|  |  |
| --- | --- |
| BỘ GIAO THÔNG VẬNTẢICỤCĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM | CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc |
|  | *Hà Nội, ngày tháng 10 năm 2017* |

**BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG**

**Dự thảo Thông tư quy định về vận tải hành khách, hành lý trên đườngsắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia**

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Thực hiện Quyết định số 2155/QĐ-BGTVT ngày 25/7/2017, của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) về việc ban hành Kế hoạch triển khai thi hành Luật Đường sắt của Bộ GTVT trong đó giao Cục Đường sắt Việt Nam (Cục ĐSVN) chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan nghiên cứu xây dựng và trình Bộ GTVT ban hành Thông tư quy định về vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia để hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt 06/2017/QH14. Cục ĐSVN trình Bộ GTVT báo cáo đánh giá tác động của Dự thảo Thông tư với những nội dung sau:

**I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ TỔNG QUAN**

**1. Bối cảnh xây dựng chính sách**

Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 được Quốc hội thông qua ngày 16/6/2017 và có hiệu lực kể từ ngày 01/7/2018. Đây là văn bản pháp lý quan trọng đã thể chế hóa kịp thời các chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước về phát triển giao thông đường sắt, đảm bảo vai trò giao thông đường sắt đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, thể hiện được tư duy mới trong hoạt động quản lý nhà nước đối với lĩnh vực giao thông đường sắt, tại khoản 2 Điều 52 Luật Đường sắt 06/2017/QH14 đã giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.

Trong quá trình xây dựng Thông tư quy định về vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia. Cục ĐSVN đã nghiên cứu, tổng hợp, báo cáo đánh giá tác động của Dự thảo Thông tư với những phân tích kỹ lưỡng và chi tiết đến các mặt của đời sống xã hội đảm bảo tính phù hợp, thống nhất và đồng bộ của hệ thống pháp luật và nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội.

**2. Mục tiêu xây dựng chính sách**

Việc xây dựng các nội dung chính sách của Thông tư được giao trong Luật Đường sắt 06/2017/QH14 để hướng dẫn các tổ chức cá nhân thực hiện các nội dung quy định trong Luật Đường sắt nhắm đạt các mục tiêu sau:

1. Tuân thủ, cụ thể hóa quy định của Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 về vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.

2. Kế thừa các quy định hiện hành của Thông tư 78 đã được thực hiện ổn định, phù hợp về cơ bản đã đáp ứng yêu cầu thực tiễn trong 03 năm qua.

3. Sửa đổi hoặc bổ sung những nội dung chưa được điều chỉnh, quy định chưa rõ, còn thiếu thống nhất; bãi bỏ những quy định không còn phù hợp.

4. Đảm bảo tính tương thích, tuân thủ quy định các điều ước quốc tế trong lĩnh vực đường sắt mà Việt Nam là thành viên.

5. Đảm bảo tính hợp lý, thống nhất giữa các điều khoản của Thông tư, tính thống nhất của hệ thống pháp luật và tính khả thi trong thực hiện.

6. Quy định rõ trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân trong hoạt động kinh doanh vận vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dung có nối ray với đường sắt quốc gia.

7. Tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, góp phần thu hút hành khách tiếp cận vận tải bằng đường sắt một cách nhanh trong, thuận lợi; bảo vệ quyền lợi hợp pháp cho hành khách; nâng cao sức cạnh tranh vận tải đường sắt so với các phương thức vận tải khác, góp phần phục hồi và nâng cao thị phần vận tải hành khách, hành lý bằng đường sắt theo mục tiêu của chiến lược, quy hoạch giao thông vận tải đường sắt đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

**II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH**

**1. Chính sách 1:** Rà soát về vé hành khách, các loại hành vé và các hình thức bán vé và cấp vé đi tàu trong trường hợp đặc biệt

1.1. Xác định vấn đề bất cập

Trong thời gian qua cùng với sự phát triển công nghệ thông tin doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đã bổ sung thêm một số hình thức bán vé như vé điện tử, bán vé trực tuyến, bán vé qua điện thoại và bán vé tại các điểm giao dịch, Thông tư chưa kịp thời quy định về loại hình bán vé phù hợp loại vé như vé điện tử và chưa quy định cấp vé đi tàu cho thành viên của Tổ chức OSJD.

1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Dự thảo Thông tư mới đã mở rộng các phương thức bán vé tạo điều kiện tối đa cho hành khách lựa chọn các hình thức để mua vé đi tàu và bổ sung việc cấp vé cho các đối tượng có Thẻ Công vụ và Giấy đi tàu một lần miễn phí do Tổ chức OSJD cấp.

Tạo cho doanh nghiệp chủ động kinh doanh nâng cao chất lượng phục vụ thu hút khách hàng, hành khách đi bằng phương tiện giao thông đường sắt góp phần giải quyết các bất cập về trật tự an toàn giao thông; hạn chế ùn tác giao thông tại các đô thị lớn, phát triển kinh tế xã hội.

1.3. Các giải pháp giải quyết vấn đề

Đề giải quyết vấn đề trên có 02 giải pháp đề xuất như sau:

- Giải pháp 1: Quy định các loại hình bán vé truyền thống tại các điểm bán vé của doanh nghiệp và không quy định cấp vé cho các đối tượng có Thẻ Công vụ và Giấy đi tàu một lần miễn phí do Tổ chức OSJD cấp.

- Giải pháp 2: Quy định về các hình thức bán vé như vé điện tử, bán vé trực tuyến, bán vé qua điện thoại, bán vé tại các điểm giao dịch và các hình thức bán vé khác do doanh nghiệp quy định và cấp vé đi tàu cho thành viên của Tổ chức OSJD.

**1.4. Đánh giá tác động của các giải pháp**

1.4.1. Đối với giải pháp 1

- Ưu điểm: Không

- Tồn tại: Hành khách phải ra trực tiếp các địa điểm bán vé của doanh nghiệp đề mua vé, chờ đợi xếp hành đề mua vé do vậy mất thời gian của hành khách, tiềm ẩn gây mất an ninh trật tự đặt biệt là nhữ dịp cao điểm như Lễ, Tết. Không tạo điều kiện cho các thành viên của Tổ chức hợp tác OSJD đi tàu trên đường sắt quốc gia của Việt Nam.

 1.4.2. Đối với giải pháp 2

- Ưu điểm: Hành khách có thể lựa chọn nhiều hình thức mua vé đi tàu và phục vụ một cách tốt nhất cho hành khách có nhu cầu mua vé đi tàu; tạo điều kiện cho doanh nghiệp chủ động trong việc lập kế hoạch chạy tàu khách để đáp ứng nhu cầu phục vụ hành khách; giảm được nhân công, hành khách không cần trực tiếp các địa điểm bán vé; tạo điều kiện cho các thành viên của Tổ chức hợp tác OSJD đi tàu trên đường sắt quốc gia của Việt Nam.

 Tồn tại: Không

**1.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn**

Trên cơ sở phân tích ưu điểm, tồn tại của 02 giải pháp trên, kiến nghị lựa chọn giải pháp 2 vì từng bước loại bỏ đân các hình thức bán vé truyền thống lạc hậu, không ảnh hưởng đến sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp và nâng cao quyền lợi hành khách khi đi tàu, tạo điều kiện cho các thành viên của Tổ chức hợp tác OSJD đi tàu trên đường sắt quốc gia của Việt Nam.

**Chính sách 2: Tổ chức vận tải hành khách trên đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia**

2.1. Xác định vấn đề bất cập

Trong Thông tư số 78/2014/TT-BGTVT ngày 24/12/2014 chưa quy định về việc vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.

2.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Dự thảo Thông tư mới đã mở rộng các doanh nghiệp đường sắt chuyên dùng có thể tham gia vận chuyển hành khách, hành lý trên đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia đáp ứng như cầu đi lại của nhân dân.

