|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**Số: /BC - BGTVT |  **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc***Hà Nội, ngày tháng năm 2024* |

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH

**Dự thảo Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường bộ**

 *(Tài liệu gửi kèm Hồ sơ thẩm định)*

**I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ**

**1. Bối cảnh xây dựng chính sách**

- Văn kiện Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XIII xác định ba đột phá chiến lược, trong đó “Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại cả về kinh tế và xã hội; ưu tiên phát triển một số công trình trọng điểm quốc gia về giao thông, thích ứng biến đổi khí hậu”, đồng thời đề ra giải pháp “huy động, quản lý và sử dụng có hiệu quả mọi nguồn lực cho phát triển, nhất là đất đai, tài chính, hợp tác công - tư; đẩy mạnh phân cấp, phân quyền hợp lý, hiệu quả”.

- Phương hướng, nhiệm vụ và giải pháp phát triển kinh tế - xã hội 05 năm 2021 - 2025 được Đại hội XIII của Đảng thông qua: “thu hút tối đa nguồn lực đầu tư, đa dạng hóa các hình thức huy động và sử dụng nguồn lực, nhất là các nguồn lực đầu tư ngoài nhà nước; khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là giao thông”.

- Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới đã đề ra nhiệm vụ và giải pháp trọng tâm về hoàn thiện hệ thống pháp luật, đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, phân định rõ trách nhiệm trong quản lý nhà nước về giao thông như sau: “Tập trung rà soát, hoàn thiện đồng bộ hệ thống pháp luật về giao thông theo hướng quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông gắn với bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và phát triển kinh tế - xã hội; xây dựng, ban hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Luật Đường bộ để cụ thể hoá một bước định hướng trên. Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, xác định rõ phạm vi quản lý nhà nước giữa các bộ, ngành với chính quyền địa phương, giữa trách nhiệm tập thể với trách nhiệm cá nhân; thực hiện nghiêm công tác quản lý nhà nước, khắc phục tình trạng chồng chéo, buông lỏng quản lý. Xây dựng cơ chế, chính sách huy động, sử dụng các nguồn lực xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông. Các chủ trương đầu tư làm phát sinh gia tăng nhu cầu giao thông lớn phải có đánh giá tác động về trật tự, an toàn giao thông”.

Ngày 27/6/2024, tại kỳ họp thứ 7 Quốc hội khóa XV đã thông qua Luật Đường bộ, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025, trong đó có 20 nội dung giao Chính phủ quy định cụ thể, hướng dẫn thi hành Luật.

Vì vậy, việc nghiên cứu, xây dựng Nghị định quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường bộ để cụ thể hoá các quy định của Luật Đường bộ sẽ tạo nên các bước đột phá trong việc thể chế hoá các chủ trương của Đảng và chính sách của Nhà nước trong việc phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng đường bộ, phát triển vận tải đường bộ nhằm đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, đảm bảo giao thông thông suốt, an toàn.

**2. Mục tiêu xây dựng chính sách**

Xây dựng Dự thảo Nghị định bám sát các quy định của Luật Đường bộ và các Luật khác có liên quan đồng thời các nội dung của Nghị định thể hiện công tác hể chế hoá các chủ trương của Đảng và Nhà nước đối với lĩnh vực đường bộ, trong đó có các vấn đề:

- Thể chế hoá Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Khoá XI trong đó có các quy định tập trung đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường bộ ngày càng đồng bộ, hiện đại, đặc biệt là hệ thống đường bộ cao tốc để đáp ứng công cuộc xây dựng và phát triển đất nước trong tình hình mới và quản lý, khai thác, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ hiệu quả, bền vững, phục vụ tốt cho giao thông vận tải đường bộ thông suốt, an toàn;

 - Đẩy mạnh phân quyền, phân cấp trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ và trong quản lý, khai thác, sử dụng, bảo trì KCHT đường bộ; phát huy các nguồn lực tham gia đầu tư phát triển và khai thác KCHT đường bộ nhằm thể chế hoá Nghị quyết Đại hội lần thứ XIII của Đảng và các chủ trương của Đảng, Nhà nước, trong đó hoàn thiện các quy định về phân cấp, giao Chính quyền địa phương đầu tư xây dựng đường quốc lộ, cao tốc thuộc Quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021-2030, định hướng đến năm 2050; thúc đẩy các nguồn vốn đầu tư đường cao tốc và KCHT đường bộ khác theo hình thức PPP; đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường bộ;

