|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 2021* |

DỰ THẢO

**BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH**

**Dự thảo Nghị định quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải**

**nội bộ bằng xe ô tô**

Kính gửi: Chính phủ

**I. Xác định vấn đề bất cập tổng quan**

1. Bối cảnh xây dựng chính sách.

Luật Giao thông đường bộ ngày 13/11/2008 đã có Chương VI gồm 20 Điều quy định chung về hoạt động vận tải đường bộ và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, trong đó tại khoản 4 Điều 67 đã giao Chính phủ quy định cụ thể điều kiện và việc cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

Sau khi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 có hiệu lực, trên cơ sở các quy định về quản lý hoạt động vận tải đường bộ của Luật, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009 về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và Nghị định số 93/2012/NĐ-CP ngày 08/11/2012 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009. Tiếp theo ngày 10/9/2014, Chính phủ ban hành Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 thay thế Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009 và Nghị định số 93/2012/NĐ-CP ngày 08/11/2012 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009.

Luật Giao thông đường bộ ngày 13/11/2008 đã có Chương VI gồm 20 Điều quy định chung về hoạt động vận tải đường bộ và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, trong đó tại khoản 4 Điều 67 đã giao Chính phủ quy định cụ thể điều kiện và việc cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

Sau khi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 có hiệu lực, trên cơ sở các quy định về quản lý hoạt động vận tải đường bộ của Luật, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009 về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và Nghị định số 93/2012/NĐ-CP ngày 08/11/2012 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009. Tiếp theo ngày 10/9/2014, Chính phủ ban hành Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 thay thế Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009 và Nghị định số 93/2012/NĐ-CP ngày 08/11/2012 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009.

Việc triển khai thực hiện Nghị định số 86/2014/NĐ- CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, các địa phương đã triển khai nghiêm túc và có hiệu quả công tác quản lý hoạt động vận tải. Việc thực hiện các quy định của Nghị định về cơ bản đã đáp ứng được yêu cầu về siết chặt kinh doanh vận tải, kiểm soát tải trọng phương tiện, góp phần lập lại trật tự trong hoạt động vận tải, nâng cao chất lượng dịch vụ và đảm bảo an toàn giao thông, cải cách thủ tục hành chính, tạo điều kiện cho doanh nghiệp hoạt động sản xuất kinh doanh nhằm nâng cao hiệu quả, tăng sức cạnh tranh. Trong nội dung quy định của Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 và các Thông tư hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải đã có nội dung quy định về hoạt động vận tải nội bộ và đối tượng kinh doanh vận tải hàng hoá không thu tiền trực tiếp.

Đến thời điểm đầu năm 2020, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (thay thế Nghị định số 86/2014/NĐ- CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ), có hiệu lực thi hành từ ngày 01/4/2020 và đang được triển khai thực hiện. Tuy nhiên, phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng chưa có loại hình vận tải xe nội bộ (không kinh doanh vận tải), vì trong quá trình xây dựng dự thảo Nghị định Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ, Bộ GTVT đã tiếp thu ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp, đồng thời đảm bảo thực hiện theo đúng thẩm quyền Luật Giao thông đường bộ năm 2008 giao Chính phủ tại khoản 3 Điều 66: “3. Chính phủ quy định cụ thể về kinh doanh vận tải bằng xe ô tô”. Do đó, quy định tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ đã tách nội dung quy định đối với hoạt động vận tải xe nội bộ và hoạt động kinh doanh vận tải hàng hoá không thu tiền trực tiếp (không kinh doanh vận tải) ra khỏi Nghị định này. Đồng thời tại khoản 10 Điều 23 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, đã giao Bộ Giao thông vận tải: *“Lập hồ sơ trình Chính phủ để báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội giao Chính phủ quy định về quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải)”*.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

- Tăng cường quản lý nhà nước đối với hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải);

- Quy định các biện pháp quản lý để góp phần lập lại trật tự, an toàn giao thông trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô; góp phần giảm tai nạn giao thông do xe ô tô hoạt động vận tải gây nên;

- Quản lý chặt chẽ đối với hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô tạo sự công bằng, bình đẳng, minh bạch với các phương tiện kinh doanh vận tải.

