| ỦY BAN NHÂN DÂN<br>TỈNH LÂM ĐỒNG | CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM<br>Độc lập - Tự do - Hạnh phúc |
|---|---|
| Số: 16/2007/QĐ-UBND | *Đà Lạt, ngày l6 tháng 4 năm 2007* |

# QUYẾT ĐỊNH
## Phê duyệt Đề án xã hội hóa đầu tư xây dựng và khai thác kinh doanh bến xe trên địa bàn tỉnh Lâm Đồng

## ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH LÂM ĐỒNG

Căn cứ Luật Tổ chức HĐND và UBND ngày 26/11/2003;

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 29/6/2001;

Căn cứ Quyết định số 08/2005/QĐ-BGTVT ngày 10/01/2005, Quyết định số 15/2007/QĐ-BGTVT ngày 26/03/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành "Quy định về bến xe ô tô khách";

Xét đề nghị của Giám đốc Sở Giao thông vận tải,

## QUYẾT ĐỊNH:

**Điều 1.** Phê duyệt đề án xã hội hóa đầu tư xây dựng và khai thác kinh doanh bến xe trên địa bàn tỉnh Lâm Đồng với những nội dung chủ yếu sau đây:

**I. Mục tiêu của Đề án**

1. xây dựng, quản lý hệ thống bến xe trong toàn tỉnh đảm bảo các điều kiện, tiêu chuẩn quy định tại Quyết định 08/2005/QĐ-BGTVT ngày 10/01/2005, Quyết định số 15/2007/QĐ-BGTVT ngày 26/03/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành "Quy định về bến xe ô tô khách".

2. Đáp ứng được nhu cầu vận tải ngày càng gia tăng, tạo điều kiện thuận lợi và giảm chi phí cho việc đi lại của nhân dân.

3. Góp phần bảo đảm trật tự an toàn giao thông, trật tự văn minh đô thị.

4. Kêu gọi, thu hút các thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng, kinh doanh khai thác bến xe; tạo sự cạnh tranh bình đẳng, lành mạnh, thực hiện tốt việc cung cấp dịch vụ vận tải đáp ứng nhu cầu của nhân dân.

**II. Cơ sơ pháp lý**

- Căn cứ Nghị định số l08/2006/NĐ-CP ngày 22/9/2006 của Chính phủ về việc ban hành Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật đầu tư.

- Nghị định số 181/2004/NĐ-CP ngày 29/10/2004 của Chính phủ về thi hành Luật đất đai.

- Nghị định số 197/2004/NĐ-CP ngày 03/12/2004 của Chính phủ về bồi thường, hỗ trợ tái định cư khi nhà nước thu hồi đất.

- Quyết định số 08/2005/QĐ-BGTVT ngày 10/01/2005 của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành "Quy định về Bến xe ô tô khách"; Quyết định số 15/2007/QĐ-BGTVT ngày 26/3/2007 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc sửa đổi, bổ sung một số điều, khoản trong "Quy định về Bến xe ô tô khách" ban hành kèm theo Quyết định số 08/2005/QĐ-BGTVT ngày 10/01/2005 của Bộ trưởng Bộ GTVT.

- Quyết định số 09/2005/QĐ-BGTVT ngày 10/01/2005 của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành "Quy định về vận tải khách bằng ô tô theo tuyến cố định và vận tải khách bằng ô tô theo hợp đồng "

- Chỉ thị số 08/CT-TU ngày 23/6/2006 của Ban thường vụ Tỉnh ủy về tăng cường xây dựng, quản lý, khai thác hệ thống giao thông vận tải tại Lâm Đồng.

**III. Sự cần thiết phải xã thực hiện xã hội hoá việc đầu tư xây dựng - kinh doanh khai thác bến xe**

1.Thực trạng hệ thống bến xe trên địa bàn tỉnh:

a) Về cơ sở vật chất và trang thiết bị phục vụ:

+ Tại thành phố Đà Lạt: Bến xe nội thành Đà Lạt (tại ấp Ánh Sáng -phường 1): tổng diện tích 5000m$^2$, diện tích nhà làm việc 100m$^2$ (nhà cấp 4), chưa có phòng bán vé, nhà chờ và các trang thiết bị khác.

- Bến xe liên tỉnh Đà Lạt (tại số 1 Tô Hiến Thành - Đà Lạt): diện tích 17.800 m$^2$, nhà làm việc diện tích 500m$^2$ đạt tiêu chuẩn cấp 3, có phòng bán vé và nhà chờ cho hành khách đi xe, có hệ thống thông tin hướng dẫn và điều hành hoạt động trên bến nhưng vẫn còn thiếu các tiện nghi cần thiết.

