

Số: /BC-SXD

Lạng Sơn, ngày 20 tháng 5 năm 2025

## **BÁO CÁO**

### **Đánh giá tác động của Nghị quyết Quy định chính sách hỗ trợ phát triển hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn**

#### **I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ**

##### **1. Bối cảnh xây dựng chính sách.**

Trong những năm qua, Đảng và Nhà nước luôn quan tâm, ưu tiên đầu tư phát triển giao thông vận tải; trong đó, định hướng và có những chính sách quan trọng để huy động mọi nguồn lực của xã hội để đầu tư phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt nhằm phục vụ tốt nhu cầu đi lại của nhân dân, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và đây cũng là giải pháp kiềm chế, giảm tai nạn giao thông và chống ùn tắc giao thông tại các đô thị, đặc biệt là các đô thị lớn. Đối với tỉnh Lạng Sơn, với sự quan tâm, chỉ đạo của Tỉnh ủy, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân, hệ thống hạ tầng giao thông đã từng bước phát triển mạnh mẽ kết nối giữa trung tâm các huyện với trung tâm thành phố Lạng Sơn, đã tạo thuận lợi cho việc phát triển các loại hình vận tải hành khách trong đó loại hình vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

Hoạt động vận tải hành khách công cộng (VTHKCC) bằng xe buýt đã giảm thiểu nhu cầu sử dụng phương tiện cá nhân tham gia giao thông, góp phần bảo vệ môi trường sống xanh - sạch - đẹp, được nhân dân đồng tình ủng hộ (hiện nay trên địa bàn tỉnh có 02 tuyến xe buýt nội tỉnh Mai Pha - Na Sầm, Bến xe phía Bắc - Na Dương đang hoạt động và được nhà nước trợ giá về hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt; đến nay còn 03 tuyến trên địa bàn tỉnh đã được phê duyệt (BX Phía Bắc - BX Đình Lập, Xã Mai Pha - TT. Thất Khê, BX Phía Nam- TT. Bắc Sơn chưa có đơn vị nào xin khai thác) nhưng chưa tiếp cận được các chính sách ưu đãi cần thiết từ nguồn ngân sách của chính quyền địa phương; các tuyến VTHKCC bằng xe buýt nội tỉnh trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn chưa thực sự phát triển, chất lượng phương tiện và chất lượng dịch vụ không cao, ngày càng giảm, chưa đáp ứng được mong muốn và nhu cầu đi lại của người dân, học sinh, người lao động và cán bộ công nhân viên chức trên địa bàn.

Những năm gần đây, mạng lưới giao thông đường bộ đã từng bước được đầu tư, xây dựng tương đối đồng bộ, kết nối các tuyến hướng tâm đi và đến trung tâm thành phố Lạng Sơn, khu công nghiệp, khu vực cửa khẩu, khu du lịch... theo đó nhu cầu đi lại của người dân cũng phát triển. Vì vậy cần phải có cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư phát triển phương tiện, hạ tầng phục vụ xe buýt và hỗ trợ giá vé để thu hút người dân, nhất là tầng lớp công nhân viên chức, người lao động, học sinh, sinh viên, những người có thu nhập thấp sử dụng phương tiện vận tải khách công cộng.

Từ thực tế trên, việc ban hành cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn là rất cần thiết và phù hợp với quy định của pháp luật hiện hành đảm bảo thực hiện chính sách và ưu tiên của chính quyền trong việc phục vụ lợi ích công cộng, là một trong những giải pháp để giảm tắc nghẽn giao thông, ô nhiễm môi trường, và hướng đến phát triển bền vững, tạo điều kiện đi lại cho những người không có khả năng sở hữu phương tiện cá nhân như xe máy hay ô tô và là thể hiện cam kết chính trị về công bằng xã hội và phúc lợi cộng đồng.

## **2. Căn cứ xây dựng chính sách**

- Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15 ngày 19 tháng 02 năm 2025;
- Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 65/2025/QH15 ngày 19 tháng 02 năm 2025;
- Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ ngày 27 tháng 6 năm 2024;
- Luật Đường bộ ngày 27 tháng 6 năm 2024;
- Luật Ngân sách nhà nước ngày 25 tháng 6 năm 2015;
- Nghị quyết số 1210/2016/UBTVQH13 của Ủy ban thường vụ quốc hội Nghị quyết về phân loại đô thị;
- Nghị định số 78/2025/NĐ-CP của Chính phủ, quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành Văn bản quy phạm pháp luật;
- Quyết định số 13/2015/QĐ-TTg ngày 05 tháng 5 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt;
- Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22 tháng 7 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải.