**II. Đánh giá tác động của chính sách**

**Chính sách: hoàn thiện khung pháp lý quản lý hoạt động vận tải nội bộ**

**1. Xác định vấn đề bất cập**

Luật GTĐB năm 2008 quy định hoạt động kinh doanh và không kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ là ngành nghề kinh doanh có điều kiện, phân định rõ các loại hình kinh doanh vận tải bằng xe ô tô cũng như các điều kiện cần thiết để kinh doanh loại hình này (Điều 64, 66, 67 Luật GTĐB năm 2008); đồng thời, các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải đang được quy định tại Nghị định 10/2020/NĐ-CP. Đối với đối tượng không hoạt động kinh doanh vận tải, hiện nay chưa có quy định cụ thể, chưa có Nghị định quản lý đối tượng này. Những vấn đề trên nếu không được giải quyết sẽ xảy ra các hậu quả sau:

- Không có hành lang pháp lý rõ ràng để phân định rõ phương tiện kinh doanh vận tải và phương tiện không kinh doanh vận tải (vận tải nội bộ).

- Thiếu cơ chế quản lý hoạt động vận tải linh hoạt, hiệu quả, phù hợp với nền kinh tế thị trường.

- Thị trường vận tải đường bộ lộn xộn, kém hiệu quả, mất trật tự an toàn giao thông do có sự cạnh tranh không lành mạnh khi các phương tiện không kinh doanh vận tải nhưng thực tế có tham gia kinh doanh vận tải (kinh doanh không có giấy phép) nhưng không được phát hiện và xử lý kịp thời.

Nguyên nhân gây ra các vấn đề trên là do chưa có các quy định cụ thể về tổ chức, quản lý đối với hoạt động không kinh doanh vận tải.

**2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

- Quy định một số biện pháp theo dõi, giám sát và quản lý để góp phần lập lại trật tự, an toàn giao thông trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô; góp phần giảm tai nạn giao thông do xe ô tô hoạt động vận tải nói chung và xe ô tô vận tải nội bộ nói riêng gây nên;

- Quản lý chặt chẽ đối với hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô tạo sự công bằng, bình đẳng, minh bạch với phương tiện kinh doanh vận tải.

**3. Các phương án đề xuất để giải quyết vấn đề**

- Phương án 1: Giữ nguyên như hiện nay, không quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô.

- Phương án 2: quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ, tổ chức cấp giấy phép hoạt động vận tải nội bộ, cấp phù hiệu và lắp đặt thiết bị giám sát hành trình.

**4. Đánh giá tác động các giải pháp đối với đối tượng chịu tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan.**

4.1 Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

Không phát sinh thêm thời gian, chi phí cho đội ngũ cán bộ công chức quản lý hoạt động của đối tượng này.

- Đối với người dân, doanh nghiệp:

Thoải mái trong việc sử dụng phương tiện không đăng ký kinh doanh vận tải, sẵn sàng sử dụng phương tiện này để tham gia kinh doanh vận tải (kinh doanh không có giấy phép) khi phương tiện nhàn dỗi.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Thiếu cơ chế quản lý hoạt động vận tải phù hợp với nền kinh tế thị trường.

+ Rất khó để xác định được phương tiện không kinh doanh và phương tiện kinh doanh vận tải đường bộ bằng xe ô tô.

+ Khó xác định được trách nhiệm của các chủ thể thực hiện kinh doanh vận tải đường bộ bằng xe ô tô hoặc không kinh doanh vận tải.

+ Thị trường vận tải đường bộ lộn xộn, kém hiệu quả, mất trật tự an toàn giao thông do đối tượng này có thể tham gia cạnh tranh với các phương tiện kinh doanh vận tải.

+ Không khuyến khích được việc ứng dụng công nghệ, khoa học trong quản lý, điều hành của doanh nghiệp và của các cơ quan quản lý nhà nước.