- Ngoài 2 bến xe trên, thành phố Đà Lạt đã quy hoạch 27 bãi đậu đỗ xe ô tô các loại với tổng diện tích khoảng 39.000m$^2$ (theo Quyết định số 451/QĐ-UB ngày 08/05/2003 của UBND TP Đà Lạt) . Hiện đã xây dựng và đưa vào hoạt động bãi đỗ xe ngầm tại trường Nguyễn Thị Minh Khai, diện tích 2.633m$^2$.

- Bến xe tạm tại số 5 Lữ Gia Đà Lạt do Cty TNHH Thành Bưởi đầu tư, diện tích 500m$^2$ đã đưa vào hoạt động tháng 9/2006.

- Tại các xã xa trung tâm thành phố như Tà Nung, Xuân Thọ, Xuân Trường, mặc dù đã có tuyến vận tải khách cố định nhưng chưa có bến xe.

+ Thị xã Bảo Lộc: Bến xe nội tỉnh (tại giao lộ Hà Giang – Hoàng Văn Thụ): diện tích 8.180 m$^2$, chưa xây dựng nhà làm việc và đầu tư các trang thiết bị cần thiết.

- Bến xe liên tỉnh (tại số 284 Trần Phú - phường Lộc Sơn): diện tích 4000m$^2$, nhà làm việc diện tích 200m$^2$ đạt tiêu chuẩn cấp 4, có phòng bán vé, có hệ thống thông tin hướng dẫn và điều hành hoạt động trên bến nhưng không đầy đủ, còn thiếu nhà chờ và các trang thiết bị phục vụ cần thiết.

- Tại một số xã xa trung tâm thị xã chưa có bến xe.

+ Huyện Đức Trọng: Bến xe Trung tâm huyện: đã qui hoạch, phê duyệt dự án đầu tư đạt tiêu chuẩn bến xe loại 3 với tổng mức đầu từ 5,2 tỷ đồng, tuy nhiên đến nay vẫn chưa triển khai xây dựng. Hiện nay đang sử dụng bến xe tạm.

- Tại các trung tâm xã và cụm xã đã có tuyến vận tải khách cố định nhưng chưa có bến xe như Tà In, Đà Loan . . .

+ Huyện Lâm Hà: Bến xe Trung tâm huyện hiện tại không có mặt bằng, chỉ có một gian nhà làm việc tạm để giao dịch và xác nhận sổ nhật trình cho xe khách chạy tuyến cố định.

- Một số trung tâm xã và cụm xã có tuyến vận tải khách cố định nhưng chưa có bến xe như : Phú sơn, Phi Liêng, Sình Công. . .

+ Huyện Đơn Dương: Đã quy hoạch bến xe trung tâm huyện tại thôn Thạnh Nghĩa - Thạnh Mỹ, diện tích 6.000m$^2$, chưa đầu tư xây dựng.

- Bến xe khu vực thị trấn Dran hiện tại mặt bằng đã bị thu hẹp để làm nơi buôn bán, diện tích dành cho đỗ xe còn khoảng 500m$^2$, không có văn phòng làm việc và trang thiết bị.

- Tại các khu vực khác chưa có bến xe.

+ Huyện Di Linh: Bến xe trung tâm huyện tại khu vực trung tâm thị trấn, diện tích 2.529m$^2$, sân bãi đổ đá cấp phối, có nhà làm việc nhưng đã xuống cấp.

- Một số bến tại các xã và trung tâm cụm xã như Tân Thượng, Hoà Ninh, Hòa Nam, Sơn Điền, Gia Bắc đã lập qui hoạch nhưng chưa đầu tư xây dựng.

+ Huyện Đạ Huoai: Bến xe trung tâm huyện tại khu vực trung tâm thị trấn Madaguoi, diện tích 1.700m$^2$, mặt sân đất, chưa có nhà làm việc. Hiện nay đang quy hoạch lại khu vực này thành trung tâm thương mại và bến xe ô tô khách. Dự kiến kêu gọi đầu tư theo hình thức đổi đất lấy cơ sở hạ tầng.

- Tại các khu vực khác chưa có bến xe.

+ Huyện Đạ Tẻh: Hiện tại bến xe trung tâm huyện được bố trí tạm thời tại khu vực chợ cũ, diện tích 2.611m$^2$, chưa có văn phòng làm việc.

- Tại các khu vực khác chưa có bến xe.

+ Huyện Cát Tiên: Bến xe Trung tâm huyện tại trung tâm xã Phù Mỹ, diện tích 5.408m$^2$, hiện tại chỉ mới đầu tư san lấp mặt bằng.

