

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH

Đề nghị xây dựng Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư liên quan đến lĩnh vực vận tải đường bộ, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, phương tiện và người lái (Thông tư số 09/2015/TT-BGTVT, Thông tư số 29/2015/TT-BGTVT và Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT)

A. Thông tư số 09/2015/TT-BGTVT

I. Vấn đề 1: nghiên cứu bổ sung quy định về thông tin của dữ liệu giám sát hành trình cần cập nhật

1. Xác định vấn đề: Quy định về dữ liệu giám sát hành trình

Trong thời gian qua, có một số trường hợp khi phương tiện lưu thông tại các khu vực không thuận lợi, tín hiệu GPS bị nhiễu, chập chờn khiến việc xác định phương tiện đang di chuyển hay dừng lại gặp khó khăn ảnh hưởng tới việc tính toán thời gian lái xe liên tục và thời gian lái xe trong ngày của lái xe.

Bên cạnh đó, để tra cứu loại thiết bị giám sát hành trình được gắn theo mỗi phương tiện cần liên hệ trực tiếp với đơn vị vận tải để được cung cấp thông tin. Cách làm này mất một khoảng thời gian và công sức mà không tin chưa chính xác hoàn toàn

2. Mục tiêu chính sách

Cập nhật chính xác thông tin về loại thiết bị giám sát hành trình được gắn theo mỗi phương tiện.

Đồng thời, tính toán chính xác và đầy đủ về thông số thời gian lái xe liên tục và thời gian lái xe trong ngày của lái xe.

3 Các phương án đề xuất

Bổ sung thông tin của dữ liệu giám sát hành trình là thông tin về kiểu loại và số imei của thiết bị, tín hiệu động cơ của xe (nếu có).

4. Đánh giá tác động các phương án

a) Tác động về kinh tế

- Chi phí: không làm thay đổi chi phí đầu tư của nhà nước và xã hội.
- Lợi ích: không phát sinh chi phí.

b) Tác động về xã hội

- Tích cực:
 - + An toàn cho người dân, doanh nghiệp khi tham gia giao thông và tham gia hoạt động vận tải đường bộ.

+Rõ ràng, minh bạch trong giải quyết tranh chấp, tranh cãi trong quá trình giải quyết quyền và lợi ích các bên khi xảy ra tai nạn giao thông.

- Tiêu cực: Không.

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 làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: đảm bảo đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính minh bạch, thống nhất và đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: tương thích với Công ước Viên về giao thông đường bộ và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ.

II. Vấn đề 2: Bổ sung phương pháp tính km xe chạy

1. Xác định vấn đề:

Dữ liệu của thiết bị giám sát hành trình được lưu trữ và tính toán tại Hệ thống của Cục Đường bộ Việt Nam và đơn vị kinh doanh vận tải. Trong quá trình tính toán, kết quả về quãng đường xe chạy và số lần vi phạm trên 1000km xe chạy có thể khác nhau trên các Hệ thống. Điều này dễ gây nhầm lẫn và khiến đơn vị kinh doanh vận tải có nhiều băn khoăn và thắc mắc.

2. Mục tiêu chính sách

Thống nhất về cách tính, kết quả tính toán số kilomet xe chạy.

3 Các phương án đề xuất

Công bố, thống nhất phương pháp tính toán, cách tính số kilomet xe chạy

4. Đánh giá tác động các phương án

a) Tác động về kinh tế

- Chi phí: không làm thay đổi chi phí đầu tư của nhà nước và xã hội.

- Lợi ích: không phát sinh chi phí.

b) Tác động về xã hội

- Tích cực:

+ An toàn cho người dân, doanh nghiệp khi tham gia giao thông và tham gia hoạt động vận tải đường bộ.

+Rõ ràng, minh bạch trong giải quyết tranh chấp, tranh cãi trong quá trình giải quyết quyền và lợi ích các bên khi xảy ra tai nạn giao thông.

- Tiêu cực: Không.