- Hoàn thiện các quy định về tổ chức giao thông, kết nối giao thông, đấu nối giao thông của tất cả các loại đường bộ, nâng cao điều kiện về thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đường bộ để thể chế hoá Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông rong tình hình mới;

- Thể chế hoá các quy định về tiết kiệm tài nguyên đất, không gian thông quy các quy định về xây dựng công trình hạ tầng sử dụng chung với đường bộ, công trình hạ tầng kỹ thuật khác trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng, công trình khác để thống nhất với quy định của Luật Đất đai 2024, Luật Xây dựng và các Luật khác có liên quan;

- Thể chế hoá trong lĩnh vực đường bộ các chủ trương về đẩy mạnh áp dụng cách mạng khoa học công nghệ, nhất là công nghệ thông tin trong lĩnh vực đường bộ thông qua các quy định về cơ sở dữ liệu đường bộ, giao thông thông minh;

- Tiếp tục thực hiện đơn giản thủ tục hành chính, giảm các bước thực hiện thủ tục hành chính; quy định công khai các thủ tục hành chính.

# II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH

Để thực hiện các mục tiêu nêu trên, dự thảo Nghị định quy định cụ thể các chính sách xây dựng hệ thống thanh toán điện tử giao thông đường bộ trên nền tảng hệ thống thu phí điện tử không dừng trong đó tập trung vào các vấn đề sau:

**Chính sách 1:** Quy định về đất của đường bộ, HLATĐB, xây dựng công trình trong phạm vi bảo vệ KCHT đường bộ; bảo vệ KCHT đường bộ;

**Chính sách 2:** Quy định Tổ chức giao thông và kết nối giao thông đường bộ;

**Chính sách 3:** Quy định về Thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đường bộ.

**Chính sách 4:** Quy định về mở rộng, nâng cấp đường cao tốc được đầu tư, xây dựng theo phương thức đối tác công tư

**1. Chính sách 1: Quy định về đất của đường bộ, HLATĐB, xây dựng công trình trong phạm vi bảo vệ KCHT đường bộ; bảo vệ KCHT đường bộ**

**1.1. Đặt vấn đề**

Chương II. Kết cấu hạ tầng đường bộ của Luật Đường bộ năm 2024 gồm 36 Điều (từ Điều 8 đến Điều 43), trong đó có Mục 2. Đất dành cho kết cấu hạ tầng đường bộ, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ với từ 10 điều (từ Điều 12 đến Điều 21, quy định các nội dung về đất của đường bộ, hành lang an toàn đường bộ, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ trên cơ sở luật hoá các quy định của Nghị định hướng dẫn Luật Đường bộ năm 2008 và rà soát các quy định có liên quan, đặc biệt là Luật Đất đai và các văn bản hướng dẫn.

Để triển khai, quy định chi tiết các nội dung được giao trong Luật Đường bộ năm 2024 tại các Khoản 7 Điều 14 giao Chính phủ quy định chi tiết Điều 14- Phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ; Khoản 4 Điều 15 giao Chính phủ quy định chi tiết Điều 15- Hành lang an toàn đường bộ; Khoản 9 Điều 17 giao Chính phủ quy định khoản 5 – giới hạn theo phương thẳng đứng của đường dây tải điện, dây dẫn điện đi phía trên đường bộ của Điều 17; Khoản 6 Điều 18 giao Chính phủ quy định chi tiết khoản 3 (về việc xây dựng, lắp đặt biển quảng cáo) của Điều 18; Khoản 7 Điều 19 giao Chính phủ quy định chi tiết Điều 19.Xây dựng, lắp đặt công trình hạ tầng trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ; Khoản 5 Điều 20 giao Chính phủ quy định chi tiết Điều 20. Xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường bộ; Khoản 5 Điều 21 giao Chính phủ quy định chi tiết Điều 21.Bảo vệ KCHT đường bộ; đồng thời đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ, khả thi, cần thiết phải rà soát, dự thảo chính sách của các quy định liên quan đến nội dung này.

