

DỰ THẢO

Hà Nội, ngày tháng năm 2020

BÁO CÁO

VỀ VIỆC LỒNG GHÉP VẤN ĐỀ BÌNH ĐẲNG GIỚI TRONG QUÁ TRÌNH LẬP ĐỀ NGHỊ XÂY DỰNG DỰ ÁN LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ (SỬA ĐỔI) VÀ ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG XÃ HỘI, TÁC ĐỘNG VỀ GIỚI CỦA CHÍNH SÁCH TRONG DỰ ÁN LUẬT

Thực hiện quy định của Luật Bình đẳng giới năm 2006 và Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật 2015;

Bộ Giao thông vận tải xin báo cáo về việc lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong quá trình lập đề nghị xây dựng dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) và đánh giá tác động xã hội, tác động về giới của chính sách trong dự án Luật như sau:

I. VIỆC LỒNG GHÉP VẤN ĐỀ BÌNH ĐẲNG GIỚI TRONG QUÁ TRÌNH LẬP ĐỀ NGHỊ XÂY DỰNG DỰ ÁN LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ (SỬA ĐỔI)

1. Mục tiêu lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong quá trình lập đề nghị xây dựng dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi)

Việc lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong quá trình lập đề nghị xây dựng dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) đảm bảo hướng tới các mục tiêu sau:

- Bảo đảm cụ thể hóa các quy định về lĩnh vực giao thông đường bộ nhằm đảm bảo an toàn giao thông đường bộ, bảo vệ quyền con người đã được ghi nhận trong Hiến pháp năm 2013, các bộ luật, luật đã được Quốc hội thông qua.

- Bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong các quy định của dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) với các quy định pháp luật hiện hành về bình đẳng giới.

- Bảo đảm tương thích với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, đặc biệt là Công ước CEDAW; phù hợp với khuyến nghị chung của Ủy ban CEDAW liên quan đến việc bảo đảm các quyền con người của nữ giới và nam giới trong mọi lĩnh vực đời sống chính trị, kinh tế, văn hóa, xã hội và gia đình.

- Bên cạnh đó, việc lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong quá trình lập đề nghị xây dựng dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) nhằm tạo cơ sở pháp

lý, thiết lập cơ chế bình đẳng giới thực chất giữa nam giới và nữ giới trong tiếp cận công lý và bình đẳng trước pháp luật.

2. Về việc thực hiện quy trình, thủ tục lồng ghép vấn đề bình đẳng giới

Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) được xây dựng đảm bảo theo trình tự, thủ tục quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 và các văn bản chi tiết, hướng dẫn thi hành. Trong quá trình xây dựng, Bộ Giao thông vận tải đã thực hiện việc lồng ghép vấn đề bình đẳng giới vào quá trình đánh giá tác động về kinh tế, xã hội đối với nam và nữ dựa trên 04 tiêu chí: cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và hưởng thụ các quyền, lợi ích của mỗi giới khi thực hiện chính sách theo các nội dung:

- Xác định vấn đề bình đẳng giới và các biện pháp giải quyết trong lĩnh vực mà dự án Luật điều chỉnh; trong đó xác định có hay không vấn đề giới, phân tích các nguyên nhân, bất cập của vấn đề giới.

- Đánh giá tác động kinh tế, xã hội, giới, tác động của thủ tục hành chính và tác động đối với hệ thống pháp luật của từng giải pháp chính sách giải quyết vấn đề bao gồm cả vấn đề về giới.

- Dự báo tác động của các chính sách, quy định trong dự án Luật khi được ban hành đối với nữ và nam; tổng hợp, so sánh kết quả đánh giá tác động của các chính sách quy định trong dự án Luật, đề xuất giải pháp tối ưu giải quyết vấn đề về giới.

- Xác định có quan có thẩm quyền ban hành chính sách, cơ quan chịu trách nhiệm thi hành chính sách và nguồn lực bảo đảm thi hành chính sách, trong đó bao gồm các vấn đề về giới trong phạm vi Luật điều chỉnh.

- Xây dựng báo cáo đánh giá tác động, lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi).

Đề nghị xây dựng Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) được thực hiện dựa trên nguyên tắc bình đẳng nam, nữ và không phân biệt đối xử về giới, cụ thể hóa và đảm bảo quyền con người theo tinh thần của Hiến pháp năm 2013 “*nguyên tắc cơ bản về bình đẳng giới là một căn cứ quan trọng của việc rà soát để sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật*” (Khoản 2 Điều 20 Luật bình đẳng giới năm 2006); đảm bảo nguyên tắc “*xoá bỏ phân biệt đối xử về giới, tạo cơ hội như nhau cho nam và nữ trong phát triển kinh tế - xã hội và phát triển nguồn nhân lực, tiến tới bình đẳng giới thực chất giữa nam, nữ và thiết lập, củng cố quan hệ hợp tác, hỗ trợ giữa nam, nữ trong mọi lĩnh vực của đời sống xã hội và gia đình*” (Điều 4 Luật Bình đẳng giới năm 2006).