## **3. Mục tiêu xây dựng chính sách**

Nhằm kịp thời ban hành văn bản quy phạm pháp luật để quy định cụ thể cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn đã được quy định tại khoản 4 Điều 57 Luật Đường bộ ngày 27 tháng 6 năm 2024 giao “4. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh căn cứ vào nguồn lực địa phương quyết định hỗ trợ lãi suất vay vốn tại các tổ chức tín dụng đối với các dự án đầu tư phương tiện xe buýt, đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt; hỗ trợ kinh phí hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt; hỗ trợ cho người sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt thông qua chính sách miễn, giảm giá vé”.

- Bảo đảm lộ trình chuyển đổi phương tiện sử dụng năng lượng hóa thạch sang năng lượng xanh theo Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ

tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải.

- Hạn chế phương tiện cá nhân, góp phần bảo đảm trật tự an toàn giao thông trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn, tạo điều kiện đi lại được thuận tiện cho những người không có khả năng sở hữu phương tiện cá nhân như xe máy hay ô tô và là thể hiện cam kết chính trị về công bằng xã hội và phúc lợi cộng đồng và hướng đến phát triển bền vững.

## **II. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ THỰC HIỆN HỖ TRỢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH VTHKCC BẰNG XE BUÝT TRONG NHỮNG NĂM QUA**

### **1. Tình hình trợ giá xe buýt**

Trong những năm qua hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn luôn được Tỉnh quan tâm, thực hiện công tác trợ giá cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt. Kết quả thực hiện chính sách hỗ trợ kinh phí trợ giá xe buýt nội tỉnh áp dụng đối với doanh nghiệp hoạt động vận tải khách bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh cụ thể như sau:

Vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh đã bắt đầu đi vào hoạt động từ năm 2007, đến năm 2009 tỉnh Lạng Sơn bắt đầu thực hiện hỗ trợ đối với hoạt động vận tải hành khách bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh.

Năm 2009 hỗ trợ số tiền 800.000.000 đồng đầu tư cho doanh nghiệp để thực hiện nâng cấp và đổi mới phương tiện để nâng cao chất lượng dịch vụ; Để doanh nghiệp duy trì thực hiện việc tổ chức vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn Tỉnh, từ năm 2010 cho đến nay hằng năm tỉnh Lạng Sơn đã tiến hành trợ giá đối với loại hình vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh.

Nội dung trợ giá được triển khai thực hiện trên địa bàn tỉnh cụ thể như sau: nhà nước trợ giá doanh thu bình quân/ chuyến/ tuyến thực hiện để đảm bảo hoạt động tổ chức vận tải của doanh nghiệp.

Trong 03 năm trở lại đây tổng số tiền trợ giá cho hoạt động vận tải hành khách bằng xe buýt trên tuyến Mai Pha – Tân Thanh và Bến xe Phía Bắc – Na Dương trên **13,374** tỷ đồng, cụ thể như sau: năm 2022, trợ giá 4,439 tỷ đồng; năm 2023 trợ giá 4,788 tỷ đồng và năm 2024 trợ giá 4,146 tỷ đồng.

*(Biểu tổng hợp số tiền trợ giá hàng năm tại Phụ lục 1 kèm theo)*

### **2. Tác động của việc trợ giá xe buýt**

Lạng Sơn là tỉnh miền núi phía Bắc, có địa hình phức tạp và dân cư phân bố không đều, giao thông đi lại khó khăn và mật độ dân số thấp; Số trường, lớp và học sinh tăng nhanh qua các năm, do đó việc tổ chức vận tải hành khách bằng xe buýt đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối các vùng, góp phần tăng cường củng cố cơ sở vật chất phục vụ nhu cầu đi lại của người dân.

Hoạt động vận tải hành khách bằng xe buýt bản chất là hoạt động vận tải hành khách bằng ô tô theo tuyến cố định, có các điểm dừng đón, trả khách và xe chạy theo biểu đồ chạy xe trên tuyến. Theo phạm vi hoạt động tuyến vận tải hành khách bằng xe buýt bao gồm tuyến xe buýt nội tỉnh và tuyến xe buýt liên tỉnh.