2.3. Các giải pháp giải quyết vấn đề

Đề giải quyết vấn đề trên có 02 giải pháp đề xuất như sau:

- Giải pháp 1: Kế thừa và giữ nguyên các quy định của Thông tư số 78/2014/TT-BGTVT ngày 24/12/2014 quy định về vận tải hành khách, hành lý bao gửi trên đường sắt quốc gia.

- Giải pháp 2: Xây dựng Thông tư mới quy định về vận tải hành khách hành lý theo quy định của Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 trong đó quy định rõ nội dung tổ chức vận chuyển hành khách, hành lý trên đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.

 **2.4. Đánh giá tác động của các giải pháp**

2.4.1. Đối với giải pháp 1

- Ưu điểm: Không

- Tồn tại: Các doanh nghiệp đường sắt chuyên dùng chưa tham gia vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt quốc gia và đường đường sắt chuyên dùng nối ray với đường sắt quốc gia.

2.4.2. Đối với giải pháp 2

- Ưu điểm: Các doanh nghiệp đường sắt chuyên dùng tham gia vận tải hành khách, hành lý trên đường đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng nối ray với đường sắt quốc gia, tạo điều kiện cho người dân lựa chọn các phương thức vận tải của doanh nghiệp đường sắt chuyên dùng hay doanh nghiệp đường sắt quốc gia đề đi tàu.

 Tồn tại: Không

**2.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn**

Trên cơ sở phân tích ưu điểm, tồn tại của 02 giải pháp trên, kiến nghị lựa chọn giải pháp 2 vì tạo điểu kiện cho doanh nghiệp đường săt chuyên dùng kinh doanh vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt quốc gia và ngược lại.Tạo điều kiện cho người dân lựa chọn các hình thức vận tải của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách.

**III. LẤY Ý KIẾN**

Trong quá trình xây dựng Dự thảo Thông tư, Cục ĐSVN đã tiến hành nghiên cứu, tổng kết, đánh giá tình hình tổ chức thực hiện các quy định tại Thông tư 78 tổ chức các cuộc họp để lấy ý kiến tham gia góp ý của các cơ quan, đơn vị và các tổ chức liên quan. Dự thảo được xây dựng trên cơ sở tổng kết, đánh giá tình hình thực hiện, phù hợp với các quy định của Luật Đường sắt số 06/2017/QH14, Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên và tiếp thu ý kiến tham gia góp ý của các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan.

1. Nghiên cứu, tổng kết, đánh giá tồn tại, bất cập quy định về vận tải hành khách, hành lý, bảo gửi trên đường sắt quốc gia tại Thông tư 78.

2. Tổ chức lấy ý kiến tham gia góp ý của các cơ quan, đơn vị và các tổ chức, cá nhân có liên quan.

3. Thành lập Tổ Soạn thảo xây dựng Thông tư theo quy định.

4. Tổ chức nghiên cứu xây dựng Dự thảo Thông tư, đăng tải Dự thảo Thông tư trên trang thông tin điện tử của Cục ĐSVN.

5. Lấy ý kiến các cơ quan thuộc Bộ GTVT, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt là đối tượng chịu sự điều chỉnh của Thông tư.

Trong suốt quá trình xây dựng Dự thảo Thông tư, Cục ĐSVN luôn tuân thủ đầy đủ các quy định về trình tự, thủ tục, thẩm quyền xây dựng văn bản quy phạm pháp luật đồng thời tiến hành rà soát, đối chiếu, tránh chồng chéo, trùng lặp, mâu thuẫn với quy định của các văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan.

**IV. GIÁM SÁT VÀ ĐÁNH GIA**

Cơ quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành chính sách: Cục Đường sắt Việt Nam tổ chức triển khai Thông tư này.

Cơ quan giám sát thực hiện chính sách: Bộ Giao thông vận tải

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |