

Số: /BC-BGTVT

Hà Nội, ngày tháng năm 2023

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH**Dự án Luật Đường bộ***(Tài liệu gửi Bộ Tư pháp thẩm định)*

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật 2015 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020) và Nghị quyết số 89/2023/QH15 ngày 2/6/2023 của Quốc hội ban hành Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, điều chỉnh chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023, Bộ Giao thông vận tải báo cáo đánh giá tác động chính sách dự án Luật Đường bộ như sau:

I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ BẮT 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 đường bộ, thu hút các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng 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 đường bộ; (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 cản trở 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 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 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 chuyên khách bằng xe điện, mô tô điện...

(4) 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 đường bộ 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 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 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 đường bộ 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 đường bộ; 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 đường bộ, 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 02 nhóm chính sách gồm: (1) chính sách hoàn thiện khung pháp lý về kết cấu hạ tầng đường bộ; (2) 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 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.

1.1.2. 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.

1.1.2. Đánh giá tác động các phương án

1.1.2.1. 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.

1.1.2.2. 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 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.

1.1.3. 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 1D: Tạo cơ chế huy động nguồn tài chính để đầu tư phát triển đường bộ

1.2.1. 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.

1.2.2. Mục tiêu chính sách

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

1.2.3. 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 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 chuyên 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 đường bộ và các nguồn thu hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.

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. 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 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 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.

1.2.4.2. 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 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 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 hưởng 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.

1.2.5. 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. 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 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.

1.3. Chính sách 1E: Bổ sung chính sách phát triển đường cao tốc

1.3.1. Xác định vấn đề

Đường cao tốc là cấp kỹ thuật đặc biệt của đường bộ, có năng lực vận tải lớn, khả năng kết nối hiệu quả giữa các loại hình giao thông, giữa hệ thống đường bộ cao tốc với mạng lưới đường bộ trên cả nước; kết nối vùng, miền, các trung tâm kinh tế, chính trị, các vùng kinh tế trọng điểm, cửa khẩu, cảng biển và cảng hàng không cửa ngõ quốc tế; phát huy thế mạnh là phương thức linh hoạt, hiệu quả đối với cự ly ngắn và trung bình, hỗ trợ gom và giải tỏa hàng hóa, hành khách cho các phương thức vận tải khác.

Thực tế cho thấy, các địa phương có cao tốc đi qua có GRDP cao hơn so với trung bình cả nước. Thực hiện chủ trương của Đảng, nhà nước, các tuyến cao tốc đã được quy hoạch, triển khai đầu tư, xây dựng. Tuy nhiên, thời gian qua, quá trình thực hiện đầu tư, xây dựng, quản lý đường cao tốc gặp nhiều khó khăn, vướng mắc.

1.3.2. Mục tiêu chính sách

Xây dựng khung pháp lý, đảm bảo tính đồng bộ, đồng thời khuyến khích, ưu tiên đối với việc phát triển đường cao tốc.

1.3.3. 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 về chính sách phát triển đường cao tốc; bao gồm: các chính sách do Nhà nước bảo đảm thực hiện; các chính sách Nhà nước ưu tiên thực hiện; các chính sách Nhà nước khuyến khích thực hiện. Đồng thời, quy định chính sách đối với đầu tư theo phương thức PPP và trách nhiệm của UBND cấp tỉnh trong phát triển đường cao tốc.

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: không phải các nguồn lực bảo đảm, ưu tiên, khuyến khích để thực hiện chính sách.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: không.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Không thu hút, đẩy mạnh được việc phát triển kết cấu hạ tầng đường cao tốc.

+ Khó khăn trong việc bảo đảm được mục tiêu đạt 5000km đường cao tốc đến năm 2030.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: chưa được thụ hưởng những giá trị dịch vụ chất lượng và có mức chi phí phù hợp từ hệ thống kết cấu hạ tầng đường bộ đồng bộ, hiện đại, êm thuận và nổi dài, thông suốt mọi miền trên đất nước; 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.

1.3.4.2. Giải pháp 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước: Các tuyến cao tốc sau khi đưa vào khai thác đã mang lại hiệu quả rõ rệt về mặt kinh tế, những lợi ích to lớn về mặt xã hội, an ninh-quốc phòng, góp phần xóa đói giảm nghèo.