Đến thời điểm hiện nay trên địa bàn thị trấn Na Sầm và Na Dương không có tuyến vận tải hành khách theo tuyến cố định nội tỉnh đến huyện mà chỉ có các tuyến xe khách vận tải hành khách theo tuyến cố định nội tỉnh và tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh đi qua địa bàn. Và đến nay trên địa bàn tỉnh chưa có quy định điểm dừng đỗ đón trả khách cố định, do đó nếu không có tuyến xe buýt người dân sẽ phải lựa chọn di chuyển bằng xe cá nhân hoặc xe taxi. Tính đến nay trên địa bàn tỉnh có 454 xe taxi chủ yếu hoạt động ở địa bàn thành phố với mức giá trung bình khoảng 10.000đ/km, như vậy để di chuyển từ thành phố Lạng Sơn đến Thị trấn Na Sầm hoặc Na Dương và ngược lại bằng xe taxi người dân sẽ phải chi trả mức giá sấp xỉ 400.000đ cho một lượt di chuyển, gấp hơn 18 lần mức giá vé xe buýt (Giá vé lượt tuyến MP-NS và tuyến PB-ND là 22.000đ) *(giá vé theo tuyến tại phụ lục 5 kèm theo)*.

Việc tổ chức vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt mang tính đặc thù, giá cước được áp dụng thấp, hoạt động theo biểu đồ chạy xe đã được cơ quan có thẩm quyền công bố do đó dù không có khách vẫn phải duy trì thực hiện. Là tỉnh miền núi phía Bắc, có địa hình phức tạp và dân cư phân bố không đều, mật độ dân số thấp và mức sống hiện nay trên địa bàn tỉnh thì việc đi lại còn những khó khăn nhất định, do đó hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn thu không đủ bù chi phí do đó cần được trợ giá từ ngân sách nhà nước mới có thể duy trì hoạt động. Vì thế trong suốt những năm qua Tỉnh Lạng Sơn đã quan tâm và thực hiện trợ giá cho các tuyến xe buýt trên địa bàn đây là điều kiện tiên quyết để có thể duy trì hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh và hoàn toàn phù hợp với các văn bản chỉ đạo của Trung ương: Công văn số 733/TTg-KTTH ngày 14/5/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc chính sách hỗ trợ đầu tư vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt; Công văn số 4183/VPCP-KTTH ngày 22/6/2009 của Văn phòng Chính phủ về điều hành giá cước xe buýt; Quyết định số 13/2015/QĐ-TTg ngày 05/5/2015 của Chính phủ về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

Từ khi đi vào hoạt động đến hết năm 2024, Công ty Cổ phần Non Nước đã vận chuyển được 539.297 chuyến xe, vận chuyển 7.093.049 lượt hành khách, trong đó 7.029.165 lượt hành khách sử dụng vé lượt, 63.884 lượt hành khách sử dụng vé tháng. Trong 3 năm từ năm 2022 đến hết năm 2024 Công ty vận chuyển được 77.244 chuyến xe, vận chuyển 837.904 lượt hành khách, trong đó 827.321 lượt hành khách sử dụng vé lượt, 10.583 lượt hành khách sử dụng vé tháng.

Qua theo dõi và đánh giá số lượng hành khách sử dụng vé tháng chủ yếu là học sinh, sinh viên, cán bộ công nhân viên chức và người lao động trên địa bàn. Đây là những thành phần chưa có thu nhập hoặc có thu nhập ở mức vừa và thấp.

*(Biểu tổng hợp sản lượng vận chuyển; doanh thu và lợi nhuận hằng năm tại Phụ lục 2 và 3 kèm theo)*