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 làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: đảm bảo đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính minh bạch, thống nhất và đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: tương thích với Công ước Viên về giao thông đường bộ và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ.

III. Vấn đề 3: Làm rõ cách tính thời gian lái xe liên tục đối với xe buýt và xe taxi để phù hợp với quy định tại khoản 4, điều 11 của Nghị định 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2023

1. Xác định vấn đề:

Tại khoản 4, điều 11 của Nghị định 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2023 có quy định như sau;

“4. Đơn vị kinh doanh vận tải, lái xe kinh doanh vận tải phải thực hiện thời gian làm việc trong ngày và thời gian lái xe liên tục theo quy định tại khoản 1, Điều 65 Luật giao thông đường bộ. Thời gian nghỉ giữa 2 lần lái xe liên tục như sau:

a) Đối với lái xe taxi, xe buýt nội tỉnh tối thiểu là 5 phút;

b) Đối với lái xe ô tô vận tải hành khách theo tuyến cố định, xe buýt liên tỉnh, xe ô tô vận tải hành khách theo hợp đồng, xe ô tô vận tải khách du lịch, xe ô tô vận tải hàng hóa bằng công-ten-nơ, xe ô tô vận tải hàng hóa tối thiểu là 15 phút”

Nội dung này đã được cập nhật về thời gian nghỉ giữa hai lần lái xe đối với lái xe taxi và xe buýt nội tỉnh.

2. Mục tiêu chính sách

Đảm bảo nguyên tắc thống nhất của Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật

3. Các phương án đề xuất

Làm rõ cách tính thời gian lái xe liên tục đối với xe buýt và xe taxi để phù hợp với quy định tại khoản 4, điều 11 của Nghị định 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2023. Cụ thể, quy định thời gian nghỉ giữa 2 lần lái xe đối với lái xe taxi và xe buýt nội tỉnh là 5 phút, và 15 phút đối với các lái xe của các loại xe còn lại.

4. Đánh giá tác động các phương án

a) Tác động về kinh tế

- Chi phí: không làm thay đổi chi phí đầu tư của nhà nước và xã hội.
- Lợi ích: không phát sinh chi phí.

b) Tác động về xã hội

- Tích cực:

+ An toàn cho người dân, doanh nghiệp khi tham gia giao thông và tham gia hoạt động vận tải đường bộ.

+ Rõ ràng, minh bạch trong giải quyết tranh chấp, tranh cãi trong quá trình giải quyết quyền và lợi ích các bên khi xảy ra tai nạn giao thông.

- Tiêu cực: Không.

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 làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: đảm bảo đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính minh bạch, thống nhất và đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: tương thích với Công ước Viên về giao thông đường bộ và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ.

IV. Vấn đề 4: Làm rõ cách tính về ngày làm việc của lái xe

1. Xác định vấn đề:

Với đặc thù nghề nghiệp, việc điều khiển phương tiện được thực hiện ở tất cả các ngày, tất cả các khung giờ và trên mọi tuyến đường, không kể ngày đêm, cuối tuần hay ngày nghỉ lễ. Do vậy, với quy định hiện tại “Ngày làm việc của người lái xe được tính từ khi người lái xe bắt đầu điều khiển phương tiện (xe bắt đầu chạy) đến khi đủ 24 giờ hoặc đến khi người lái xe nghỉ (không điều khiển phương tiện) đủ 14 giờ trở lên;” gây khó khăn cho việc xác định thời điểm bắt đầu điều khiển phương tiện, cũng như khó khăn cho việc xác định thời điểm bắt đầu của ngày làm việc của người lái xe.

2. Mục tiêu chính sách

Xác định cụ thể cách tính Ngày làm việc của người lái xe

3. Các phương án đề xuất

Ngày làm việc của người lái xe được tính từ 00:00 đến 24:00.