3. Về quá trình thực hiện lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong việc tổ chức xây dựng dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi)

Thực hiện đúng tinh thần không phân biệt vị trí, vai trò và trách nhiệm của các giới khác nhau trong công tác đảm bảo trật tự an toàn xã hội nói chung và

đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ nói riêng, dự thảo Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) không có nội dung quy định về giới tính.

Theo quy định tại Điều 21 Luật Bình đẳng giới năm 2006 và các quy định có liên quan của Nghị định số 48/2009/NĐ-CP ngày 19/5/2009 của Chính phủ về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong xây dựng văn bản quy phạm pháp luật, Ban soạn thảo, Tổ Biên tập của dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) được thành lập, cơ cấu thành phần dựa trên ba yêu cầu cơ bản:

- Thứ nhất, bảo đảm được quy định chung của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015;

- Thứ hai, đáp ứng được những đặc thù về đối tượng, phạm vi điều chỉnh của dự án Luật;

- Thứ ba, đáp ứng được yêu cầu về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong thực hiện dự án Luật với sự tham gia của đại diện cơ quan, tổ chức có thẩm quyền có liên quan đến vấn đề về giới.

Trong quá trình soạn thảo đề nghị xây dựng dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi), danh sách của các cơ quan tham gia Ban soạn thảo Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) có 16/40 là nữ (chiếm 40%), Tổ biên tập có 28/60 là nữ (chiếm 47%) đảm bảo nguyên tắc “*nam, nữ có vị trí, vai trò ngang nhau, được tạo điều kiện và cơ hội phát huy năng lực của mình cho sự phát triển của cộng đồng, của gia đình và thụ hưởng như nhau về thành quả của sự phát triển đó*” (Điều 5 Luật Bình đẳng giới năm 2006).

II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG XÃ HỘI, TÁC ĐỘNG VỀ GIỚI CỦA CÁC CHÍNH SÁCH TRONG XÂY DỰNG DỰ ÁN LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ (SỬA ĐỔI)

Hồ sơ đề nghị xây dựng dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) đã được Chính phủ thông qua và thống nhất 04 chính sách cơ bản như sau:

1. Chính sách 1: Hoàn thiện khung pháp lý quy tắc giao thông đường bộ

1.1 Tác động về xã hội

- Đối với nhà nước:

- + Có công cụ điều chỉnh thống nhất, rõ ràng đối với các hành vi tham gia giao thông như lùi xe, vượt xe, chuyển hướng xe, các quy tắc giao thông trên đường cao tốc, hầm đường bộ, các quy tắc giao thông cho xe được quyền ưu tiên, quy tắc không sử dụng điện thoại di động khi điều khiển ô tô, quy tắc thắt dây an toàn đối với người lái xe, người ngồi trên xe ô tô có trang bị dây an toàn.

- + Công tác tổ chức, điều hành, giám sát, phòng ngừa vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ hiệu quả hơn.

- + Có cơ chế để thực thi, giám sát các quy tắc giao thông tốt hơn.

+ Góp phần đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ, giảm thiểu tai nạn giao thông.

+ Giảm tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông, giảm ô nhiễm môi trường do các tác động của ùn tắc giao thông.

+ Thực hiện được các nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm liên quan đến công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ, khắc phục ùn tắc giao thông đã được chỉ ra tại Chỉ thị số 18- CT/TW ngày 4/9/2012 của Ban Bí Thư, Kết luận số 45-KL/TW ngày 01/02/2019 của Ban Bí Thư.

+ Tuân thủ Công ước Viên 1968 về giao thông đường bộ, Công ước Viên 1968 về biển báo, tín hiệu đường bộ.

- Đối với người dân: Đảm bảo an toàn giao thông hơn do có cơ chế thực thi, giám sát việc thực hiện các quy tắc giao thông, do việc tổ chức, điều hành giao thông hợp lý, hiệu quả hơn.

- Đối với doanh nghiệp cung cấp ứng dụng khoa học công nghệ: Tăng doanh thu từ việc cung cấp giải pháp công nghệ cho điều hành, giám sát, phòng ngừa vi phạm quy tắc giao thông.

1.2 Tác động về giới

Chính sách không làm 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.

2. Chính sách 2: Hoàn thiện khung pháp lý kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

2.1 Tác động về xã hội

- Đối với nhà nước:

+ Đảm bảo sự kết nối liên thông về giao thông, kinh tế - xã hội từ nông thôn đến thành thị, giữa các miền trong cả nước; có cơ chế để bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn, làm tăng hiệu quả và nguồn lực của xã hội trong việc phát triển kinh tế xã hội của hơn 193.155,6 tỷ đồng được đầu tư từ ngân sách nhà nước cho mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới.

