

Số: /BC-BGTVT

Hà Nội, ngày tháng năm 2022

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH

Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 32/2014/NĐ-CP ngày 22/4/2014 về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc

Kính gửi: Bộ Tư pháp

I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ BẮT CẬP TỔNG QUAN

1. Bối cảnh xây dựng chính sách

Thực hiện yêu cầu của Chính phủ nhằm xây dựng, thể chế hóa quan điểm, chủ trương, chính sách của Đảng, Quốc hội về đẩy mạnh và hoàn thiện cơ chế phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước trên cơ sở tuân thủ các quy định của Hiến pháp năm 2013 gắn với hoàn thiện thể chế; bảo đảm quản lý nhà nước thống nhất, thông suốt của nền hành chính quốc gia; đồng thời, kế thừa và phát huy hiệu quả các quy định hợp lý về phân cấp, phân quyền quản lý nhà nước giữa trung ương và địa phương; tiếp tục đổi mới và hoàn thiện các quy định của pháp luật để đẩy mạnh phân cấp, phân quyền nhằm phát huy tính chủ động, sáng tạo của các cấp, các ngành, khai thác hiệu quả và giải phóng các nguồn lực phát triển của địa phương, đặc biệt là các địa phương tự bảo đảm ngân sách, có vị trí, vai trò động lực trong phát triển kinh tế - xã hội vùng; đẩy mạnh phân cấp, phân quyền phải đi đôi với bảo đảm cơ sở vật chất, nguồn lực tài chính để tổ chức thực hiện có hiệu quả, phù hợp với điều kiện, đặc điểm nông thôn, đô thị, hải đảo và yêu cầu quản lý nhà nước đối với ngành, lĩnh vực; kết hợp chặt chẽ giữa quản lý theo ngành, lĩnh vực với quản lý theo lãnh thổ, bảo đảm một việc không quá 02 cấp hành chính quản lý; gắn việc phân định thẩm quyền, trách nhiệm giữa các cấp, các ngành với đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, bảo đảm việc nào, cấp nào sát thực tế hơn, giải quyết kịp thời và phục vụ tốt hơn các yêu cầu của tổ chức và người dân thì giao cho cấp đó thực hiện; Bộ Giao thông vận tải đã rà soát đề đề xuất việc phân cấp, phân quyền trong công tác quản lý hệ thống đường cao tốc tại Việt Nam.

Theo đó đã đề xuất Chính phủ đưa vào Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2022 về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý Nhà nước với một số nội dung cụ thể như sau:

- Tăng cường phân cấp cho UBND cấp tỉnh theo chỉ đạo tại Nghị quyết số 04/NQ-CP của Chính phủ, đồng thời phù hợp Điều 37 của Luật GTĐB 2008, do đó Dự thảo nghị định sửa đổi để xác định phạm vi của Bộ GTVT và UBND cấp tỉnh trong việc phê duyệt phương án tổ chức giao thông trên các tuyến cao tốc thuộc phạm vi quản lý, đề nghị sửa đổi, bổ sung điểm b Khoản 2 và khoản 3 Điều 6.

- Phân cấp, phân quyền thực hiện nhiệm vụ tuần kiểm đường cao tốc cho

doanh nghiệp BOT, doanh nghiệp nhà nước (Ví dụ VEC) sau khi đầu tư thực hiện tuân kiểm trong quá trình quản lý, vận hành khai thác đường cao tốc; bãi bỏ việc tuân kiểm của cơ quan quản lý đường cao tốc (cơ quan Nhà nước) đối với đường cao tốc không do mình quản lý, vận hành khai thác, do đó đề nghị sửa đổi, bổ sung Khoản 3 Điều 10.

- Đối với quy định Bộ GTVT chịu trách xây dựng bộ máy quản lý, khai thác, bảo trì và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường cao tốc: Do nội dung này thuộc Nghị định quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ GTVT. Việc quy định xây dựng bộ máy bảo trì đường cao tốc là không còn phù hợp. Mặt khác điểm này của Nghị định 32 khi nói đến xây dựng bộ máy bảo trì đường cao tốc lại không khu biệt cho các đường cao tốc của Bộ GTVT, dẫn đến hiểu là Bộ GTVT xây dựng bộ máy quản lý bảo trì tất cả đường cao tốc của Bộ, của các địa phương và doanh nghiệp. Do đó đề nghị sửa đổi điểm c Khoản 1 Điều 20.