- Đã quy hoạch 2 bến xe Trung tâm cụm xã là bến xe Gia Viễn, diện tích 3.139m$^2$ và bến xe Phước Cát 1, diện tích 3.000m$^2$ nhưng chưa đầu tư xây dựng.

+ Huyện Bảo Lâm: Bến xe Trung tâm huyện có diện tích 3. 375m2, đạt tiêu chuẩn bến xe loại 5, hiện tại chỉ mới có sân bãi rải sỏi đồi và nhà làm việc cấp 4

- Các khu vực khác chưa có bến xe.

+ Huyện Lạc Dương: Theo quy hoạch chi tiết trung tâm thị trấn Lạc Dương dự kiến xây dựng bến xe Trung tâm thị trấn Lạc Dương diện tích 1 ha; xây dựng bến xe trung tâm cụm xã tại xã Đa Nhim diện tích 0,5 ha.

+ Huyện Đam Rông: Là huyện mới thành lập, đang trong giai đoạn quy hoạch xây dựng nên chưa có bến xe. Hiện tại đang sử dụng tạm một địa điểm tại xã Đạ Tông để đậu đỗ xe.

b) Tình hình đầu tư và xây dựng bến xe trong những năm qua: Trong nhiều năm qua, nhìn chung việc đầu tư xây dựng và nâng cấp cải tạo bến xe tại các địa phương còn rất hạn chế.

Trong 4 năm gần đây, tổng giá trị vốn đầu tư cho việc xây dựng, nâng cấp bến xe trên địa bàn toàn tỉnh chỉ khoảng 1,7 tỷ đồng.

- Bến xe Đà Lạt:

+ Làm sân bãi, hàng rào bến xe nội thành : 178.000.000đ

+ Xây dựng nhà khách bến xe Liên tỉnh : 1.376.000.000đ

- Bến xe Bảo Lộc: làm hàng rào và sửa chữa sân bãi đậu xe

- Bến xe Bảo Lâm: được xây được xây dựng và đưa vào sử dụng năm 2005 với giá trị 30.000.000 đ.

- Bến xe Đức Trọng: duy tu bảo dưỡng sân bãi giá trị 35.000.000đ

Ngoài ra, các bến xe khác hầu như không được đầu tư xây dựng, cải tạo nâng cấp.

c) Tình hình tổ chức, quản lý và khai thác bến xe:

-Về tổ chức: Thực hiện Quyết định số 99/2002/QĐ-UB ngày 08/8/2002 của UBND tỉnh về việc "Chuyển giao các bến xe, trạm xe thuộc Xí nghiệp bến xe Lâm Đồng về UBND các huyện, thị xã Bảo Lộc và thành phố Đà Lạt quản lý ", UBND các huyện, thị xã Bảo Lộc, thành phố Đà Lạt đã thành lập Ban quản lý bến xe theo mô hình đơn vị sự nghiệp trực thuộc UBND các huyện, thị, thành phố quản lý. Riêng huyện Đạ Huoai và huyện Bảo Lâm thành lập Ban quản lý bến xe trực thuộc Đội quản lý công trình đô thị.

- Về quản lý, khai thác :

+ Về quản lý: Ban quản lý các bến xe hiện nay thực hiện công tác quản lý, điều hành tại bến xe, cụ thể như: điều hành hoạt động của xe theo biểu đồ đã được duyệt, kiểm tra an toàn vận chuyển, ký xác nhận sổ nhật trình. Việc quản lý điều hành hoạt động của các Ban quản lý bến xe cơ bản đảm bảo đúng các quy định của Bộ GTVT; tuy nhiên, có lúc, có nơi vẫn còn xảy ra tình trạng tùy tiện trong việc thực hiện biểu đồ chạy xe, xác nhận sổ nhật trình khống hoặc xác nhận không đúng đối tượng, để xảy ra tình trạng cán bộ, nhân viên gây những nhiễu, phiền hà cho chủ xe .

+ Về khai thác: theo quy định của Bộ GTVT về chức năng khai thác bến xe là của doanh nghiệp khai thác bến xe nhưng hiện tại, Ban quản lý bến xe trực tiếp thực hiện chức năng này. Hiện nay, hầu hết các Ban quản lý bến xe chỉ mới khai thác dịch vụ tổ chức bán vé do doanh nghiệp vận tải ủy thác, thu phí đậu đỗ và ra vào bến, cho thuê quầy bán vé, . . . còn các dịch vụ khác chủ yếu áp dụng hình thức khoán và cho thuê mặt bằng. Tuy vậy, việc kinh doanh khai thác các dịch vụ kèm theo chỉ có ở những bến xe lớn, có vị trí thuận lợi.