**1.2. Mục tiêu của chính sách**

- Kế thừa quy định đã được thực hiện ổn định, phù hợp tại Nghị định hướng dẫn Luật Giao thông đường bộ năm 2008; đồng thời rà soát để phù hợp với các quy định hiện hành có liên quan.

- Thể chế hoá các quy định về tiết kiệm tài nguyên đất, không gian thông quy các quy định về xây dựng công trình hạ tầng sử dụng chung với đường bộ, công trình hạ tầng kỹ thuật khác trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng, công trình khác để thống nhất với quy định của Luật Đất đai 2024, Luật Xây dựng và các Luật khác có liên quan;

- Tiếp tục thực hiện đơn giản thủ tục hành chính, giảm các bước thực hiện thủ tục hành chính; quy định công khai các thủ tục hành chính.

**1.3. Các phương án đề xuất**

- Phương án 1: Giữ nguyên các quy định hiện nay theo quy định của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP và các Nghị định sửa đổi, bổ sung.

- Phương án 2: Rà soát, sửa đổi các quy định liên quan đất của đường bộ, HLATĐB, xây dựng công trình trong phạm vi bảo vệ KCHT đường bộ; bảo vệ KCHT đường bộ.

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

1.4.1. Phương án 1

a) Tác động tích cực

Đảm bảo sự ổn định, tính hợp lý của các quy định đã thực hiện, rà soát, điều chỉnh qua 14 năm thực hiện.

b) Tác động tiêu cực

- Không đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật; không thể chế, quy định chi tiết các quy định của Luật Đường bộ năm 2024.

- Không sửa đổi, bổ sung các quy định gây khó khăn, vướng mắc trong quá trình 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: không làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: không ảnh hưởng

- Tác động tới các quy định của pháp luật:

Không đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật; không thể chế, quy định chi tiết các quy định của Luật Đường bộ năm 2024.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không có.

1.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Quy định cụ thể, rõ ràng hơn các nội dung liên quan đến đất của đường bộ, HLATĐB, xây dựng công trình trong phạm vi bảo vệ KCHT đường bộ; bảo vệ KCHT đường bộ, làm cơ sở để các địa phương, cơ quan, tổ chức, cá nhân triển khai thực hiện, tạo sự công khai, minh bạch trong quá trình quản lý.

- Triển khai các quy định được giao của Luật Đường bộ năm 2024.

b) Tác động tiêu cực

Không

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: không làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: không ảnh hưởng

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

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không có.

**1.5. Lựa chọn phương án**

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy giải pháp tối ưu là lựa chọn Phương án 2. Rà soát, sửa đổi các quy định liên quan đất của đường bộ, HLATĐB, xây dựng công trình trong phạm vi bảo vệ KCHT đường bộ; bảo vệ KCHT đường bộ.

**2. Chính sách 2: Quy định Tổ chức giao thông và kết nối giao thông đường bộ**

**2.1. Đặt vấn đề**

Tổ chức giao thông được thực hiện từ giai đoạn quy hoạch, đầu tư, xây dựng đến giai đoạn quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ nhằm bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn, hiệu quả.