Theo đó việc tổ chức vận tải hành khách công cộng trên địa bàn tỉnh từ năm 2007 đến nay đã được 18 năm, đã tạo được sự đồng thuận và thói quen sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng của nhân dân trên địa bàn. Tạo nét văn

minh trong hoạt động vận tải khách công cộng và góp phần đảm bảo các điều kiện để Thành phố Lạng Sơn được nâng cấp đạt đô thị loại II là cơ sở để trung ương đưa thành phố vào các chương trình phát triển đô thị quốc gia, vùng phát triển kinh tế và thu hút được nhiều nhà đầu tư đến thành phố. Do đó, việc phát triển Phương tiện giao thông công cộng bằng xe buýt nói chung và xe buýt điện nói riêng là phù hợp với xu hướng phát triển, sẽ góp phần mở rộng đô thị, trở thành đô thị thông minh, hiện đại cung cấp các dịch vụ kinh tế, xã hội nhằm nâng cao đời sống vật chất và tinh thần cho người dân thành phố là mục tiêu hàng đầu của thành phố trong nhiều năm tới và cũng đảm bảo các điều kiện để thành phố Lạng Sơn sẽ trở thành đô thị loại I vào năm 2030.

### **III. ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG HOẠT ĐỘNG TỔ CHỨC VTHKCC BẰNG XE BUÝT**

#### **1. Đơn vị kinh doanh vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt**

Lạng Sơn là tỉnh miền núi, mật độ dân số thưa, giao thông công cộng chưa thuận lợi nên người dân đi lại thường sử dụng phương tiện cá nhân, dẫn đến số người dân sử dụng phương tiện xe buýt là thấp so với các tỉnh, thành phố khác, theo đó hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn chưa thực sự phát triển.

##### **a) Đối với tuyến nội tỉnh.**

Từ năm 2007 đến nay trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn chỉ có 01 doanh nghiệp khai thác hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt là Công ty Cổ phần Non Nước với tổng số 13 xe hoạt động (10 xe chạy chính, 03 xe dự phòng) trên 02 tuyến xe buýt nội tỉnh tuyến Mai Pha - Na Sầm và tuyến BX Phía Bắc - Na Dương. Nhằm tạo điều kiện cho doanh nghiệp duy trì ổn định các tuyến xe buýt để phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân, trong những năm qua, Sở Giao thông vận tải (nay là Sở Xây dựng) đã tham mưu cho Ủy ban nhân dân tỉnh quan tâm đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt và trợ giá cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, phù hợp với Quyết định số 13/2015/QĐ-TTg ngày 05/5/2015 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, kết quả doanh nghiệp đã được trợ giá xe buýt từ năm 2009 đến nay với kinh phí từ nguồn chi trợ giá ngân sách nhà nước.

##### **b) Đối với tuyến liên tỉnh liền kề.**

Từ 01/9/2014 tỉnh Lạng Sơn phối hợp với tỉnh Bắc Giang tổ chức 01 tuyến vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt liên tỉnh. Tuy nhiên do hoạt động không hiệu quả và không có trợ giá cước nên đến 01/9/2020 tuyến vận tải hành khách công cộng liên tỉnh giữa Bắc Giang và Lạng Sơn cũng chính thức đóng lại.

Cũng trong năm 2019, Công ty cổ phần Đầu tư Đầu tư Châu Á – Thái Bình Dương cũng đề nghị tổ chức vận tải hành khách bằng xe buýt liên tỉnh liền kề đến Lạng Sơn (không có trợ giá cước) tuy nhiên, cũng mới chỉ dừng lại ở bước khảo sát và chưa đưa vào khai thác.

*Như vậy, về cơ bản đến thời điểm hiện nay hoạt động vận tải hành khách công cộng trên địa bàn tỉnh nếu không có được các chính sách hỗ trợ cơ bản khó đảm bảo tổ chức được loại hình vận tải này.*

## **2. Tuyến xe buýt nội tỉnh Lạng Sơn**

### **a) Quy hoạch tuyến**

Căn cứ Quyết định số 2499/QĐ-UBND ngày 02/12/2020 của UBND tỉnh về việc Phê duyệt, công bố Danh mục mạng lưới tuyến vận tải khách cố định nội tỉnh và mạng lưới tuyến xe buýt nội tỉnh trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn giai đoạn 2020-2025 và Quyết định số 846/QĐ-UBND ngày 02/06/2023 về việc điều chỉnh tuyến xe buýt số 05 tại Quyết định số 2499/QĐ-UBND ngày 02/12/2020 của UBND tỉnh về việc phê duyệt, công bố Danh mục mạng lưới tuyến vận tải khách cố định nội tỉnh và mạng lưới tuyến xe buýt nội tỉnh trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn giai đoạn 2020-2025, tại phụ lục II kèm theo Quyết định đã công bố Danh mục mạng lưới tuyến xe buýt nội tỉnh gồm 05 tuyến, trong đó có 02 tuyến đang hoạt động (Mai Pha – Na Sầm; Bến xe phía Bắc – Na Dương); còn lại là 03 tuyến quy hoạch mới: BX Phía Bắc – BX Đình Lập, Xã Mai Pha – TT. Thất Khê, BX Phía Nam – TT. Bắc Sơn.