4. Đánh giá tác động các phương án

a) Tác động về kinh tế

- Chi phí: không làm thay đổi chi phí đầu tư của nhà nước và xã hội.
- Lợi ích: không phát sinh chi phí.

b) Tác động về xã hội

- Tích cực:

+ An toàn cho người dân, doanh nghiệp khi tham gia giao thông và tham gia hoạt động vận tải đường bộ.

+ Rõ ràng, minh bạch trong giải quyết tranh chấp, tranh cãi trong quá trình giải quyết quyền và lợi ích các bên khi xảy ra tai nạn giao thông.

- Tiêu cực: Không.

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 làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: đảm bảo đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính minh bạch, thống nhất và đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: tương thích với Công ước Viên về giao thông đường bộ và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ.

VI. Vấn đề 5: Làm rõ các chỉ tiêu cần tổng hợp

1. Xác định vấn đề:

Để quản lý gần 1 triệu phương tiện kinh doanh vận tải truyền dữ liệu liên tục theo từng giờ cần đưa ra các tiêu chí về báo cáo để thống kê số lần, chi tiết các trường hợp vi phạm, cũng như thống kê tổng hợp, chi tiết về danh sách phương tiện, đơn vị kinh doanh vận tải theo từng địa phương và toàn quốc.

2. Mục tiêu chính sách

Xác định rõ các chỉ tiêu cần có của Hệ thống thông tin được thống nhất trong phạm vi cả nước.

3. Các phương án đề xuất

Cục Đường bộ Việt Nam quản lý hệ thống thông tin thống nhất trong phạm vi cả nước, tổng hợp dữ liệu đầu vào được truyền về từ đơn vị kinh doanh vận tải,

đơn vị cung cấp dịch vụ, kết nối, chia sẻ với các cơ sở dữ liệu khác có liên quan để phân tích theo các chỉ tiêu:

a) Tổng số lần theo từng hành vi vi phạm tốc độ, thời gian, hành trình, không truyền dữ liệu của từng xe, từng đơn vị vận tải, từng địa phương theo ngày, tháng; chi tiết từng lần vi phạm của xe; báo cáo tổng hợp vi phạm theo loại hình kinh doanh, tỷ lệ số xe vi phạm/tổng số xe;

b) Tổng số lần vi phạm quá tốc độ/1.000 km, số lần vi phạm quá tốc độ trong ngày đến mức phải xử lý của từng xe, từng đơn vị kinh doanh vận tải và từng Sở Giao thông vận tải;

c) Báo cáo chi tiết hành trình chạy xe kèm theo tốc độ khi di chuyển;

d) Báo cáo theo quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan;

đ) Hiển thị thông tin trên bản đồ số phục vụ giám sát trực tuyến, tra cứu thông tin gồm: vị trí, tốc độ, quá tốc độ, quá thời gian lái xe liên tục, quá thời gian làm việc của lái xe trong ngày, không truyền dữ liệu, trạng thái hoạt động của từng xe và thông tin khác (nếu có).”

4. Đánh giá tác động các phương án

a) Tác động về kinh tế

- Chi phí: không làm thay đổi chi phí đầu tư của nhà nước và xã hội.

- Lợi ích: không phát sinh chi phí.

b) Tác động về xã hội

- Tích cực:

+ An toàn cho người dân, doanh nghiệp khi tham gia giao thông và tham gia hoạt động vận tải đường bộ.

+ Rõ ràng, minh bạch trong giải quyết tranh chấp, tranh cãi trong quá trình giải quyết quyền và lợi ích các bên khi xảy ra tai nạn giao thông.

- Tiêu cực: Không.

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 làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: đảm bảo đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính minh bạch, thống nhất và đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: tương thích với Công ước Viên về giao thông đường bộ và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ.

B. Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT

I. Vấn đề 1: nghiên cứu bổ sung quy định về sử dụng giấy phép lái xe tại Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT

1. Xác định vấn đề: về sử dụng giấy phép lái xe

Điều c và đ khoản 4 Điều 59 Luật Giao thông đường bộ quy định giấy phép lái xe hạng B2 và hạng D như sau:

“c) Hạng B2 cấp cho người hành nghề lái xe điều khiển xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi; xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg;

đ) Hạng D cấp cho người lái xe ô tô chở người từ 10 đến 30 chỗ ngồi và các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng B1, B2, C”.