+ Giảm tính tuân thủ pháp luật, do những phương thức, loại hình kinh doanh mới chưa được nhà nước điều tiết vẫn thực hiện hoạt động kinh doanh vận tải.

+ Không tạo điều kiện thúc đẩy cho thị trường vận tải trong việc hội nhập với khu vực và thế giới.

+ Thị trường vận tải đường bộ không được hiện đại hóa để đáp ứng các nhu cầu về chất lượng dịch vụ ngày càng cao của khách hàng.

- Đối với người dân, doanh nghiệp:

+ Rủi ro về an toàn tính mạng khi sử dụng các phương tiện không đăng ký kinh doanh theo đúng quy định của pháp luật.

+ Tổng số phương tiện không kinh doanh vận tải khoảng 900.000 xe (bao gồm cả xe tải van và xe Pickup). Với số lượng lớn phương tiện thuộc đối tượng không kinh doanh vận tải mà không được quản lý chặt chẽ về an toàn giao thông sẽ là một trong những lỗ hổng trong quản lý nhà nước về hoạt động vận tải bằng xe ô tô.

c) 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.

d) Tác động của thủ tục hành chính: không có quy định

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Tác động tới các quy định của pháp luật: thiếu tính khả thi, không có chế tài để xử lý vi phạm, không tạo được sự thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không mâu thuẫn Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968; không trái với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia như 14 Hiệp định, Nghị định thư trong lĩnh vực đường bộ mà Việt Nam ký kết; Công ước về quyền dân sự, kinh tế; các Hiệp định thương mại (WTO, APPTA,...); các Hiệp định, Nghị định liên quan đến đường biên giới giữa Việt Nam và các nước.

4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Hoàn thiện cơ chế quản lý hoạt động vận tải phù hợp với nền kinh tế thị trường.

+ Xác định được phương tiện không kinh doanh và phương tiện kinh doanh vận tải đường bộ bằng xe ô tô.

+ Xác định được trách nhiệm của các chủ thể thực hiện kinh doanh vận tải đường bộ bằng xe ô tô hoặc không kinh doanh vận tải.

+ Thị trường vận tải sẽ được kiểm soát, trật tự an toàn giao thông được đảm bảo do phân biệt được rõ 2 đối tượng.

+ Khuyến khích được việc ứng dụng công nghệ, khoa học trong quản lý, điều hành của doanh nghiệp để phát triển và của các cơ quan quản lý nhà nước.

+ Tăng tính tuân thủ pháp luật, do những phương thức, loại hình kinh doanh mới chưa được nhà nước điều tiết vẫn thực hiện hoạt động kinh doanh vận tải.

+ Tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, công bằng và bình đẳng giữa đối tượng không kinh doanh và đối tượng kinh doanh vận tải; đồng thời, buộc các đơn vị vận tải phải tập trung hơn vào công tác quản lý an toàn giao thông để 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, doanh nghiệp

+ Bảo vệ được người và tài sản của đơn vị mình do phương tiện hoạt động được kiểm soát chặt chẽ hơn.

+ Giám sát được hoạt động của phương tiện, lái xe; hạn chế rủi ro có thể xảy ra trong quá trình vận chuyển, hạn chế tai nạn giao thông.

+ Minh bạch, công bằng trong hoạt động vận tải nội bộ và hoạt động kinh doanh vận tải.

b) Tác động tiêu cực:

- Đối với nhà nước: các Sở GTVT địa phương phải tốn thêm nguồn lực để thực hiện cấp giấy phép, cấp phù hiệu và theo dõi, giám sát hoạt động của đối tượng này.

- Đối với người dân:

Phát sinh chi phí và thời gian đề nghị cấp giấy phép, cấp phù hiệu

Tổng số phương tiện không kinh doanh vận tải khoảng 900.000 xe (bao gồm cả xe tải van và xe Pickup). Trong đó, tổng số phương tiện phải thực hiện lắp thiết bị GSHT, cấp phù hiệu khoảng 400.000 phương tiện:

+ Chi phí cấp phù hiệu: thực hiện cấp trực tuyến, không tính phí.