### **b) Hiện trạng các tuyến đang khai thác**

Từ năm 2007, Công ty Cổ phần Non Nước đã đăng ký khai thác trên 01 tuyến xe buýt: Mai Pha - Tân Thanh với 7 xe hoạt động; Đến năm 2008: đơn vị đăng ký khai thác thêm 02 tuyến: Mai Pha - Na Sầm và Bến xe phía Bắc - Na Dương, nâng tổng số tuyến xe buýt trên địa bàn lên 03 tuyến, với tổng số 18 xe hoạt động. Đến tháng 01 năm 2019, do tuyến xe buýt: Mai Pha - Tân Thanh hoạt động không hiệu quả nên Công ty Cổ phần Non Nước đã ngừng hoạt động tuyến này, từ đó đến nay Công ty khai thác 02 tuyến với 13 xe hoạt động (10 xe chạy chính, 03 xe dự phòng) là: tuyến Mai Pha - Na Sầm (04 xe hoạt động); tuyến BX Phía Bắc - Na Dương (06 xe hoạt động).

*(Danh sách chi tiết phương tiện tại Phụ lục 4 kèm theo)*

## **3. Cơ sở Hạ tầng trên các tuyến vận tải hành khách bằng xe buýt**

### **a) Trên các tuyến xe buýt đang khai thác:**

- Tuyến Mai Pha - Na Sầm: Có điểm đầu tại xã Mai Pha, thành phố Lạng Sơn, điểm cuối tại thị trấn Na Sầm, huyện Văn Lãng; chiều dài tuyến 38km. Tuyến đi qua các tuyến đường nội thị của thành phố Lạng Sơn bao gồm: Hùng Vương, Lý Thái Tổ, Bà Triệu, Phai Vệ, Lê Đại Hành, Ngô Quyền, Lê Lợi, Trần Đăng Ninh; nối tiếp với các tuyến Quốc lộ 1, Đường tỉnh 235A và Quốc lộ 4A đến thị trấn Na Sầm.

- Tuyến Bến xe phía Bắc - Na Dương: Có điểm đầu tại Bến xe phía Bắc, huyện Cao Lộc, điểm cuối tại thị trấn Na Dương, huyện Lộc Bình; chiều dài tuyến 37km. Tuyến đi qua Quốc lộ 1, các tuyến đường nội thị của thành phố Lạng Sơn bao gồm: Trần Phú, Bắc Sơn, Minh Khai, Trần Đăng Ninh, Lê Lợi, Ngô Quyền; nối tiếp với Quốc lộ 4B đến thị trấn Na Dương.

Qua đánh giá, hiện nay các tuyến đường hiện trạng được đầu tư xây dựng tương đối đồng bộ, có tính kết nối đảm bảo thuận lợi cho các tuyến xe buýt vận hành.

*b) Định hướng quy hoạch phát triển giao thông đối với các tuyến xe buýt thuộc Danh mục tuyến xe buýt nội tỉnh trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn giai đoạn 2020-2025:*

Qua rà soát, 05 tuyến xe buýt được quy hoạch chủ yếu hoạt động trên các tuyến đường nội thị của thành phố Lạng Sơn và các tuyến Quốc lộ 1, 4A, 4B và 1B. Theo định hướng quy hoạch giao thông tỉnh Lạng Sơn giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, các tuyến đường nội thị được ưu tiên mở rộng để phù hợp với nhu cầu phát triển đô thị của thành phố; các tuyến Quốc lộ được đầu tư xây dựng tối thiểu đạt cấp IV, riêng với Quốc lộ 1 và 4B đạt cấp III, đáp ứng nhu cầu cho các loại xe buýt lưu hành thuận lợi.