Khoản 3 Điều 10 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (đã được sửa đổi bổ sung tại khoản 4 Điều 1 nghị định số 47/2022/NĐ-CP ngày 19/7/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 10/2020/NĐ-CP) quy định: *“Không sử dụng xe ô tô cải tạo từ xe có sức chứa từ 10 chỗ trở lên thành xe ô tô dưới 10 chỗ (kể cả người lái xe) để kinh doanh vận tải hành khách. Không sử dụng xe ô tô kiểu dáng tương tự xe từ 09 chỗ (kể cả người lái xe) trở lên để kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi”.*

Tuy nhiên, thời gian vừa qua nhiều đơn vị vận tải, sử dụng người có giấy phép lái xe hạng B2 để điều khiển xe ô tô cải tạo từ xe có sức chứa từ 10 chỗ trở lên thành xe ô tô dưới 10 chỗ (kể cả người lái xe) để kinh doanh vận tải hành khách, gây mất an toàn giao thông.

2. Mục tiêu chính sách

nhằm khắc phục sự không đồng bộ của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, tránh tình trạng một số đối tượng lợi dụng “lách luật” hòng trục lợi, gây ảnh hưởng đến an toàn giao thông đường bộ.

Tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông; bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của người lao động; đảm bảo tính thống nhất của Luật Giao thông đường bộ trong hệ thống pháp luật.

3. Các phương án đề xuất

- *Phương án 1:* Giữ nguyên như quy định hiện hành.

- *Phương án 2:* Quy định hạng giấy phép lái xe cấp cho người lái xe để điều khiển ô tô với số chỗ ngồi trên xe được tính theo số chỗ trên xe ô tô cùng kiểu loại hoặc xe ô tô có kích thước giới hạn tương đương chỉ bố trí ghế ngồi.

4. Đánh giá tác động các phương án

4.1 Phương án 1: giữ nguyên như quy định hiện hành.

a) Tác động về kinh tế

- Chi phí: không làm thay đổi chi phí đầu tư của nhà nước và xã hội.
- Lợi ích: không phát sinh chi phí.

b) Tác động về xã hội

- Tích cực: không.
- Tiêu cực:

+ Không an toàn cho người dân, doanh nghiệp khi tham gia giao thông và tham gia hoạt động vận tải đường bộ.

+ Tạo sự tranh chấp, tranh cãi trong quá trình giải quyết quyền và lợi ích các bên khi xảy ra tai nạn giao thông.

+ Tạo thói quen xấu khi tham gia giao thông, khó khăn trong việc xây dựng nền giao thông văn minh, các đô thị thông minh trong tương lai.

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 không làm phát sinh thủ tục hành chính mới.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: chính sách có nội dung chưa rõ ràng.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không có.

4.2. Phương án 2: bổ sung quy định về sử dụng giấy phép lái xe

a) Tác động về kinh tế

- Chi phí: Không phát sinh chi phí cho người lái xe và doanh nghiệp vận tải.

- Lợi ích: Việc người lái xe sử dụng giấy phép lái xe phù hợp với phương tiện được phép điều khiển sẽ giảm số lượng người chết và bị thương dẫn đến giảm chi phí xã hội.

b) Tác động về xã hội

- Tích cực:

+ An toàn cho người dân, doanh nghiệp khi tham gia giao thông và tham gia hoạt động vận tải đường bộ.

+ Rõ ràng, minh bạch trong giải quyết tranh chấp, tranh cãi trong quá trình giải quyết quyền và lợi ích các bên khi xảy ra tai nạn giao thông.

- Tiêu cực: Không.

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 làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: đảm bảo đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính minh bạch, thống nhất và đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: tương thích với Công ước Viên về giao thông đường bộ và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ.

5. Lựa chọn phương án

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2 - quy định về sử dụng giấy phép lái xe.