Giai đoạn 2001 - 2010, cả nước chỉ đưa vào khai thác được 89 km¹ đường bộ cao tốc. Trong giai đoạn 2011 - 2020, Nghị quyết đại hội Đảng XI, được cụ thể hóa tại Nghị quyết 13-NQ/TW xác định hệ thống kết cấu hạ tầng ở nước ta vẫn còn nhiều hạn chế, yếu kém, là điểm nghẽn của quá trình phát triển; đồng thời xác định đầu tư hệ thống đường bộ cao tốc là động lực quan trọng để phát triển đất nước². Giai đoạn này đã đưa vào khai thác thêm 1.074 km (gấp hơn 10 lần giai đoạn 2001 - 2010) nâng tổng số chiều dài đường bộ cao tốc của nước ta đến hết năm 2020 lên 1.163 km (trong đó có 951 km bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ cao tốc và 212 km phân kỳ đầu tư); đã mang lại hiệu quả rõ rệt về phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng - an ninh, bảo vệ môi trường; đường bộ cao tốc mở ra đến đâu sẽ tạo không gian phát triển kinh tế xã hội đến đó, khai thác được quỹ đất, phát triển đô thị, công nghiệp, dịch vụ, du lịch; rút ngắn thời

¹ Gồm các tuyến: Đà Lạt - Liên Khương dài 19km, Láng - Hòa Lạc dài 30 km, Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương dài 40 km.

² định hướng đến năm 2020 hoàn thành đưa vào sử dụng khoảng 2.000 km đường bộ cao tốc.

gian đi lại, giảm chi phí vận tải; tạo động lực mới để chuyển dịch cơ cấu kinh tế của các vùng miền, kết nối các vùng kinh tế trọng điểm với các địa phương còn khó khăn, đảm bảo an sinh xã hội, xóa đói giảm nghèo, góp phần quan trọng thay đổi diện mạo của đất nước trong giai đoạn vừa qua. Chính vì vậy, có thể khẳng định chủ trương đầu tư phát triển hệ thống đường bộ cao tốc của Đảng là hoàn toàn đúng đắn.

- Đối với người dân, doanh nghiệp:

+ Người dân, doanh nghiệp sử dụng đường cao tốc và các khu vực kết nối: tăng cường năng lực lưu thông hành khách và hàng hóa, tiết kiệm thời gian và chi phí vận chuyển. Mở rộng thị trường, kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị với các khu vực khác; rút ngắn khoảng cách và khắc phục sự chênh lệch trong phát triển giữa các vùng, miền.

+ Doanh nghiệp đầu tư xây dựng đường cao tốc: tăng cơ hội việc làm, tăng trình độ, kỹ năng người lao động.

b) Tác động tiêu cực

Đưa ra một số quy định đặc thù, chưa được quy định hoặc quy định khác hệ thống văn bản hiện hành.

Trường hợp không có hướng dẫn có thể dẫn đến lúng túng khi áp dụng, thực hiện.

c) Tác động về giới: 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: đưa ra một số quy định đặc thù, chưa được quy định hoặc quy định khác hệ thống văn bản hiện hành.

- 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. 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 để đầu tư, xây dựng và phát triển kết cấu hạ tầng 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 trong hoạt động vận tải đường bộ

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

2.1.1. 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.

2.1.2. 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.

2.1.3. 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.

2.1.4. Đánh giá tác động các phương án

3.1.4.1 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 chông 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.

3.1.4.2. 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 điều 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 dụng 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.

2.1.3. 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.

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

2.2.1. 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.

2.2.2. 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.

2.2.3. 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.

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:

+ 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.

2.2.4.2. 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 điều 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.

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 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.

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

2.3.1. 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 ...

2.3.2. 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 tạo 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.

2.3.3. 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 hoạt động đưa đón học sinh.

2.3.4. Đánh giá tác động các phương án

2.3.4.1 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 tạo 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.

2.3.4.2. 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 tạo trong tổ chức hoạt động và bảo đảm an toàn giao thông khi đưa, đón học sinh.

+ Tạo điều 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.

2.3.5. 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:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ (để b/c);
- Bộ trưởng (để b/c);
- Các Vụ thuộc Bộ;
- Thanh tra Bộ;
- Văn phòng Bộ;
- Các Cục: ĐBVN, ĐCTVN, ĐKVN.
QLĐTXD;
- Lưu: VT, PC.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Lê Đình Thọ