*(Có danh mục chi tiết các tuyến Quốc lộ tại Phụ lục 6 kèm theo)*

Hiện nay, theo xu hướng phát triển vận tải bằng năng lượng xanh, việc vận hành xe buýt điện là phù hợp với hiện trạng và định hướng phát triển giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh. Để đảm bảo cho việc vận hành xe buýt sử dụng năng lượng điện, cần nghiên cứu, đầu tư xây dựng hệ thống trạm sạc tại các điểm đầu (điểm cuối) của các tuyến.

*c) Về hiện trạng điểm dừng đón trả khách và nhà chờ trên tuyến:*

Hiện nay trên 02 tuyến xe buýt đang hoạt động (Mai Pha - Na Sầm và Bến xe phía Bắc - Na Dương) có tổng cộng 136 điểm dừng đón trả khách, trong đó có 10 điểm có nhà chờ xe buýt<sup>1</sup>.

Từ năm 2021 đến nay, thực hiện chỉ đạo của UBND tỉnh, hằng năm Sở Giao thông vận tải (nay là Sở Xây dựng) đã tổ chức thực hiện công tác duy tu, bảo dưỡng thường xuyên đối với các điểm dừng đỗ xe buýt trên các tuyến đang hoạt động (bao gồm các công việc sửa chữa nhà chờ xe buýt; nắn chỉnh, sửa chữa, thay thế các biển báo hư hỏng; sơn lại vạch kẻ đường; thay mới các bảng thông tin lịch trình;...) với tổng kinh phí là 470.063.000 triệu đồng<sup>2</sup>.

## **IV. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH**

### **1. Xác định những vấn đề bất cập**

Doanh nghiệp vận tải xe buýt còn gặp không ít những khó khăn như: Vấn đề tiếp cận đất đai để xây dựng hạ tầng phục vụ cho hoạt động xe buýt ( bãi đỗ xe buýt, nhà xưởng bảo dưỡng sửa chữa, văn phòng làm việc...); vấn đề tiếp cận nguồn vốn mở rộng quy mô, năng lực hoạt động, đầu tư phương tiện nâng cao chất lượng dịch vụ; thói quen sử dụng phương tiện cá nhân đi lại của người dân; xe dù, xe trá hình tranh giành khách; mật độ dân số của tỉnh và nền kinh tế - xã hội của tỉnh chưa phát triển mạnh; đại dịch Covid-19 còn ảnh hưởng... Do vậy

<sup>1</sup> Tuyến Mai Pha - Na Sầm có 76 điểm dừng đón trả khách (38 điểm lượt đi và 38 điểm lượt về), 08 điểm có nhà chờ xe buýt; Tuyến Bến xe phía Bắc - Na Dương có 60 điểm dừng đón trả khách (38 điểm lượt đi và 38 điểm lượt về), 02 điểm có nhà chờ xe buýt.

<sup>2</sup> Năm 2021: 125.798.000 đồng; Năm 2022: 128.778.000 đồng; Năm 2023: 127.008.000 đồng; Năm 2024: 88.479.000 đồng.

qua thời gian, kéo theo chất lượng phương tiện, chất lượng dịch vụ vận tải từng bước xuống cấp, còn để dư luận phản ánh về chất lượng phương tiện.

Vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt là một loại hình dịch vụ công ích, do đó cần có những cơ chế, chính sách hỗ trợ từ phía nhà nước. Có các chính sách hỗ trợ sẽ tạo điều kiện để tổ chức và điều hành được hoạt động vận tải hành khách một cách khoa học, góp phần nâng cao năng lực quản lý nhà nước đối với loại hình vận tải hành khách công cộng. Việc ban hành các chính sách hỗ trợ kịp thời sẽ thúc đẩy phát triển hoạt động VTHKCC, phục vụ tốt hơn nhu cầu đi lại đa dạng trên các tuyến cho người dân, kết nối các loại hình vận tải một cách đồng bộ và hợp lý hơn.

Đối với Lạng Sơn, nhằm tháo gỡ những khó khăn cho doanh nghiệp tham gia cung ứng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, cần thiết phải ban hành chính sách khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh.

## **2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

Xây dựng các cơ chế hỗ trợ cho các doanh nghiệp vận tải, các nhà đầu tư nhằm tháo gỡ những khó khăn mà doanh nghiệp vận tải, nhà đầu tư đang gặp phải; xây dựng đảm bảo tính khả thi, doanh nghiệp, nhà đầu tư được tiếp cận một cách công khai, minh bạch với chính sách hỗ trợ; xây dựng chính sách miễn, giảm giá vé cho người sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt để tăng sức hút đi lại.