- Nghị định 32 quy định Bộ GTVT thực hiện công tác " Kiểm tra, giám sát việc tổ chức khai thác, bảo trì và việc thực hiện phương án tổ chức giao thông đối với các đường cao tốc thuộc phạm vi quản lý". Như vậy rộng và bao trùm cả đường cao tốc thuộc phạm vi quản lý của UBND cấp tỉnh. Do đó cần sửa lại theo hướng:

+ Quy định cụ thể lại phạm vi kiểm tra, giám sát việc tổ chức khai thác, bảo trì và việc thực hiện phương án tổ chức giao thông đối với các đường cao tốc thuộc phạm vi quản lý của Bộ GTVT.

+ Đồng thời phân cấp cho UBND cấp tỉnh theo tinh thần Nghị quyết 04/NQCP để thực hiện các công này trên các đường cao tốc thuộc phạm vi quản lý, do đó đề nghị sửa đổi, bổ sung điểm d Khoản 1 và khoản 5 Điều 20. Thực hiện Nghị quyết 04/NQ-CP về tăng cường phân cấp, phân quyền do đó bổ sung nhiệm vụ kiểm tra, giám sát trên cho UBND cấp tỉnh đối với đường cao 3 tốc thuộc phạm vi quản lý; đồng thời phù hợp với Luật Quản lý sử dụng tài sản công năm 2018 (các Điều 12, 16, 19 vv...), vì vậy đề nghị sửa đổi như trên.

Bên cạnh đó, Nghị định số 32/2014/NĐ-CP có quy định nguồn tài chính để bảo trì đường cao tốc của Nhà nước từ Quỹ bảo trì đường bộ. Tuy nhiên, ngày 13/01/2020 Chính phủ ban hành Nghị định số 09/2020/NĐ-CP bãi bỏ một số văn bản quy phạm pháp luật về Quỹ bảo trì đường bộ, gồm các Nghị định số 18/2012/NĐ-CP ngày 13/3/2012, Nghị định số 56/2014/NĐ-CP ngày 30/5/2014, Nghị định số 28/2016/NĐ-CP ngày 20/4/2016; mặt khác quy định về nguồn tài chính để bảo trì công trình xây dựng đã được quy định tại Nghị định số 06/2021/NĐ-CP và có trong các quy định ở các văn bản quy phạm pháp luật khác. Nghị định số 32/2014/NĐ-CP quy định Trung tâm quản lý, điều hành giao thông khu vực, Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến; theo định hướng hiện nay của Chính phủ, Bộ GTVT không có Trung tâm quản lý, điều hành giao thông khu vực mà thay bằng Trung tâm quản lý, điều hành giao thông quốc gia. Đồng thời, một số quy định của Nghị định số 32/2014/NĐ-CP không còn phù hợp trong giai đoạn hiện nay như: tên cơ quan quản lý đường bộ (Tổng cục Đường bộ Việt Nam), quy định trách nhiệm “nhà đầu tư” dự án PPP đầu tư xây

dựng, kinh doanh, khai thác đường cao tốc cần được sửa thành doanh nghiệp dự án theo quy định của Luật đầu tư PPP và về nội dung thông tin, cung cấp thông tin trên về tình hình giao thông trên đường cao tốc cần sửa đổi, bổ sung để phù hợp khi có Trung tâm quản lý, điều hành giao thông quốc gia.