Tổ chức giao thông đường bộ trong giai đoạn thiết kế, thi công xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng, bảo trì công trình đường bộ bao gồm: Quy định số làn đường, phần đường dành cho xe ô tô và các phương tiện tham gia giao thông đường bộ khác, phần đường dành cho người đi bộ; chiều đi, tốc độ các phương tiện cơ giới tham gia giao thông đường bộ; Tổ chức phân làn, phân luồng trên tuyến đường đang đầu tư xây dựng và tại các tuyến đường bộ kết nối; Quy định giao thông tại các nút giao, vị trí đấu nối với đường khác; quy định về tránh, vượt xe trên đường, các điểm được phép dừng xe, đỗ xe trên đường, vị trí đón, trả khách; Quy định khổ giới hạn và tải trọng cho phép phương tiện tham gia giao thông đường bộ an toàn; Quy định thời gian cho phép tham gia giao thông; thời gian cho phép đi theo các hướng của đèn tín hiệu giao thông; Quy định thời gian bật, tắt hệ thống chiếu sáng trên đường; Quy định về các trường hợp tạm dừng khai thác một phần hoặc toàn bộ tuyến đường; Khai thác, sử dụng hệ thống quản lý giao thông thông minh, trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến đường cao tốc và các thiết bị công nghệ khác phục vụ cung cấp thông tin, chỉ dẫn cho người tham gia giao thông đường bộ; Lắp đặt đầy đủ hệ thống báo hiệu đường bộ và thực hiện các công việc cần thiết khác; Phê duyệt phương án tổ chức giao thông đối với đường cao tốc.

Công tác tổ chức giao thông liên đến trách nhiệm lắp đặt, điều chỉnh, bổ sung đầy đủ báo hiệu đường bộ, công trình an toàn giao thông đường bộ; liên quan đến việc theo dõi, đánh giá tình hình giao thông trên tuyến đường, điều chỉnh tổ chức giao thông để khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ được thực hiện trong quá trình vận hành, khai thác, sử dụng, bảo trì đường bộ.

Đây là một chính sách đã được Luật Đường bộ năm 2024 giao Chính phủ tại khoản 7 Điều 25. Tổ chức giao thông, vì vậy, cần phải xây dựng chính sách này để quy định chi tiết Luật Đường bộ năm 2024, triển khai các hoạt động trong quá trình đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ.

**2.2. Mục tiêu của chính sách**

- Kế thừa quy định đã được thực hiện ổn định, phù hợp tại Nghị định hướng dẫn Luật Giao thông đường bộ năm 2008; đồng thời rà soát để phù hợp với các quy định hiện hành có liên quan.

- Hoàn thiện các quy định về tổ chức giao thông, kết nối giao thông, đấu nối giao thông của tất cả các loại đường bộ, để thể chế hoá Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới;

- Tiếp tục thực hiện đơn giản thủ tục hành chính, giảm các bước thực hiện thủ tục hành chính; quy định công khai các thủ tục hành chính.

**2.3. Các phương án đề xuất**

- Phương án 1: Giữ nguyên các quy định hiện nay theo quy định của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP, Nghị định sửa đổi, bổ sung, đưa các nội dung của các Thông tư hiện nay lên Nghị định hướng dẫn.

- Phương án 2: Rà soát, sửa đổi các quy định liên quan đến tổ chức giao thông để quy định chi tiết Luật Đường bộ năm 2024, đơn giản hoá thủ tục hành chính, tăng cường phân cấp, phân quyền.

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

2.4.1. Phương án 1

a) Tác động tích cực

Đảm bảo sự ổn định, tính hợp lý của các quy định đã thực hiện, rà soát, điều chỉnh qua 14 năm thực hiện.

b) Tác động tiêu cực

- Không đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật; không thể chế, quy định chi tiết các quy định của Luật Đường bộ năm 2024.

- Không sửa đổi, bổ sung các quy định gây khó khăn, vướng mắc trong quá trình 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: không làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: không ảnh hưởng

- Tác động tới các quy định của pháp luật:

Không đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật; không thể chế, quy định chi tiết các quy định của Luật Đường bộ năm 2024.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không có.

2.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Quy định cụ thể, rõ ràng hơn các nội dung liên quan đến tổ chức giao thông, đấu nối vào các tuyến đường, làm cơ sở để các địa phương, cơ quan, tổ chức, cá nhân triển khai thực hiện.

- Triển khai các quy định được giao của Luật Đường bộ năm 2024.

- Tạo sự công khai, minh bạch trong quá trình quản lý; tăng cường phân cấp, phân quyền cho các địa phương, đơn vị quản lý đồng thời cải cách thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp.

b) Tác động tiêu cực

Không

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: không làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: không ảnh hưởng

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

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không có.