## **3. Giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề**

HĐND tỉnh cần ban hành Nghị quyết về chính sách hỗ trợ lãi suất vay vốn tại các tổ chức tín dụng đối với các dự án đầu tư phương tiện, đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt; hỗ trợ kinh phí hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt; miễn, giảm giá vé sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn nhằm để tiếp tục khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư đổi mới phương tiện, chất lượng dịch vụ và thu hút ngày càng lớn người dân tham gia vận chuyển hành khách công cộng bằng xe buýt, góp phần tiết kiệm chi phí đi lại của người dân, giảm phương tiện cá nhân tham gia giao thông trên đường bộ và bảo đảm TTATGT trên địa bàn tỉnh.

Giải pháp đề xuất:

### *a. Chính sách hỗ trợ lãi suất vay vốn đối với đầu tư phương tiện xe buýt*

- Đối tượng hỗ trợ lãi suất: Các tổ chức, cá nhân (sau đây gọi tắt là đơn vị kinh doanh vận tải) vay vốn tại tổ chức tín dụng để thực hiện các dự án đầu tư phương tiện xe buýt đưa vào khai thác theo quy hoạch.

- Mức hỗ trợ lãi suất:

+ Đối với dự án đầu tư phương tiện sử dụng xăng, dầu số tiền hỗ trợ đối với 01 chủ dự án hàng năm 3%/năm tính trên số dư nợ vay thực tế và tối đa không quá 200 triệu đồng/năm.



+ Đối với dự án đầu tư phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh số tiền hỗ trợ đối với 01 chủ dự án hàng năm 4% năm tính trên số dư nợ vay thực tế và tối đa không quá 300 triệu đồng/năm.

- Thời gian hỗ trợ:

+ Đối với đầu tư mới phương tiện sử dụng xăng, dầu thời gian hỗ trợ vay vốn thực tế, nhưng tối đa không quá 05 năm.

+ Đối với đầu tư phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh thời gian hỗ trợ lãi suất tối đa không quá 07 năm.

+ Thời điểm bắt đầu hỗ trợ lãi suất vay vốn tính từ ngày bắt đầu giải ngân theo hợp đồng tín dụng của tổ chức tín dụng.

*b. Hỗ trợ lãi suất vay vốn đối với dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt*

- Mức hỗ trợ lãi suất: Đối với dự án đầu tư xây dựng bãi đỗ xe buýt có trạm sạc điện cho phương tiện xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh, số tiền hỗ trợ đối với 01 dự án là 5%/năm tính trên số dư nợ gốc vay thực tế và tối đa không quá 1 tỷ đồng/1 dự án.

- Thời gian hỗ trợ: Hỗ trợ theo thời gian vay vốn thực tế, nhưng tối đa không quá 05 năm đối với dự án đầu tư xây dựng bãi đỗ xe buýt có trạm sạc điện, thời điểm bắt đầu hỗ trợ lãi suất tính từ ngày bắt đầu giải ngân theo hợp đồng tín dụng của tổ chức tín dụng.

*c. Các tuyến xe buýt được hỗ trợ, mức hỗ trợ và thời gian hỗ trợ, cụ thể:*

- Hỗ trợ kinh phí các tuyến xe buýt nội tỉnh hiện đang được UBND tỉnh hỗ trợ (Tuyến Mai Pha - Na Sầm và Bến xe Phía Bắc - Na Dương) và thêm tuyến xe buýt có phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh (nếu được UBND xem xét quyết định)

- Mức hỗ trợ:

+ Đối với tuyến xe buýt đang hoạt động: Tuyến Mai Pha - Na Sầm: hỗ trợ 138.000 đồng/chuyến; Tuyến Bến xe Phía Bắc - Na Dương: hỗ trợ 130.000 đồng/chuyến.

*(Biểu tính phương án hỗ trợ giá đối với tuyến xe buýt đang hoạt động tại Phụ lục 7 kèm theo)*

+ Đối với tuyến xe buýt có phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh được hỗ trợ mới: căn cứ theo tình hình hoạt động thực tế và đề xuất của doanh nghiệp, Ủy ban nhân dân tỉnh trình Hội đồng nhân dân tỉnh xem xét quyết định mức hỗ trợ.