+ Chi phí lắp đặt thiết bị GSHT: khoảng 1,5 triệu đồng/xe/thiết bị; tổng chi phí cho 400.000 xe vào khoảng 600 tỷ đồng.

c) 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.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách sẽ làm tăng thủ tục hành chính về giấy phép hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách này không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật như Nghị định 10/2020/NĐ-CP.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968; phù hợp với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia như 14 Hiệp định, Nghị định thư trong lĩnh vực đường bộ mà Việt Nam ký kết; Công ước về quyền dân sự, kinh tế; các Hiệp định thương mại (WTO, APPTA,...); các Hiệp định, Nghị định liên quan đến đường biên giới giữa Việt Nam và các nước.

**5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn**

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2 để đảm bảo sự công bằng, minh bạch tạo môi trường kinh doanh vận tải lành mạnh và được điều tiết phù hợp với thực tiễn phát sinh, “đảm bảo hợp lý, khoa học” theo yêu cầu tại chỉ thị số 18 - CT/TW của Ban bí thư về việc tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Thẩm quyền ban hành chính sách: sau khi được Uỷ ban Thường vụ Quốc hội thông qua; Chính phủ quy định chi tiết về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô để đảm bảo tính linh hoạt và phù hợp với thực tiễn quản lý.

# III. Lấy ý kiến

Thực hiện quy định tại Nghị định 10/2020/NĐ-CP, ngày 15/7/2020, Tổng cục ĐBVN đã có Văn bản số 4835/TCĐBVN-VT về báo cáo Hồ sơ trình Chính phủ để báo cáo Uỷ ban Thường vụ Quốc hội giao Chính phủ quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải).

Tiếp theo, ngày 18/9/2020, Tổng cục ĐBVN đã có Văn bản số 6801/TCĐBVN-VT về báo cáo tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý của các đơn vị trực thuộc Bộ GTVT và hoàn thiện hồ sơ trình Chính phủ để báo cáo Uỷ ban Thường vụ Quốc hội giao Chính phủ quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải).

Ngày 11/11/2020, Bộ GTVT đã có Tờ trình số 11358/TTr-BGTVT về Hồ sơ trình Chính phủ để báo cáo Uỷ ban Thường vụ Quốc hội giao Chính phủ quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải).

….

# IV. Giám sát đánh giá

1. Cơ quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành chính sách: Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Chủ tịch UBND tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các cơ quan có liên quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành các chính sách này.

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

**VI. Tính khả thi của các quy định trong dự thảo Nghị định:**

- Thực hiện chủ trương cải cách thủ tục hành chính của Chính phủ, dự thảo Nghị định đã đơn giản hóa thành phần trong hồ sơ, giảm thời gian thực hiện thủ tục hành chính (so với quy định trước đây tại Nghị định 86/2014/NĐ-CP) nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các đơn vị vận tải và người dân. Đồng thời, tạo điều kiện thuận lợi cho việc triển khai thực hiện thủ tục hành chính thông qua hệ thống dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4 nhằm giảm thời gian thực hiện, giảm chi phí và minh bạch, hạn chế tiêu cực trong việc thực hiện.

- Mặt khác việc triển khai xây dựng Dự thảo Nghị định phù hợp với chủ trương của Chính phủ về “Siết chặt kinh doanh vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện” nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ và đảm bảo an toàn giao thông. Đồng thời, bổ sung một số quy định để quản lý chặt chẽ hoạt động vận tải để ddảm bảo an toàn giao thông. Chính vì vậy, các nội dung nêu tại Dự thảo Nghị định là hoàn toàn khả thi.

**V. Phụ lục**

*Phụ lục biểu mẫu đánh giá tác động thủ tục hành chính đính kèm báo cáo này.*

Trên đây là báo cáo của Bộ Giao thông vận tải về việc đánh giá tác động Nghị định quy định Nghị định quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô ./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận***:  - Như trên;  - Bộ trưởng (để b/c);  - Tổng cục ĐBVN;  - Lưu: VT, PC (3). | **KT. BỘ TRƯỞNG**  **THỨ TRƯỞNG**  **Lê Đình Thọ** |