**2.5. Lựa chọn phương án**

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy giải pháp tối ưu là lựa chọn Phương án 2. Rà soát, sửa đổi các quy định liên quan đến tổ chức giao thông để quy định chi tiết Luật Đường bộ năm 2024, đơn giản hoá thủ tục hành chính, tăng cường phân cấp, phân quyền.

**3. Chính sách 3:** Quy định về Thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đường bộ

**3.1. Đặt vấn đề**

Đường bộ được thẩm tra, thẩm định về an toàn giao thông trong giai đoạn lập dự án đầu tư xây dựng công trình; thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở; trước khi đưa công trình đường bộ vào khai thác và trong quá trình khai thác công trình đường bộ. Trong giai đoạn lập dự án đầu tư, thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở, việc thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông được thực hiện cùng với công tác thẩm tra, thẩm định báo cáo nghiên cứu khả thi, thiết kế xây dựng.

Thẩm tra an toàn giao thông đường bộ là việc tổ chức kinh doanh dịch vụ thẩm tra an toàn giao thông nghiên cứu, phân tích thiết kế cơ sở, thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở, báo cáo kinh tế - kỹ thuật xây dựng công trình, hồ sơ hoàn thành công trình, hồ sơ quản lý tuyến đường, nguyên nhân các vụ tai nạn giao thông và tiến hành kiểm tra hiện trường để phát hiện các khả năng tiềm ẩn tai nạn giao thông hoặc đánh giá nguyên nhân gây tai nạn giao thông để đề xuất giải pháp khắc phục nhằm bảo đảm giao thông trên tuyến thông suốt, an toàn. Việc thẩm định an toàn giao thông của cơ quan có thẩm quyền được thực hiện trên cơ sở báo cáo thẩm tra an toàn giao thông của tổ chức tư vấn thẩm tra an toàn giao thông

Công tác tổ chức giao thông liên đến trách nhiệm lắp đặt, điều chỉnh, bổ sung đầy đủ báo hiệu đường bộ, công trình an toàn giao thông đường bộ; liên quan đến việc theo dõi, đánh giá tình hình giao thông trên tuyến đường, điều chỉnh tổ chức giao thông để khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ được thực hiện trong quá trình vận hành, khai thác, sử dụng, bảo trì đường bộ.

Đây là một chính sách đã được Luật Đường bộ năm 2024 giao Chính phủ tại khoản 7 Điều 29. Thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông, vì vậy, cần phải xây dựng chính sách này để quy định chi tiết Luật Đường bộ năm 2024, triển khai các hoạt động trong quá trình đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ.

**3.2. Mục tiêu của chính sách**

- Kế thừa quy định đã được thực hiện ổn định, phù hợp tại Nghị định hướng dẫn Luật Giao thông đường bộ năm 2008; đồng thời rà soát để phù hợp với các quy định hiện hành có liên quan.

- Hoàn thiện và nâng cao điều kiện về thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đường bộ, để thể chế hoá Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới;

- Tiếp tục thực hiện đơn giản thủ tục hành chính, giảm các bước thực hiện thủ tục hành chính; quy định công khai các thủ tục hành chính.

**3.3. Các phương án đề xuất**

- Phương án 1: Giữ nguyên các quy định hiện nay theo quy định của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP, Nghị định sửa đổi, bổ sung, đưa các nội dung của các Thông tư hiện nay lên Nghị định hướng dẫn.

- Phương án 2: Rà soát, sửa đổi các quy định liên quan đến thẩm tra, thẩm định giao thông để quy định chi tiết Luật Đường bộ năm 2024, đơn giản hoá thủ tục hành chính, tăng cường phân cấp, phân quyền.

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

3.4.1. Phương án 1

a) Tác động tích cực

Đảm bảo sự ổn định, tính hợp lý của các quy định đã thực hiện, rà soát, điều chỉnh qua 14 năm thực hiện.

b) Tác động tiêu cực

- Không đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật; không thể chế, quy định chi tiết các quy định của Luật Đường bộ năm 2024.

- Không sửa đổi, bổ sung các quy định gây khó khăn, vướng mắc trong quá trình 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: không làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: không ảnh hưởng

- Tác động tới các quy định của pháp luật:

Không đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật; không thể chế, quy định chi tiết các quy định của Luật Đường bộ năm 2024.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không có.

3.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Quy định cụ thể, rõ ràng hơn các nội dung liên quan đến thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông, làm cơ sở để các địa phương, cơ quan, tổ chức, cá nhân triển khai thực hiện.

- Triển khai các quy định được giao của Luật Đường bộ năm 2024; quy định cụ thể điều kiện kinh doanh tại mục 76. Kinh doanh dịch vụ đào tạo thẩm tra viên an toàn giao thông, mục 78. Kinh doanh dịch vụ thẩm tra an toàn giao thông tại Phụ lục IV. Danh mục ngành, nghề đầu tư kiunh doanh có điều kiện của Luật Đầu tư năm 2020.

- Tạo sự công khai, minh bạch trong quá trình quản lý; tăng cường phân cấp, phân quyền cho các địa phương, đơn vị quản lý đồng thời cải cách thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp.

b) Tác động tiêu cực

Không

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: không làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: không ảnh hưởng

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

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không có.

**3.5. Lựa chọn phương án**

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy giải pháp tối ưu là lựa chọn Phương án 2. Rà soát, sửa đổi các quy định liên quan đến thẩm tra, thẩm định giao thông để quy định chi tiết Luật Đường bộ năm 2024, đơn giản hoá thủ tục hành chính, tăng cường phân cấp, phân quyền.

**4. Chính sách 4: Quy định về mở rộng, nâng cấp đường cao tốc được đầu tư, xây dựng theo phương thức đối tác công tư**

**4.1. Đặt vấn đề**

Việc mở rộng, nâng cấp đường cao tốc hoặc đường bộ đang khai thác nâng cấp thành đường cao tốc được thực hiện để đáp ứng yêu cầu vận tải, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, vì lợi ích quốc gia, bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh và phù hợp với quy hoạch đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt là yêu cầu cấp thiết. Tuy nhiên đối với dự án đã được đầu tư theo phương thức đối tác công tư đang trong giai đoạn thực hiện hợp đồng dự án, cơ quan ký kết hợp đồng thỏa thuận với nhà đầu tư về việc mở rộng, nâng cấp đường cao tốc hoặc đường bộ đang khai thác nâng cấp thành đường cao tốc chưa được quy định cụ thể trong Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư năm 2020 và các văn bản hướng dẫn. Vì vậy, nội dung này đã được bổ sung khung pháp lý tại Điều 48. Mở rộng, nâng cấp đường cao tốc hoặc đường bộ đang khai thác nâng cấp thành đường cao tốc của Luật Đường bộ năm 2024, đồng thời giao Chính phủ quy định chi tiết các nội dung liên quan đến vấn đề này.

Vì vậy, cần phải xây dựng chính sách này để quy định chi tiết Luật Đường bộ năm 2024 để triển khai các hoạt động liên quan đến mở rộng, nâng cấp đường cao tốc hoặc đường bộ đang khai thác nâng cấp thành đường cao tốc như lập hồ sơ mở rộng, nâng cấp đường cao tốc hoặc đường bộ đang khai thác nâng cấp thành đường cao tốc, thỏa thuận phương án mở rộng, nâng cấp đường cao tốc, thực hiện dự án mở rộng, nâng cấp.

**4.2. Mục tiêu của chính sách**

- Hoàn thiện, bổ sung đồng thời đảm bảo phù hợp, thống nhất các quy định của pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư;

- Thể chế hoá Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Khoá XI trong đó có các quy định tập trung đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường bộ ngày càng đồng bộ, hiện đại, đặc biệt là hệ thống đường bộ cao tốc để đáp ứng công cuộc xây dựng và phát triển đất nước trong tình hình mới và quản lý, khai thác, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ hiệu quả, bền vững, phục vụ tốt cho giao thông vận tải đường bộ thông suốt, an toàn;

 - Đẩy mạnh phân quyền, phân cấp trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ và trong quản lý, khai thác, sử dụng, bảo trì KCHT đường bộ; phát huy các nguồn lực tham gia đầu tư phát triển và khai thác KCHT đường bộ nhằm thể chế hoá Nghị quyết Đại hội lần thứ XIII của Đảng và các chủ trương của Đảng, Nhà nước, trong đó hoàn thiện các quy định về phân cấp, giao Chính quyền địa phương đầu tư xây dựng đường quốc lộ, cao tốc thuộc Quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021-2030, định hướng đến năm 2050; thúc đẩy các nguồn vốn đầu tư đường cao tốc và KCHT đường bộ khác theo hình thức PPP;

- Tiếp tục thực hiện đơn giản thủ tục hành chính, giảm các bước thực hiện thủ tục hành chính trong Nghị định này.

**4.3. Các phương án đề xuất**

- Phương án 1: Đưa các quy định về lập hồ sơ, đánh giá yêu cầu năng lực, ký kết hợp đồng dự án, thực hiện dự án PPP theo các quy định của Luật PPP và các văn bản hướng dẫn vào Nghị định.

- Phương án 2: Xây dựng các quy định liên quan đến mở rộng, nâng cấp đường cao tốc hoặc đường bộ đang khai thác nâng cấp thành đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư phù hợp với yêu cầu thực tiễn đặt ra, không trái với các quy định của Luật PPP và các văn bản hướng dẫn.

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

4.4.1. Phương án 1

a) Tác động tích cực

Đảm bảo sự ổn định, tính hợp lý, sự thống nhất phù hợp của các quy định tại Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

b) Tác động tiêu cực

- Gây khó khăn cho các cơ quan có thẩm quyền, cơ quan ký kết hợp đồng dự án PPP của ngành giao thông, khó khăn cho các nhà đầu tư dự án theo phương thức đối tác công tư trong việc mở rộng, nâng cấp đường cao tốc hoặc đường bộ đang khai thác nâng cấp thành đường cao tốc đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

- Không giải quyết những vướng mắc bất cập hiện nay trong việc mở rộng, nâng cấp đường cao tốc hoặc đường bộ đang khai thác nâng cấp thành đường cao tốc đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

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: không làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: không ảnh hưởng

- Tác động tới các quy định của pháp luật:

Không bổ sung các quy định còn trống, thiếu của Luật PPP và văn bản hướng dẫn; Không thể chế, quy định chi tiết các quy định của Luật Đường bộ năm 2024.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không có.

4.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Tạo điều kiện thuận lợi cho các cơ quan có thẩm quyền, cơ quan ký kết hợp đồng dự án PPP của ngành giao thông, khó khăn cho các nhà đầu tư dự án theo phương thức đối tác công tư trong việc mở rộng, nâng cấp đường cao tốc hoặc đường bộ đang khai thác nâng cấp thành đường cao tốc đầu tư theo phương thức đối tác công tư; huy động được các nguồn lực vào đầu tư đường cao tốc.

- Giải quyết những vướng mắc bất cập hiện nay trong việc mở rộng, nâng cấp đường cao tốc hoặc đường bộ đang khai thác nâng cấp thành đường cao tốc đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

b) Tác động tiêu cực

Không

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: không làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: không ảnh hưởng

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

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không có.

**4.5. Lựa chọn phương án**

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy giải pháp tối ưu là lựa chọn Phương án 2. Xây dựng các quy định liên quan đến mở rộng, nâng cấp đường cao tốc hoặc đường bộ đang khai thác nâng cấp thành đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư phù hợp với yêu cầu thực tiễn đặt ra, không trái với các quy định của Luật PPP và các văn bản hướng dẫn.

**III. LẤY Ý KIẾN**

Báo cáo đánh giá tác động của chính sách trong dự thảo Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường bộ được gửi lấy ý kiến của Ngân hàng Nhà nước, Bộ Tài chính, Bộ Tư pháp, một số Bộ ngành và đơn vị có liên quan đến hoạt động thanh toán điện tử giao thông đường bộ.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận***:- Như trên;- Bộ trưởng (để b/c);- Vụ Pháp chế;- Cục ĐBVN;- Lưu: VT, TTCNTT. | **KT. BỘ TRƯỞNG****THỨ TRƯỞNG****Nguyễn Duy Lâm** |