- Thời hạn hỗ trợ được thực hiện theo thời hạn hợp đồng khai thác tuyến do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ký kết với đơn vị kinh doanh vận tải.

*d. Miễn, giảm giá vé cho đối tượng sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt*

- Miễn giá vé: Trẻ em dưới 6 tuổi, Bà mẹ Việt Nam anh hùng, anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân, anh hùng lao động, thương bệnh binh, người khuyết

tật nặng và người khuyết tật đặc biệt nặng, người hoạt động kháng chiến bị nhiễm chất độc hóa học.

- Giá vé: 50% giá vé đối với người cao tuổi (theo Luật người Cao tuổi), người khuyết tật; 20% đối với học sinh, sinh viên là công dân Việt Nam đang học các trường trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn.

*e. Kinh phí thực hiện: Từ nguồn Ngân sách cấp tỉnh.*

#### **4. Đánh giá tác động của các cơ chế hỗ trợ đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan.**

*a) Tác động đối với hệ thống pháp luật*

Bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật và phù hợp với quy định khoản 4 Điều 57 Luật Đường bộ ngày 26/7/2024.

*b) Đối với nhà nước*

Có các chính sách hỗ trợ sẽ tạo điều kiện để tổ chức và điều hành được hoạt động vận tải hành khách một cách khoa học, góp phần nâng cao năng lực quản lý nhà nước đối với loại hình vận tải hành khách công cộng.

Phát triển VTHKCC bằng xe buýt phù hợp với định hướng phát triển đô thị, góp phần đảm bảo tính bền vững, tạo tiền đề để phát triển kinh tế - xã hội và hướng đến mục tiêu phát triển bền vững trên cả 3 trụ cột: kinh tế, xã hội và môi trường.

Bảo đảm thực hiện lộ trình chuyển đổi phương tiện sử dụng năng lượng hóa thạch sang năng lượng xanh theo Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22 tháng 7 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải.

*c) Đối với nhà đầu tư, doanh nghiệp vận tải:* Việc ban hành quy định về cơ chế hỗ trợ phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn sẽ khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân và bảo đảm cạnh tranh có kiểm soát, tạo điều kiện cho nhiều doanh nghiệp tham gia và cung cấp các dịch vụ VTHKCC chất lượng cao, chi phí hợp lý. Với việc hỗ trợ lãi suất vay đầu tư phương tiện giúp doanh nghiệp mạnh dạn trong việc đầu tư mới phương tiện tham gia cung ứng dịch vụ vận tải, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

*d) Đối với xã hội:* Phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt để đáp ứng yêu cầu phát triển của đô thị, là loại hình vận tải kết nối hiệu quả các phương thức vận tải trong toàn mạng lưới giao thông đô thị, đáp ứng nhu cầu đi lại với chi phí rẻ, góp phần tiết kiệm chi phí đi lại và chi phí chung của toàn xã hội, khuyến khích người dân sử dụng phương tiện công cộng, hạn chế sử dụng phương tiện cá nhân, giảm ùn tắc và tai nạn giao thông và giảm bớt chi phí xã hội. Góp phần giảm ô nhiễm môi trường, giảm khí thải, giảm tiếng ồn, bảo đảm được điều kiện sinh hoạt, nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân.

*đ) Tác động về thủ tục hành chính:* Không làm phát sinh thủ tục hành chính.

**V. PHỤ LỤC CÁC BẢNG BIỂU TÍNH TOÁN CHI PHÍ VÀ LỢI ÍCH CỦA CÁC GIẢI PHÁP:** Không có.

Trên đây là Báo cáo đánh giá tác động của chính sách hỗ trợ phát triển hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn./.

***Nơi nhận:***

- HĐND tỉnh (báo cáo);
- UBND tỉnh (báo cáo);
- Các Sở, ban, ngành tỉnh;
- UBND các huyện, thành phố;
- Lãnh đạo Sở (báo cáo);
- Các phòng: QHKT, KHTC; QLHTXDGT;
- Đăng Website Sở;
- Tổ Soạn thảo số 190;
- Lưu VT, VT&ATGT.

**KT. GIÁM ĐỐC  
PHÓ GIÁM ĐỐC**

**Hoàng Khánh Dư**