+ Đảm bảo tính đồng bộ giữa hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn nói riêng và hạ tầng giao thông đường bộ nói chung.

+ Làm rõ được trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước trong việc phát triển đồng bộ hệ thống giao thông nông thôn, trong việc phân loại, điều chỉnh, đầu nối đường bộ để đảm bảo nguyên tắc vận hành thông suốt và an toàn, giảm chi phí vận chuyển.

+ Tạo sự minh bạch về trách nhiệm của các chủ thể liên quan đến công tác quản lý, đầu tư, khai thác, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ.

+ Huy động được mọi nguồn lực xã hội cho việc đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước.

+ Đáp ứng được yêu cầu hiện đại hóa công tác quản lý, điều hành giao thông vận tải.

+ Bảo đảm các yếu tố kỹ thuật và an toàn giao thông của công trình đường bộ cho người và phương tiện tham gia giao thông từ quy trình lập dự án, thiết kế, thi công trước và trong quá trình khai thác. Mạng lưới giao thông đường bộ được quản lý thống nhất từ trung ương đến từng thôn, làng, ngõ xóm.

+ Khuyến khích được người dân, doanh nghiệp sử dụng các phương tiện giao thông sử dụng năng lượng sạch, năng lượng tái tạo, giảm ô nhiễm môi trường do số lượng phương tiện sử dụng động cơ đốt trong giảm.

+ Không cần phải thực hiện việc rà soát, điều chỉnh, phân loại lại các hệ thống đường bộ.

+ Việc đầu tư, quản lý, bảo trì, phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng được thực hiện theo cơ chế đầu tư công là chủ yếu.

- Đối với doanh nghiệp:

+ Được vận hành trên hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, êm thuận, có hạ tầng kỹ thuật sẵn sàng đáp ứng cho các phương tiện hiện đại, sử dụng năng lượng sạch, năng lượng tái tạo.

+ Tiết kiệm chi phí về nhiên liệu, về thời gian, tăng hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp.

+ Có nhiều cơ hội để đầu tư vào hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ như đầu tư, khai thác, vận hành đường bộ, đầu tư bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ đường bộ, tạo nên những doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng lớn mạnh, có sức mạnh và kinh nghiệm để vươn ra đầu tư quốc tế trong lĩnh vực này.

2.2 Tác động về giới:

Chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

3. Chính sách 3: Hoàn thiện khung pháp lý đối với phương tiện, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

3.1 Tác động về xã hội

- Đối với nhà nước:

+ Quản lý các hoạt động của phương tiện giao thông thông minh một cách phù hợp.

+ Kiểm tra, kiểm soát khí thải của phương tiện tham gia giao thông, giảm lượng khí thải phát sinh, gây ô nhiễm không khí, giảm chi phí cho những vấn đề về bảo vệ sức khỏe của người dân, bảo vệ môi trường, đặc biệt tại các đô thị lớn.

+ Tạo hành lang pháp lý cho việc sản xuất, sử dụng các phương tiện giao thông chạy bằng năng lượng sạch, các phương tiện sử dụng năng lượng tái tạo. Khuyến khích, thúc đẩy các doanh nghiệp nghiên cứu, ứng dụng các công nghệ không gây ô nhiễm môi trường, tạo nên các doanh nghiệp và nền công nghiệp xanh trong môi trường sản xuất phương tiện giao thông cơ giới.

+ Khuyến khích được người dân sử dụng các phương tiện sạch, phương tiện giao thông công cộng, giảm tải ô nhiễm môi trường.

+ Nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước đối với công tác kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá đối với linh kiện, phụ tùng phương tiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu.

+ Phát triển được vận tải công cộng, phát triển ngành du lịch do tạo được môi trường giao thông xanh, hiện đại.

+ Giảm tai nạn giao thông do kiểm soát được phương tiện giao thông hết niên hạn sử dụng.

+ Thực hiện được các nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm liên quan đến “nâng cao chất lượng đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông đường bộ”, “đảm bảo phương tiện tham gia giao thông phải đáp ứng các tiêu chuẩn về an toàn kỹ thuật”, “đăng ký, đăng kiểm đến quá trình hoạt động của phương tiện” được chỉ ra tại Chỉ thị số 18- CT/TW ngày 4/9/2012 của Ban Bí Thư, Kết luận số 45-KL/TW ngày 01/02/2019 của Ban Bí Thư.

- Đối với người dân:

+ Sử dụng các phương tiện giao thông thông minh một cách hợp pháp.