Do vậy, để tiếp tục hoàn thiện hành lang pháp lý về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường bộ cao tốc và phù hợp với Nghị quyết số 04/NQ-CP của Chính phủ, phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật mới và tình hình thực tiễn, việc xây dựng Nghị định để sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 32/2014/NĐ-CP ngày 22/4/2014 của Chính phủ là cần thiết.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

Mục tiêu xây dựng của Nghị định sửa đổi Nghị định số Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 32/2014/NĐ-CP ngày 22/4/2014 về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc là đảm bảo thực hiện mục tiêu về phân cấp, phân quyền đã được thể hiện trong Nghị quyết số 04/NQ-CP: 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, có sức cạnh tranh quốc tế, lấy quyền và lợi ích hợp pháp, chính đáng của người dân, doanh nghiệp làm trọng tâm, bảo đảm phát huy tính chủ động, sáng tạo, đề cao tinh thần trách nhiệm của từng cấp, từng ngành, nhất là người đứng đầu; đồng thời, tăng cường thanh tra, kiểm tra, giám sát, kiểm soát việc thực hiện quyền lực nhà nước chặt chẽ bằng các quy định của Đảng, của pháp luật, góp phần xây dựng nền hành chính nhà nước dân chủ, chuyên nghiệp, hiện đại, trong sạch, hoạt động hiệu lực, hiệu quả và phục vụ Nhân dân.

Việc xây dựng các chính sách bảo đảm kế thừa, tiếp tục phát triển và hoàn thiện những quy định pháp luật về giao thông vận tải đường bộ, quản lý đường cao tốc 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;

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 chính sách gồm: (1) sửa đổi các khái niệm, giải thích từ ngữ của các cơ quan, chủ thể liên quan đến đường cao tốc; (2) sửa đổi để phân cấp tổ chức giao thông đường cao tốc cho UBND cấp tỉnh đồng thời quy định việc phối hợp giữa các địa phương, giữa địa phương và trung ương trong việc tổ chức giao thông, kết nối các đường cao tốc (3) sửa đổi các quy định liên quan đến Trung tâm quản lý, điều hành giao thông để đảm bảo phù hợp với các quy định về nguồn kinh phí khi không còn quy định về Quỹ Bảo trì đường bộ.

1. Chính sách 1: sửa đổi các khái niệm, giải thích từ ngữ của các cơ quan, chủ thể liên quan đến đường cao tốc

1.1. Xác định vấn đề

Kể từ lúc ban hành Nghị định số 32/2014/NĐ-CP, nhiều văn bản quy phạm

pháp luật liên quan đến quản lý, đầu tư, xây dựng công trình đã được ban hành mới hoặc sửa đổi, bổ sung như Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư năm 2020, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công năm 2017... đồng thời các Nghị định, Thông tư hướng dẫn Luật Giao thông đường bộ và các Luật có liên quan khác cũng được ban hành mới, sửa đổi, bổ sung, thay thế. Vì vậy, nhiều khái niệm, từ ngữ tại Nghị định số 32/2014/NĐ-CP đã không còn phù hợp, thống nhất, đồng bộ với hệ thống văn bản quy phạm pháp luật hiện hành, không phù hợp với thực tế triển khai và yêu cầu đặt ra trong quản lý đường cao tốc, do đó, cần thiết phải sửa đổi để giải quyết những bất cập nêu trên.

1.2. Mục tiêu chính sách

Sửa đổi các khái niệm, giải thích từ ngữ của các cơ quan, chủ thể liên quan đến đường cao tốc để đảm bảo các từ ngữ, khái niệm có tính bao quát cao, phù hợp với yêu cầu thực tế, phù hợp với các quy định hiện hành, đồng thời cũng để làm rõ trách nhiệm trong quản lý, khai thác, bảo trì công trình đường cao tốc

1.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

- Phương án 1: giữ nguyên giải thích từ ngữ, khái niệm như quy định tại Nghị định số 32/2014/NĐ-CP.

- Phương án 2: sửa đổi, bổ sung một số khái niệm như công trình đường cao tốc; cơ quan quản lý đường cao tốc; đơn vị được giao tổ chức khai thác, bảo trì công trình đường cao tốc; cứu hộ; doanh nghiệp quản lý, kinh doanh, khai thác đường cao tốc...

1.4. Đánh giá tác động các phương án

1.4.1. Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước: không làm thay đổi hệ thống pháp luật.
- Đối với người dân, doanh nghiệp: các lợi ích kinh tế - xã hội đem lại cho một số doanh nghiệp vẫn giữ nguyên như hiện nay.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

Việc quản lý, phân định trách nhiệm giữa các chủ thể liên quan đến quản lý đường cao tốc gặp khó khăn, các quy định chưa đảm bảo tính bao quát, phù hợp sẽ phức tạp, vướng mắc trong hoạt động quản lý cũng như thu hút nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

- Đối với người dân: không

- Đối với doanh nghiệp: do các khái niệm không thống nhất, đồng bộ nên ảnh hưởng trực tiếp đến quyền lợi của các doanh nghiệp trong quá trình áp dụng hệ thống pháp luật để đấu thầu, quản lý, khai thác, kinh doanh, bảo trì đường cao tốc.

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 thống nhất, đồng bộ, đầy đủ trong quản lý 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.

1.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

Phân định trách nhiệm giữa các chủ thể liên quan đến quản lý đường cao tốc, các quy định mới đảm bảo tính bao quát, phù hợp sẽ giảm phức tạp, vướng mắc trong hoạt động quản lý cũng như thu hút nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

- Đối với người dân: khi đường cao tốc được quản lý tốt, thu hút nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thì người dân sẽ có hệ thống giao thông thuận lợi, thông suốt, hiện đại, an toàn.

- Đối với doanh nghiệp: có đủ cơ sở pháp lý đồng bộ, thống nhất để tham gia quá trình đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác, kinh doanh, bảo trì đường cao tốc.

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: Không

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, thống nhất, đầy đủ của hệ thống pháp luật liên quan đến đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác, kinh doanh, bảo trì đường cao tốc.

b) Tác động tiêu cực

- 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.

1.5. 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: sửa đổi các khái niệm, giải thích từ ngữ của các cơ quan, chủ thể liên quan đến đường cao tốc.

2. Chính sách 2: sửa đổi để phân cấp tổ chức giao thông đường cao tốc cho UBND cấp tỉnh đồng thời quy định việc phối hợp giữa các địa phương, giữa địa phương và trung ương trong việc tổ chức giao thông, kết nối các đường cao tốc

2.1. Xác định vấn đề

Nghị định số 32/2014/NĐ-CP đã quy định “3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phê duyệt phương án tổ chức giao thông trên đường cao tốc thuộc phạm vi quản lý sau khi có ý kiến thỏa thuận với Bộ Giao thông vận tải.”

Tuy nhiên, tại Điều 37 của Luật Giao thông đường bộ đã phân định trách nhiệm tổ chức giao thông giữa Bộ trưởng Bộ GTVT và Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, theo đó Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm tổ chức giao thông trên các hệ thống đường bộ thuộc phạm vi quản lý.

Hiện nay, nhiều địa phương đã và đang thực hiện việc đầu tư, xây dựng, quản lý đường cao tốc trên địa bàn hoặc kéo dài, kết nối qua các địa bàn lân cận, trình độ quản lý của các địa phương đã được nâng cao, đáp ứng yêu cầu thực tế đặt ra. Vì vậy, việc phân định trách nhiệm của các địa phương trong tổ chức giao thông trên đường cao tốc do địa phương quản lý cũng như đảm bảo cơ chế phối hợp, thống nhất đối với những tuyến cao tốc đi qua nhiều địa phương, việc kết nối giữa các tuyến cao tốc của trung ương và địa phương, giữa các địa phương với nhau cần quy định cụ thể làm cơ sở triển khai thực hiện trong thời gian tới.

2.2. Mục tiêu chính sách

Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý đường cao tốc nhằm phát huy tính chủ động, sáng tạo của các địa phương, khai thác hiệu quả và giải phóng các nguồn lực phát triển của địa phương; đồng thời xây dựng khung pháp lý đầy đủ, giải quyết vướng mắc trong quản lý đường cao tốc trong thời gian tới.

2.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

- Phương án 1: giữ nguyên các quy định liên quan đến tổ chức giao thông đường cao tốc như hiện nay.

- Phương án 2: sửa đổi để phân cấp tổ chức giao thông đường cao tốc cho UBND cấp tỉnh đồng thời quy định việc phối hợp giữa các địa phương, giữa địa phương và trung ương trong việc tổ chức giao thông, kết nối các đường cao tốc

2.4. Đánh giá tác động các phương án

2.4.1. Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước: không làm thay đổi hệ thống pháp luật.
- Đối với người dân, doanh nghiệp: các lợi ích kinh tế - xã hội đem lại cho một số doanh nghiệp vẫn giữ nguyên như hiện nay.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

Không thực hiện việc phân cấp, phân quyền trong quản lý đường cao

tốc sẽ làm giảm tính chủ động, sáng tạo của các địa phương, khai thác hiệu quả và giải phóng các nguồn lực phát triển của địa phương; đồng thời chưa có cơ sở pháp lý đầy đủ, giải quyết vướng mắc trong quản lý đường cao tốc trong thời gian tới khi đường cao tốc do một địa phương được giao đầu tư, xây dựng, quản lý đi qua nhiều địa phương, việc phối hợp giữa các địa phương, giữa địa phương và trung ương trong việc tổ chức giao thông, kết nối các đường cao tốc

- Đối với người dân: không

- Đối với doanh nghiệp:

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 thống nhất, đồng bộ, đầy đủ trong quản lý 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.

2.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

Phân định trách nhiệm giữa các chủ thể liên quan đến quản lý đường cao tốc, các quy định mới đảm bảo tính bao quát, phù hợp sẽ giảm phức tạp, vướng mắc trong hoạt động quản lý cũng như thu hút nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

- Đối với người dân: khi đường cao tốc được quản lý tốt, thu hút nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thì người dân sẽ có hệ thống giao thông thuận lợi, thông suốt, hiện đại, an toàn.

- Đối với doanh nghiệp: có đủ cơ sở pháp lý đồng bộ, thống nhất để tham gia quá trình đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác, kinh doanh, bảo trì đường cao tốc.

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: Không

d) 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, thống nhất, đầy đủ của hệ thống pháp luật liên quan đến đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác, kinh doanh, bảo trì đường cao tốc.

b) Tác động tiêu cực

- 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.

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: sửa đổi để phân cấp tổ chức giao thông đường cao tốc cho UBND cấp tỉnh đồng thời quy định việc phối hợp giữa các địa phương, giữa địa phương và trung ương trong việc tổ chức giao thông, kết nối các đường cao tốc

3. Chính sách 3: sửa đổi các quy định liên quan đến Trung tâm quản lý, điều hành giao thông để đảm bảo phù hợp với các quy định về nguồn kinh phí khi không còn quy định về Quỹ Bảo trì đường bộ

3.1. Xác định vấn đề

Nghị định số 32/2014/NĐ-CP quy định Trung tâm quản lý, điều hành giao thông khu vực, Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến, theo đó Trung tâm quản lý điều hành giao thông khu vực chịu trách nhiệm giám sát, điều hành hoạt động của các Trung tâm quản lý điều hành giao thông tuyến và điều hành giao thông khu vực thuộc phạm vi quản lý. Trung tâm quản lý điều hành giao thông khu vực kết nối với Trung tâm quản lý điều hành giao thông tuyến qua hệ thống quản lý giám sát giao thông. Trung tâm quản lý điều hành giao thông khu vực là đơn vị sự nghiệp có thu. Kinh phí hoạt động của Trung tâm được bố trí từ Quỹ Bảo trì đường bộ Trung ương, trích từ nguồn thu phí của các tuyến cao tốc trong phạm vi quản lý và các nguồn thu hợp pháp theo quy định của pháp luật.

Tuy nhiên, để phù hợp với yêu cầu phát triển của hệ thống đường cao tốc đảm bảo thực hiện các Nghị quyết của Đảng về phát triển kết cấu hạ tầng, Chính phủ định hướng phải xây dựng Trung tâm quản lý điều hành giao thông quốc gia để kết nối toàn bộ Trung tâm quản lý điều hành giao thông của các tuyến cao tốc ở trung ương và địa phương, vì vậy sẽ không xây dựng Trung tâm quản lý điều hành giao thông khu vực. Mặt khác, hiện nay không còn Quỹ Bảo trì đường bộ nên kinh phí hoạt động của Trung tâm quản lý điều hành giao thông quốc gia sẽ phải sửa đổi theo hướng được bố trí từ ngân sách nhà nước.

2.2. Mục tiêu chính sách

Quy định về Trung tâm quản lý, điều hành giao thông đảm bảo điều hành giao thông trên các tuyến cũng như kết nối, điều hành giao thông trên toàn bộ hệ thống đường cao tốc cả trung ương và địa phương, đảm bảo nguồn kinh phí để xây dựng, quản lý, vận hành các trung tâm quản lý, điều hành giao thông theo quy định về quản lý tài sản công, Luật ngân sách nhà nước, Luật Đầu tư theo phương

thức đối tác công tư; đồng thời làm rõ trách nhiệm của các chủ thể có liên quan.

2.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

- Phương án 1: giữ nguyên các quy định liên quan đến trung tâm quản lý, điều hành giao thông.

- Phương án 2: sửa đổi các quy định liên quan đến Trung tâm quản lý, điều hành giao thông để đảm bảo phù hợp với các quy định về nguồn kinh phí khi không còn quy định về Quỹ Bảo trì đường bộ.

2.4. Đánh giá tác động các phương án

2.4.1. Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước: không làm thay đổi hệ thống pháp luật.

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

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

Không phù hợp với yêu cầu phát triển của hệ thống đường cao tốc đảm bảo thực hiện các Nghị quyết của Đảng về phát triển kết cấu hạ tầng, đảm bảo sự kết nối toàn bộ Trung tâm quản lý điều hành giao thông của các tuyến cao tốc ở trung ương và địa phương; như vậy, nếu tiếp tục xây dựng các trung tâm quản lý điều hành giao thông khu vực còn gây lãng phí. Mặt khác, do không còn Quỹ Bảo trì đường bộ nên sẽ gặp vướng mắc trong việc bố trí kinh phí để các trung tâm quản lý, điều hành giao thông khu vực hoạt động.

- Đối với người dân: không

- Đối với doanh nghiệp:

Các doanh nghiệp đầu tư, xây dựng, quản lý, kinh doanh, khai thác, bảo trì đường cao tốc gặp khó khăn khi chưa được quy định rõ ràng cơ chế tài chính để đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành, bảo trì các Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến.

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 thống nhất, đồng bộ, đầy đủ trong quản lý đường cao tốc; chưa phù hợp với quy định liên quan đến Quỹ Bảo trì 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.

3.4.2 Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

Đảm bảo yêu cầu phát triển của hệ thống đường cao tốc đảm bảo thực hiện các Nghị quyết của Đảng về phát triển kết cấu hạ tầng, đảm bảo kết nối toàn bộ Trung tâm quản lý điều hành giao thông của các tuyến cao tốc ở trung ương và địa phương; đảm bảo yêu cầu về quản lý ngân sách nhà nước, xây dựng cơ chế tài chính rõ ràng, minh bạch để xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì các trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến và quốc gia.

- Đối với người dân: khi đường cao tốc được quản lý tốt, thu hút nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thì người dân sẽ có hệ thống giao thông thuận lợi, thông suốt, hiện đại, an toàn.

- Đối với doanh nghiệp: có đủ cơ sở pháp lý đồng bộ, thống nhất để tham gia quá trình đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác, kinh doanh, bảo trì đường cao tốc.

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: Không

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, thống nhất, đầy đủ của hệ thống pháp luật liên quan đến đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác, kinh doanh, bảo trì đường cao tốc.

b) Tác động tiêu cực

- 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.

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.

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 Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 32/2014/NĐ-CP ngày 22/4/2014 về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Vụ Pháp chế;
- Cục ĐBVN (để phối hợp);
- Lưu: VT, KCHT (03).

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Lê Đình Thọ