2. Đánh giá chung :

a) Ưu điểm: Kể từ khi các bến xe được chuyển từ mô hình Doanh nghiệp nhà nước (Xí nghiệp bến xe Lâm Đồng) sang mô hình Đơn vị sự nghiệp (Ban quản lý bến xe) trực thuộc UBND các huyện, thị, thành phố quản lý, Ban quản lý bến xe các địa phương đã có nhiều cố gắng trong việc duy trì hoạt động phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân và phục vụ hoạt động của các doanh nghiệp kinh doanh khai thác tuyến vận tải khách cố định; đồng thời có nhiều đóng góp vào việc đảm bảo trật tự xã hội, trật tự ATGT và phát triển kinh tế xã hội của địa phương.

- Nhiều bến xe có kết quả doanh thu năm sau cao hơn năm trước và tự trang trải được các khoản chi thường xuyên.

- Các Ban quản lý bến xe đã phối hợp tốt với các ban ngành chức năng trong việc quản lý hoạt động vận tải để nâng cao doanh thu cho đơn vị; trong các dịp lễ, tết và kỳ thi đại học đã phối hợp với đơn vị vận tải để giải quyết tốt nhu cầu đi lại của nhân dân không để ứ đọng hành khách; làm tốt công tác huy động, trưng dụng xe ô tô để phục vụ nhiệm vụ chính trị, an ninh quốc phòng khi cần thiết.

b) Những tồn tại, yếu kém:

- Về quy hoạch bến xe: thực hiện kế hoạch số 577/KH-UB ngày 18/02/2004 của UBND tỉnh Lâm Đồng về thực hiện Chỉ thị 01/2004/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc chấn chỉnh hoạt động vận tải khách liên tỉnh bằng xe ô tô, công tác qui hoạch và đầu tư xây dựng bến xe đã được đặt ra nhưng kết quả thực hiện còn rất

hạn chế. Nguyên nhân là do ngành giao thông vận tải và chính quyền địa phương còn thiếu quan tâm đến công tác này.

- Về cơ sở vật chất, trang thiết bị: hầu hết các bến xe dang khai thác và sử dụng trên địa bàn đều không đảm bảo tiêu chuẩn theo quy định tại Quyết định số 08/2005/QĐ-BGTVT của Bộ trưởng Bộ GTVT, cụ thể như :

+ Một số bến xe đạt tiêu chuẩn về diện tích, có nhà làm việc nhưng nhà chờ cho hành khách và phòng vé không có, hoặc có nhưng không đủ diện tích và thiếu các tiện nghi cần thiết như: bến xe Đà Lạt, Bảo Lộc, Bảo Lâm, Di Linh.

+ Một số bến xe chỉ mới có sân bãi đậu xe và nhà làm việc tạm như: bến xe Đạ Huoai, Cát Tiên, Đạ Tẻh.

+ Các bến xe còn lại thì chỉ mới quy hoạch chưa được đầu tư và nhiều nơi chưa có quy hoạch bến xe.

- Về mô hình tổ chức và quản lý khai thác :

+ Về mô hình tổ chức: Mô hình Ban quản lý bến xe hiện nay là đơn vị sự nghiệp có thu (tự trang trại kinh phí) không còn phù hợp với quy định quản lý chuyên ngành và gặp khó khăn trong việc huy động vốn đầu tư.

+ Bộ máy quản lý cồng kềnh, sử dụng lao động kém hiệu quả, trình độ cán bộ chuyên môn nghiệp vụ phần lớn không có nghiệp vụ quản lý vận tải, công tác quản lý điều hành còn mang nặng tính hành chính quan liêu, có lúc có nơi còn nhũng nhiễu, tiêu cực, làm trái quy định về quản lý chuyên ngành, gây khó khăn cho các đơn vị kinh doanh vận tải, không khuyến khích và tạo điều kiện cho doanh nghiệp vận tải hoạt động kinh doanh lành mạnh.

+ Trong sản xuất kinh doanh còn thiếu sự năng động sáng tạo, chưa quan tâm đến việc đầu tư để nâng cao chất lượng phục vụ khách đi xe và phục vụ doanh nghiệp vận tải để thu hút xe và khách vào bến mà chỉ dựa vào các biện pháp hành chính để ràng buộc xe vào bến; đây là một trong những nguyên nhân làm nảy sinh tình trạng "bến cóc", "xe dù" gây mất trật tự trong hoạt động kinh doanh vận tải khách.

+ Ngoài ra, ở những địa phương bến xe có qui mô nhỏ, lưu lượng xe ít nhưng vẫn phải tổ chức ra Ban quản lý bến xe để điều hành hoạt động của bến thì lại gặp không ít khó khăn về kinh phí hoạt động vì nguồn thu không đủ chi, phải sử dụng ngân sách huyện để trả lương.

3. Các chủ trương, chính sách của nhà nước khuyến khích đầu tư xây dựng và khai thác kinh doanh bến xe:

- Đầu tư xây dựng bến xe, nơi đỗ xe là lĩnh vực được ưu đãi đầu tư, thuộc Danh mục B, phụ lục I, Nghị định l08/2006/NĐ-CP ngày 22/09/2006 của Chính phủ về ban hành "Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật đầu tư"

- Các huyện và thị xã Bảo Lộc thuộc tỉnh Lâm Đồng là địa bàn được ưu đãi đầu tư, thuộc phụ lục II, Nghị định 108/2006/NĐ-CP ngày 22/9/2006 của Chính phủ về ban hành " Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật đầu tư"

- "Nhà nước khuyến khích các thành phần tham gia đầu tư xây dựng mới hoặc đầu tư nâng cấp, cải tạo các bến xe đang khai thác" - theo Điều 7 của "qui định về bến xe ô tô khách" ban hành kèm theo Quyết định số 08/2005/QĐ-BGTVT của Bộ trưởng Bộ GTVT.

- Bến xe là cơ sở hạ tầng giao thông đô thị, hoạt động mang tính phục vụ công cộng và là nơi để thực hiện công tác quản lý nhà nước về hoạt động kinh doanh vận tải

khách theo tuyến cố định; vì vậy chỉ thực hiện xã hội hoá việc đầu tư, xây dựng và kinh doanh khai thác bến xe , còn công tác quản lý nhà nước phải do cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành thực hiện.

4. Sự cần thiết phải thực hiện xã hội hoá việc đầu tư xây dựng và kinh doanh khai thác bến xe:

- Thực hiện xã hội hoá việc đầu tư xây dựng và kinh doanh khai thác bến xe nhằm khắc phục những tồn tại, yếu kém đã phân tích như nêu trên.

- Khả năng đầu tư từ nguồn ngân sách nhà nước để xây dựng mới và cải tạo nâng cấp hệ thống bến xe là rất hạn chế.

- Việc xã hội hoá đầu tư khai thác bến xe không chỉ giảm gánh nặng cho ngân sách mà còn góp phần thay đổi cơ bản phương thức hoạt động điều hành mang nặng tính hành chính quan liêu và có nhiều yếu kém như nêu ở trên.

- Theo Quyết định số 09/2005/QĐ-BGTVT ngày 10/01/2005 của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành "Quy định về vận tải khách bằng ô tô theo tuyến cố định và vận tải khách bằng ô tô theo hợp đồng" thì điều kiện mở tuyến vận tải khách phải có bến xe đảm bảo tiêu chuẩn theo quy định nhưng phần lớn các bến của các địa phương đều không đảm bảo tiêu chuẩn hoặc không có bến xe nên việc mở tuyến vận tải khách cố định gặp nhiều khó khăn.

a) Dự kiến nhu cầu vốn đầu tư xây dựng và nâng cấp hệ thống bến xe:

- Bến xe trung tâm huyện, thị, thành phố :

+ Vốn đầu tư nâng cấp bến xe Đà Lạt để đạt tiêu chuẩn bến xe loại 1 là 05 tỷ đồng .

+ Vốn đầu tư nâng cấp bến xe Bảo Lộc để đạt tiêu chuẩn bến xe loại 1 là 07 tỷ đồng.

+ Vốn đầu tư xây dựng mới bến xe Đức Trọng đạt tiêu chuẩn bến xe loại 2 là 05tỷ.

+ Vốn đầu tư xây dựng bến xe loại 3 cho 9 bến xe Trung tâm các huyện Lâm Hà, Đơn Dương Di Linh, Bảo Lâm, Đạ Huoai, Đạ Tẻh, Cát Tiên, Lạc Dương và Đam Rông là 27 tỷ đồng (mỗi bến khoảng 3 tỷ đồng).

- Bến xe Trung tâm cụm xã và xã :

+ Vốn đầu tư xây dựng bến xe loại 4 cho khoảng 18 bến xe Trung tâm cụm xã, thị tâm là 18 tỷ đồng (mỗi bến 1 tỷ đồng).

+ Vốn đầu tư xây dựng bến xe loại 5 cho khoảng 50 bến xe cấp xã 10 tỷ đồng (mỗi bên 200 triệu).

Tổng nhu cầu vốn đầu tư cho hệ thống bến xe trong toàn tỉnh trong những năm tới ước khoảng 72 tỷ đồng.

b) Khả năng kêu gọi đầu tư từ các thành phần kinh tế:

- Thực tế hiện nay các doanh nghiệp vận tài có số lượng xe lớn và có khả năng tài chính đều có nhu cầu đầu tư xây dựng bến xe để khép kín quy trình vận chuyển nâng cao chất lượng phục vụ và thuận lợi cho việc xây dựng thương hiệu của doanh nghiệp. Đối với các bến. xe cấp huyện, xã, các HTX vận tải và doanh nghiệp tư nhân cũng muốn được đầu tư, khai thác bến xe để tăng thêm ngành nghề kinh doanh và tận dụng mặt bằng sẵn có của bến xe để làm trụ sở doanh nghiệp và mở mang ngành nghề kinh doanh. Đồng thời, một số doanh nghiệp tư nhân. hộ gia đình có đất đai đủ diện

tích và vị trí thuận lợi để làm bến xe cũng sẵn sàng góp vốn bằng giá trị đất hoặc trực tiếp đầu tư để xây dựng khai thác bến xe.

- Tại một số địa phương trong nước đã triển khai có hiệu quả việc huy động các thành phần kinh tế đầu tư khai thác bến xe.

**IV. Giải pháp thực hiện**

1. Quy hoạch hệ thống bến xe và công bố quy hoạch:

a) Mục tiêu quy hoạch:

- Rà soát, điều chỉnh quy hoạch các bến xe hiện có cho phù hợp với nhiệm vụ định hướng phát triển kinh tế xã hội của địa phương.

- Quy hoạch tổng thể mạng lưới bến xe trên toàn tỉnh và qui hoạch xây dựng chi tiết đối với từng bến xe ở các địa phương.

b) Quy hoạch bến xe phải đảm bảo một số tiêu chí sau :

- Về vị trí: bến xe phải nằm ở khu trung tâm (hoặc gần khu trung tâm dân cư hoặc nơi tập hợp những đầu mối giao thông quan trọng. Mặt khác, vị trí xây dựng bến xe có tính quyết định trong việc kêu gọi đầu tư, vì vậy, vị trí quy hoạch bến xe cần phải đặc biệt quan tâm đến yếu tố thuận lợi cho việc đi lại của nhân dân và hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp vận tải .

- Về diện tích: với định hướng bến xe là nơi kinh doanh dịch vụ tổng hợp nên ngoài việc phải đảm bảo diện tích theo tiêu chuẩn bến xe theo quy định của Bộ GTVT cần bố trí thêm diện tích để phát triển kinh doanh các ngành nghề khác như kho bãi, trạm xăng dầu, chợ đầu mối, lưu trú . . . Đối với bến xe cấp huyện, cấp xã do lưu lượng xe ra vào ít, khó có khả năng tổ chức hệ thống vận tải công cộng bằng xe buýt thì nên gắn kết bến xe với trung tâm thương mại, dịch vụ khác.

c) Cơ sở xây dựng quy hoạch :

- Căn cứ quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội toàn tỉnh và của từng địa phương đã được phê duyệt.

- Căn cứ Quyết định số 119/2001/QĐ-UB ngày 20/11/2001 của UBND tỉnh phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Lâm Đồng giai đoạn 2001-2010 và định hướng đến năm 2020.

- Căn cứ Đề án rà soát, bổ sung Quy hoạch giao thông vận tải tỉnh Lâm Đồng giai đoạn 2006 - 2010 và định hướng đến năm 2020 đang thực hiện và chuẩn bị hoàn tất.

d) Công tác lập quy hoạch:

- Sở GTVT Lâm Đồng chủ trì phối hợp với UBND các huyện, thị xã Bảo Lộc, thành phố Đà Lạt tiến hành lập quy hoạch tổng thể hệ thống bến xe trong toàn tỉnh trên cơ sở Đề án rà soát , điều chỉnh Quy hoạch giao thông vận tải tỉnh Lâm Đồng giai đoạn 2006 - 2010 và định hướng đến năm 2020.

- UBND các huyện, thị xã Bảo Lộc, thành phố Đà Lạt lập quy hoạch xây dựng chi tiết các bến xe trên địa bàn trình UBND tỉnh phê duyệt.

đ) Kinh phí thực hiện quy hoạch:

- Về quy hoạch tổng thể hệ thống bến xe trên toàn tỉnh: Sử dụng kinh phí thực hiện Đề án rà soát , điều chỉnh Quy hoạch giao thông vận tải tỉnh Lâm Đồng giai đoạn 2006 -2010 và định hướng đến năm 2020 đã được UBND tỉnh phê duyệt tại quyết

định số 3850 /QĐ-UB ngày 22 tháng 10 năm 2004 , trong trường hợp cần thiết được bổ sung kinh phí để việc quy hoạch đảm bảo yêu cầu đề ra.

- Quy hoạch xây dựng chi tiết các bến xe trên địa bàn các huyện, thị xã Bảo Lộc, thành phố Đà Lạt: UBND các địa phương tự lo kinh phí để thực hiện.

e) Công bố quy hoạch: Quy hoạch xây dựng đối với từng bến xe sau khi được UBND tỉnh phê duyệt thì tiến hành công bố quy hoạch trên phương tiện thông tin đại chúng và đưa vào danh mục dự án kêu gọi đầu tư .

2. Tách chức năng quản lý nhà nước và chức năng khai thác tại bến xe:

- Sở GTVT giao cho phòng, ban chuyên môn hiện có của Sở trực tiếp thực hiện chức năng quản lý bến xe theo "qui định về bến xe ô tô khách" ban hành kèm theo Quyết định số 08/2005/BGTVT của Bộ trưởng Bộ GTVT (bổ sung biên chế để thực hiện việc kiểm tra hoạt động các bến xe khách trên địa bàn toàn tỉnh, không thành lập thêm phòng, ban chuyên môn để đảm nhận công việc này).

- Sau khi bến xe đã được giao cho nhà đầu tư để xây dựng, kinh doanh, khai thác bến xe thì tiến hành giải thể các Ban quản lý bến xe hiện có.

3 . Các phương án xã hội hóa đầu tư xây dựng và kinh doanh khai thác bến

a) Đối với các bến xe đang hoạt động, phù hợp qui hoạch, đã có cơ sở vật chất tương đối đầy đủ (như bến xe liên tỉnh Đà Lạt, Bãi đậu xe ngầm trung tâm thành phố Đà Lạt, bến xe Bảo Lộc ...):

- Đấu thầu cho thuê mặt bằng và cơ sở vật chất hiện có tại bến xe, nộp ngân sách tiền thuê hàng năm và sau 05 năm điều chỉnh lại giá cho thuê; hoặc đấu thầu bán cơ sở vật chất hiện có tại bến xe và giao quyền sử dụng mặt bằng có thời hạn nhất định, nộp tiền vào ngân sách một lần. Xác định đây là phương án lựa chọn ưu tiên để thực hiện.

- Tiến hành cổ phần hoá theo định hướng cổ phần hoá đơn vị sự nghiệp đã đề ra trong Quyết định số 263/QĐ-TTg ngày 15/11/2006 của Thủ tướng Chính phủ nhưng Nhà nước không cần nắm giữ cổ phần chi phối hoặc bán cho người lao động tại đơn vị để thành lập công ty cổ phần.

b) Đối với các bến xe còn lại sẽ hình thành theo qui hoạch:

- Nhà nước tiến hành thu hồi đất, bồi thường giải toả, sau đó đấu thầu cho thuê hoặc giao đất để đầu tư.

- Đối với bến xe có doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế muốn đầu tư và đăng ký, Nhà nước thu hồi đất, doanh nghiệp thực hiện bồi thường. Việc thực hiện nghĩa vụ tài chính trong các trường hợp thuê hoặc giao quyền sử dụng đất thực hiện theo Luật Đất đai và các Nghị định hướng dẫn hiện hành của Chính phủ.

- Trường hợp có từ 02 nhà dầu tư trở lên quan tâm và đăng ký đầu tư thì tổ chức đấu thầu.

4. Điều kiện ràng buộc nhà đầu tư về sử dụng lao động chuyển tiếp tại các Ban Quản lý bến xe hiện có:

Nhà đầu tư phải tiếp tục hợp đồng sử dụng lao động trong thời hạn tối thiểu là 01 năm để tạo điều kiện ổn định đời sống của người lao động do thay đổi cơ chế quản lý.

5 . Các cơ chế chính sách khuyến khích đầu tư :

a) Đơn vị đầu tư bến xe được hưởng các ưu đãi đầu tư, ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế nhập khẩu, tiền sử dụng đất, thuê đất và thuế sử dụng đất theo quy định tại Điều 24, 25, 20 mục I, chương IV, Nghị định số 108/2006/NĐ-CP ngày 22/09/2006 của Chính Phủ về "Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư" và các quy định hiện hành của pháp luật về đất đai và về thuế.

b) Đơn vị đầu tư được quyền sử dụng mặt bằng để kinh doanh khai thác dịch vụ tổng hợp, thương mại theo quy hoạch chi tiết được duyệt; đặc biệt là các lĩnh vực kinh doanh dịch vụ phục vụ hành khách và lái, phụ xe.

c) Đơn vị đầu tư được quyết định mức thu phí đậu đỗ xe, cho thuê mặt bằng để kinh doanh theo quy hoạch chi tiết được duyệt.

d) Đối với các bến xe vùng sâu, vùng xa khó thu hút đầu tư thì trước mắt. Nhà nước bố trí vốn đầu tư xây dựng các hạng mục hạ tầng cơ bản như mặt bằng, sân bãi, điện nước để đảm bảo nhu cầu đi lại thuận tiện cho nhân dân.

**V. Tổ chức thực hiện**

1. Trách nhiệm của các cấp, các ngành trong việc tổ chức thực hiện :

a) Sở Giao thông vận tải:

- Chủ trì, phối hợp với các sở, ngành liên quan và các địa phương hoàn chỉnh qui hoạch tổng thể hệ thống các bến xe trên địa bàn tỉnh.

- Đôn đốc, hướng dẫn các địa phương triển khai thực hiện Đề án và định kỳ tổng hợp báo cáo về tình hình thực hiện.

b) Sở Xây dựng chủ trì cùng Sở Giao thông vận tải, Sở Tài nguyên và môi trường giúp các địa phương trong công tác quy hoạch xây dựng chi tiết bến xe, thẩm định và trình UBND tỉnh phê duyệt quy hoạch xây dựng chi tiết.

c) Sở Tài Chính chủ trì cùng Sở Giao thông vận tải hướng dẫn các địa phương về trình tự thủ tục, các tiêu chí cụ thể khi tổ chức đấu thầu cho thuê hoặc giao mặt bằng và cơ sở vật chất tại các bến xe. Trường hợp cần thiết, thẩm định và phê duyệt phương án đấu thầu của các bến xe khi địa phương có đề nghị hoặc khi được UBND tỉnh giao nhiệm vụ.

d) UBND các huyện, thị xã Bảo Lộc, thành phố Đà Lạt chủ động rà soát, đề xuất điều chỉnh hoặc bổ sung quy hoạch và lập qui hoạch xây dựng chi tiết các bến xe trên địa bàn trình UBND tỉnh phê duyệt; làm tốt công tác tư tưởng cho cán bộ, công nhân viên chức, người lao động tại Ban quản lý bến xe thuộc địa phương khi thực hiện chuyển đổi công tác quản lý, kinh doanh khai thác bến xe theo Đề án này; tổ chức thực hiện đấu thầu cho thuê hoặc giao đầu tư xây dựng kinh doanh khai thác các bến xe, bãi đỗ xe trên địa bàn quản lý.

2. Thời gian thực hiện:

a) Về tách chức năng quản lý nhà nước tại bến xe : Sở GTVT hoàn thành việc lập tờ trình đề nghị UBND tỉnh bổ sung chức năng nhiệm vụ và biên chế để thực hiện chức năng quản lý bến xe, trình Sở Nội vụ thẩm định và trình UBND tỉnh phê duyệt trong quý II năm 2007.

b) Về quy hoạch:

- Hoàn thành quy hoạch tổng thể hệ thống bến xe trong toàn tỉnh trình UBND tỉnh phê duyệt trong quý II năm 2007.

- Trên cơ sở quy hoạch tổng thể, các địa phương phối hợp với các Sở, ngành tiến hành quy hoạch chi tiết và trình UBND tỉnh phê duyệt hoàn tất trong năm 2007.

c) Về tổ chức đấu thầu khai thác đầu tư bến xe:

- Thực hiện thí điểm việc tổ chức đấu thầu khai thác Bến xe liên tỉnh Đà Lạt trong quý 2 năm 2007 để rút kinh nghiệm.

- Quý 3 năm 2007 bắt đầu triển khai tại các Bến xe trung tâm Bảo Lộc, Đức Trọng, Đơn Dương, Di Linh, Bảo Lâm và các bến xe còn lại theo tiến độ qui hoạch xây dựng chi tiết.

**Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực sau 10 ngày kể từ ngày ký.

**Điều 3.** Chánh Văn phòng UBND tỉnh, Giám đốc các Sở, Ban, ngành có liên quan, Chủ tịch UBND các huyện, thị xã Bảo Lộc, thành phố Đà Lạt và Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./-

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN**
**CHỦ TỊCH**
(*Đã ký*)

**Huỳnh Đức Hòa**