+ Thực hiện được trách nhiệm của chủ phương tiện trong việc bảo dưỡng kỹ thuật, sửa chữa phương tiện giữa hai kỳ kiểm định để đảm bảo chất lượng, an toàn kỹ thuật và môi trường của phương tiện tham gia giao thông, tăng tuổi thọ của phương tiện, giảm chi phí cho việc sửa chữa lớn, tiết kiệm được chi phí dành cho nhiên liệu.

+ Tiết giảm được thời gian lao động trong việc sử dụng, điều khiển các phương tiện giao thông thông minh (phương tiện không người lái).

+ Tiết giảm được chi phí đầu tư, chi phí nhiên liệu, chi phí bảo dưỡng phương tiện khi tham gia giao thông công cộng.

+ Kiểm tra, giám sát việc thực hiện công tác kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá phương tiện giao thông của các cơ quan, đơn vị.

+ Tuổi thọ phương tiện kéo dài, người sử dụng an toàn hơn khi tham gia giao thông.

- Đối với doanh nghiệp:

+ Yên tâm đầu tư vào sản xuất, sử dụng các phương tiện có tính năng mới, tính năng đặc biệt, đặc biệt là các phương tiện giao thông thông minh.

+ Giảm chi phí sửa chữa lớn do thực kiểm tra, bảo dưỡng sửa chữa phương tiện trước, trong, sau mỗi hành trình và không đúng quy định của nhà sản xuất, giảm nguy cơ gây ra các vụ tai nạn giao thông.

+ Giảm được thời gian lao động, thời gian vận hành trong việc sử dụng, điều khiển các phương tiện giao thông thông minh (phương tiện không người lái);

+ Tiết kiệm được chi phí nhiên liệu của doanh nghiệp trong việc sử dụng các phương tiện giao thông thông minh, phương tiện sử dụng năng lượng tái tạo, phương tiện đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

+ Kiểm tra, giám sát việc thực hiện công tác kiểm tra, thử nghiệm, đánh giá phương tiện giao thông của các cơ quan, đơn vị đăng kiểm.

3.2 Tác động về giới

Chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

4. Chính sách 4: hoàn thiện khung pháp lý trong hoạt động vận tải đường bộ

4.1. Tác động về xã hội

- Đối với nhà nước:

+ Bảo đảm cho hoạt động vận tải được linh hoạt hơn, đáp ứng được yêu cầu thực tiễn phát sinh đối với các loại hình kinh doanh vận tải mới. Chính phủ có thể ban hành các chính sách mới để kiểm soát các hình thức kinh doanh vận tải mới phù hợp với thực tiễn phát sinh mà không cần phải chờ sửa Luật như hiện nay.

+ Cắt giảm các điều kiện kinh doanh không cần thiết, không phù hợp với thực tiễn và thiếu tính khả thi.

+ Tạo điều kiện cho thị trường vận tải đường bộ được phát triển hiện đại, phù hợp và đáp ứng với xu thế phát triển của quốc tế. Thúc đẩy được các nguồn lực của xã hội trong việc phát triển thị trường vận tải theo xu hướng quy mô, hiện đại.

+ Tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, công bằng và bình đẳng giữa các loại hình vận tải, khi đó các đơn vị kinh doanh vận tải sẽ tập trung hơn vào công tác quản lý an toàn giao thông và chất lượng dịch vụ, hạn chế được các vụ tai nạn giao thông, giảm được số người chết và bị thương, giảm chi phí xã hội.

- Đối với người dân:

+ Được thụ hưởng những dịch vụ vận tải chất lượng, phù hợp với nhu cầu của cá nhân.

+ An toàn hơn khi sử dụng các loại hình vận tải mới được nhà nước thừa nhận.

- + Tiết giảm được chi phí đi lại, tiết kiệm được thời gian vận chuyển.
- Đối với doanh nghiệp:
 - + Thuận lợi khi thực hiện các hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ do các điều kiện kinh doanh được quy định linh hoạt, phù hợp với thực tế.
 - + Tạo điều kiện cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa gia nhập thị trường vận tải đường bộ.
 - + Tạo điều kiện cho các doanh nghiệp cung cấp hỗ trợ dịch vụ vận tải, cung cấp giải pháp phần mềm hoạt động hiệu quả.
 - + Cắt giảm được các chi phí về nhân lực điều hành, bộ máy tổ chức cơ cấu gọn nhẹ do ứng dụng các trí tuệ nhân tạo trong hoạt động điều hành vận tải.
 - + Kết nối với khách hàng nhanh hơn, thuận tiện hơn thông qua việc ứng dụng khoa học, công nghệ, các đơn vị cung cấp dịch vụ hỗ trợ vận tải.

4.2. Tác động về giới

Chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

Trên đây là Báo cáo về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong quá trình lập đề nghị xây dựng và đánh giá tác động xã hội, tác động về giới của chính sách trong dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi)/.

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI