ hưởng những dịch vụ vận tải chất lượng, phù hợp với nhu cầu của cá nhân.

- Đối với doanh nghiệp:

+ Phân định rõ đối tượng tham gia kinh doanh vận tải để có phương thức quản lý phù hợp với từng đối tượng.

+ Tăng cường công tác đảm bảo an toàn giao thông trong hoạt động vận tải nội bộ.

b) Tác động tiêu cực:

- Đối với nhà nước: không

- Đối với người dân: không

- Đối với doanh nghiệp: Phải thực hiện các quy định để đảm bảo an toàn giao thông theo quy định của Chính phủ, chi phí quản lý sẽ tăng thêm do phải bố trí người và thiết bị để thực hiện quản lý an toàn giao thông.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách này không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968; phù hợp với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia như 14 Hiệp định, Nghị định thư trong lĩnh vực đường bộ mà Việt Nam ký kết; Công ước về quyền dân sự, kinh tế; các Hiệp định thương mại (WTO, APPTA,...); các Hiệp định, Nghị định liên quan đến đường biên giới giữa Việt Nam và các nước.

**3.2.5. Lựa chọn phương án**

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2 để đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đối với hoạt động vận tải, phù hợp với thực tiễn phát sinh, phát triển vận tải đường bộ.

Thẩm quyền ban hành chính sách: Quốc hội sẽ ban hành quy định hoạt động vận tải nội bộ; Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động vận tải nội bộ để đảm bảo tính linh hoạt và phù hợp với thực tiễn quản lý.

**3.3. Chính sách 3C: Quản lý hoạt động vận tải đưa đón học sinh**

**3.3.1. Xác định vấn đề**

Hiện nay, theo các tài liệu khuyến cáo của nhiều chuyên gia an toàn giao thông và của Liên Hợp quốc đều khẳng định trẻ em là nhóm đối tượng cần được ưu tiên bảo đảm an toàn trong quá trình tham gia giao thông hơn so với các đối tượng khác. Tuy nhiên, việc quản lý hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng ô tô chưa có bất kỳ quy định nào mà chỉ đơn giản là loại hình kinh doanh vận tải hành khách bằng hợp đồng thông thường.

Trong những năm gần đây, xuất phát từ nhu cầu thực tế, dịch vụ vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô phát triển, phổ biến ở nhiều tỉnh, thành phố trên cả nước, đặc biệt là các thành phố lớn như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, do nhu cầu tăng nhanh, trong khi còn thiếu những quy định pháp luật nên trong quá trình hoạt động đã tồn tại không ít bất cập như: dịch vụ đưa đón học sinh vẫn còn tự phát, chất lượng xe không bảo đảm, lái xe thiếu trách nhiệm trong việc đưa đón học sinh ...

**3.3.2. Mục tiêu chính sách**

- Quản lý hoạt động vận tải đưa đón học sinh để đảm bảo an toàn giao thông, phù hợp với thực tiễn phát sinh hiện nay, đồng thời gắn trách nhiệm của cơ sở giáo dục đào tại trong tổ chức hoạt động và bảo đảm an toàn giao thông khi đưa, đón học sinh.

 - Đảm bảo trật tự vận tải, tạo môi trường hoạt động vận tải lành mạnh, bình đẳng, công bằng và minh bạch.

**3.3.3. Các phương án đề xuất**

- Phương án 1: Giữ nguyên các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh như hiện nay.

- Phương án 2: Bổ sung một số quy định để đảm bảo quản lý chặt chẽ và có ưu tiên đối với đối tượng xe ô tô đưa đón học sinh.

**3.3.4. Đánh giá tác động các phương án**

3.3.4.1 Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

Coi hoạt động vận chuyển đưa đón học sinh cũng giống như các loại hình vận chuyển hành khách khác.

- Đối với người dân: Không

- Đối với doanh nghiệp: Không.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Thiếu cơ chế để quản lý chặt chẽ đối với các loại phương tiện đưa đón học sinh, nâng cao chất lượng dịch vụ và đảm bảo an toàn giao thông.

+ Việc quản lý hoạt động này gặp khó khăn do dịch vụ xe đưa đón học sinh vẫn diễn ra tự phát, chất lượng xe không bảo đảm, lái xe thiếu trách nhiệm trong việc đưa đón học sinh.

+ Chưa gắn trách nhiệm của cơ sở giáo dục đào tại trong tổ chức hoạt động và bảo đảm an toàn giao thông khi đưa, đón học sinh.

+ Chưa tạo môi trường hoạt động vận tải lành mạnh, bình đẳng, công bằng và minh bạch giữa các chủ thể cùng tham gia hoạt động này.

- Đối với người dân:

+ Không phân biệt được loại phương tiện chuyên vận chuyển, đưa đón học sinh khi tham gia giao thông, không lựa chọn được các phương tiện có chất lượng tốt.

- Đối với doanh nghiệp:

Không khuyến khích được các doanh nghiệp đầu tư, đổi mới phương tiện, trang bị các trang thiết bị để đảm bảo an toàn cho học sinh trong quá trình vận chuyển.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: các thủ tục hành chính được giữ nguyên như hiện hành.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Việc giữ nguyên như quy định hiện hành không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: không có tác động nhiều đến sự thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không mâu thuẫn Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968; không trái với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia như 14 Hiệp định, Nghị định thư trong lĩnh vực đường bộ mà Việt Nam ký kết; Công ước về quyền dân sự, kinh tế; các Hiệp định thương mại (WTO, APPTA,...); các Hiệp định, Nghị định liên quan đến đường biên giới giữa Việt Nam và các nước.

3.3.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Xác định rõ và phân biệt loại phương tiện đưa đón học sinh với các loại hình kinh doanh vận tải hành khách khác.

+ Có cơ chế để quản lý chặt chẽ đối với các loại phương tiện đưa đón học sinh, nâng cao chất lượng dịch vụ và đảm bảo an toàn giao thông.

+ Gắn trách nhiệm của đơn vị vận tải, cơ sở giáo dục đào tại trong tổ chức hoạt động và bảo đảm an toàn giao thông khi đưa, đón học sinh.

+ Tạo điệu kiện cho thị trường vận tải đường bộ được phát triển hiện đại, phù hợp và đáp ứng với xu thế phát triển của quốc tế. Thúc đẩy được các nguồn lực của xã hội trong việc phát triển thị trường vận tải theo xu hướng quy mô, hiện đại.

+ Tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, công bằng và bình đẳng giữa các đối tượng cùng tham gia hoạt động đối với loại hình này.

- Đối với người dân: Được thụ hưởng những dịch vụ vận tải chất lượng tốt, an toàn và phù hợp với nhu cầu của cá nhân.

- Đối với doanh nghiệp:

+ Xác định rõ đối tượng tham gia hoạt động vận tải đưa đón học sinh để từ đó có kế hoạch nâng cao chất lượng phương tiện, lái xe để có phương thức quản lý phù hợp với từng đối tượng.

+ Tăng cường các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông trong quá trình vận chuyển đưa đón học sinh.

b) Tác động tiêu cực:

- Đối với nhà nước: không

- Đối với người dân: không.

- Đối với doanh nghiệp: Phải triển khai thực hiện một số quy định mới để đảm bảo an toàn giao thông theo quy định của Chính phủ, chi phí quản lý sẽ tăng thêm do phải thực hiện trang bị bổ sung một số thiết bị an toàn, đào tạo lái xe, người quản lý học sinh.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: không phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách này không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968; phù hợp với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia như 14 Hiệp định, Nghị định thư trong lĩnh vực đường bộ mà Việt Nam ký kết; Công ước về quyền dân sự, kinh tế; các Hiệp định thương mại (WTO, APPTA,...); các Hiệp định, Nghị định liên quan đến đường biên giới giữa Việt Nam và các nước.

**3.3.5. Lựa chọn phương án**

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2 để đảm bảo trật tự, an toàn giao thông, nâng cao chất lượng dịch vụ đối với hoạt động vận tải đưa đón học sinh và phù hợp với thực tiễn phát sinh đối với loại hình này trong thời gian qua. Đồng thời, phù hợp với các tài liệu khuyến cáo của nhiều chuyên gia an toàn giao thông và của Liên hợp quốc khẳng định đây là nhóm cần được ưu tiên bảo đảm an toàn trong quá trình tham gia giao thông.

Thẩm quyền ban hành chính sách: Quốc hội sẽ ban hành quy định hoạt động vận tải đưa đón học sinh.

**III. Ý KIẾN THAM VẤN**

Việc xây dựng Báo cáo đánh giá tác động chính sách của dự án Luật Đường bộ được thực hiện theo đúng quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, cụ thể như sau:

1. Lấy ý kiến các Bộ, ngành, địa phương, doanh nghiệp, các hiệp hội, các đối tượng có liên quan; đăng tải để lấy ý kiến rộng rãi trên Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Cổng thông tin điện tử Bộ Giao thông vận tải theo quy định.

3. Tổ chức các hoạt động phục vụ cho việc nghiên cứu xây dựng chính sách trong dự án Luật như: tọa đàm, hội thảo, hội nghị với các Bộ, ngành, địa phương, các chuyên gia, nhà khoa học trong nước và nước ngoài, các Viện nghiên cứu, các Hiệp hội, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam về các chính sách, nội dung của dự án Luật; tổ chức khảo sát, học hỏi kinh nghiệm trong nước và nước ngoài.

**IV. GIÁM SÁT VÀ ĐÁNH GIÁ**

1. Cơ quan giám sát thực hiện chính sách: Quốc hội, Ủy ban thường vụ Quốc hội, Hội đồng dân tộc, các Ủy ban của Quốc hội, đại biểu Quốc hội.

2. Cơ quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành chính sách: Chính phủ, các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các cơ quan có liên quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành các chính sách này.

Trên đây là Báo cáo đánh giá tác động chính sách dự án Luật Đường bộ./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;- Thủ tướng Chính phủ;- Các Phó Thủ tướng Chính phủ;- Văn phòng Trung ương Đảng;- Ủy ban Quốc phòng và An ninh của Quốc hội; - Ủy ban Pháp luật của Quốc hội;- Văn phòng Quốc hội;- Văn phòng Chủ tịch nước;- Văn phòng Chính phủ- Các Bộ: Tư pháp, Công an;- Văn phòng Chính phủ: BTCN, các PCN; - TTr. Lê Đình Thọ;- Các Cục: ĐBVN, ĐKVN, ĐCTVN;- Các Vụ: VT, KCHTGT;- Thanh tra Bộ;- Lưu: VT, PC. | **BỘ TRƯỞNG** **Nguyễn Văn Thắng** |

1. Tại Điều 20 Luật Lâm nghiệp 2017 quy định tùy theo diện tích rừng cần thu hồi để thực hiện dự án đầu tư, Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ và Hội đồng nhân dân cấp tỉnh là các cơ quan có thẩm quyền quyết định chuyển đổi mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác, theo đó Quốc hội quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng đặc dụng, rừng phòng hộ đầu nguồn, rừng phòng hộ biên giới từ 50 ha trở lên; rừng phòng hộ chắn gió, chắn cát bay và rừng phòng hộ chắn sóng, lấn biển từ 500 ha trở lên; rừng sản xuất từ 1.000 ha trở lên. Trình tự, thủ tục quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác được quy định tại Nghị định số 156/2014/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 83/2020/NĐ-CP), theo đó đối với dự án đầu tư có chuyển mục đích sử dụng rừng, thì chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng là một nội dung trong chấp thuận chủ trương đầu tư dự án. [↑](#footnote-ref-1)
2. Tại Điều 7 Luật Đầu tư công 2019, dự án sử dụng đất có yêu cầu chuyển mục đích sử dụng đất vườn quốc gia, khu bảo tồn thiên nhiên, khu bảo vệ cảnh quan, khu rừng nghiên cứu, thực nghiệm khoa học từ 50 ha trở lên; rừng phòng hộ đầu nguồn từ 50 ha trở lên; rừng phòng hộ chắn gió, chắn cát bay, chắn sóng, lấn biển, bảo vệ môi trường từ 500 ha trở lên; rừng sản xuất từ 1.000 ha trở lên là dự án quan trọng quốc gia, thuộc thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư của Quốc hội. Điều kiện, trình tự, thủ tục cho phép chuyển đổi mục đích sử dụng đất rừng được thực hiện theo quy định tại Luật Đất đai và Nghị định số 43/2014/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 148/2020/NĐ-CP). [↑](#footnote-ref-2)
3. Các Điều 53, 54, 59 và các điều khoản liên quan đến thủ tục cấp phép khai thác khoáng sản. [↑](#footnote-ref-3)
4. Như dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông; dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1… [↑](#footnote-ref-4)
5. Tại Điều 20 Luật Lâm nghiệp 2017 quy định tùy theo diện tích rừng cần thu hồi để thực hiện dự án đầu tư, Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ và Hội đồng nhân dân cấp tỉnh là các cơ quan có thẩm quyền quyết định chuyển đổi mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác, theo đó Quốc hội quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng đặc dụng, rừng phòng hộ đầu nguồn, rừng phòng hộ biên giới từ 50 ha trở lên; rừng phòng hộ chắn gió, chắn cát bay và rừng phòng hộ chắn sóng, lấn biển từ 500 ha trở lên; rừng sản xuất từ 1.000 ha trở lên. Trình tự, thủ tục quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác được quy định tại Nghị định số 156/2014/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 83/2020/NĐ-CP), theo đó đối với dự án đầu tư có chuyển mục đích sử dụng rừng, thì chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng là một nội dung trong chấp thuận chủ trương đầu tư dự án. [↑](#footnote-ref-5)
6. Tại Điều 7 Luật Đầu tư công 2019, dự án sử dụng đất có yêu cầu chuyển mục đích sử dụng đất vườn quốc gia, khu bảo tồn thiên nhiên, khu bảo vệ cảnh quan, khu rừng nghiên cứu, thực nghiệm khoa học từ 50 ha trở lên; rừng phòng hộ đầu nguồn từ 50 ha trở lên; rừng phòng hộ chắn gió, chắn cát bay, chắn sóng, lấn biển, bảo vệ môi trường từ 500 ha trở lên; rừng sản xuất từ 1.000 ha trở lên là dự án quan trọng quốc gia, thuộc thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư của Quốc hội. Điều kiện, trình tự, thủ tục cho phép chuyển đổi mục đích sử dụng đất rừng được thực hiện theo quy định tại Luật Đất đai và Nghị định số 43/2014/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 148/2020/NĐ-CP). [↑](#footnote-ref-6)