II. Vấn đề 2: bổ sung quy định về đào tạo và sát hạch lái xe hạng A1 và hạng A4 cho đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt

1. Xác định vấn đề:

Xuất phát từ tình hình thực tiễn trên địa bàn các tỉnh miền núi, tây nguyên và các tỉnh miền đông nam bộ, nhiều người dân không có giấy phép lái xe nhưng vẫn điều khiển xe mô tô và máy kéo nhỏ để đi lại, phục vụ cho đời sống sinh hoạt và phục vụ sản xuất nông, lâm nghiệp; việc điều khiển 02 loại phương tiện nói trên thuộc kỹ năng thực hành, nên mặc dù không được đào tạo về pháp luật giao thông đường bộ, không sát hạch và không được cấp GPLX, hàng ngày người dân vẫn điều khiển phương tiện, đó là một trong những nguyên nhân tiềm ẩn gây ra tai nạn giao thông rất lớn, ảnh hưởng đến tình hình an ninh trật tự.

Tuy nhiên, việc vận động người dân tham gia đào tạo, sát hạch để được cấp GPLX hạng A1 và A4 gặp rất nhiều khó khăn, trong đó: địa bàn của người dân có nhu cầu đào tạo chủ yếu ở vùng sâu, vùng xa, vùng nông thôn; trình độ dân trí thấp (đặc biệt là đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt); chưa bao giờ được nhìn thấy hoặc được sử dụng máy vi tính trong khi hình thức sát hạch phải thực hiện trên máy tính (sát hạch lý thuyết, nên đối tượng là đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt không thể tham gia các khóa đào tạo, sát hạch để được cấp giấy phép lái xe theo nội dung, chương trình đào tạo lái xe chung.

Về vấn đề này, đã có nhiều kiến nghị của cử tri các tỉnh miền núi đề nghị xem xét quy định hình thức đào tạo đặc thù cho các đối tượng là đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt; năm 2017 tỉnh Gia Lai cùng với Vụ An

toàn giao thông - Bộ Giao thông vận tải và Cục Đăng kiểm Việt Nam đã tổ chức buổi Hội thảo "Công tác quản lý hoạt động máy kéo nhỏ, xe máy phục vụ sản xuất nông nghiệp, lâm nghiệp trên địa bàn các tỉnh Tây Nguyên", tham gia Hội thảo có đại diện lãnh đạo Sở GTVT các tỉnh Tây Nguyên, gồm: Kon Tum, Đắk Lắk, Đắk Nông, Lâm Đồng; Hội thảo đã đánh giá, làm rõ nhiều nội dung về thực trạng hoạt động, công tác quản lý xe máy kéo nhỏ; những bất cập, hạn chế, khó khăn, vướng mắc và nguyên nhân; đề xuất kiến nghị nhằm tăng cường công tác quản lý hoạt động xe máy kéo nhỏ, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân trong lao động, sản xuất, góp phần phòng ngừa tai nạn giao thông xảy ra liên quan đến xe máy kéo nhỏ.

Khoản 10 Điều 61 Luật Giao thông đường bộ quy định “*Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, tiêu chuẩn và cấp giấy phép cho cơ sở đào tạo; quy định hình thức, nội dung, chương trình đào tạo; sát hạch và cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe*”.

Việc quy định hình thức đào tạo, sát hạch đặc thù, để cấp giấy phép lái xe cho đối tượng là đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt là cần thiết, nhằm bổ sung kiến thức về kỹ năng điều khiển phương tiện tham gia giao thông và nắm vững các kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ để tham gia giao thông an toàn, góp phần phòng ngừa tai nạn giao thông.

2. Mục tiêu chính sách

Đảm bảo nguyên tắc thống nhất của Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật.

Tăng cường an ninh trật tự, tạo sự bình đẳng, nâng cao đời sống của đồng bào các dân tộc thiểu số, góp phần thực hiện tốt chính sách dân tộc mà Đảng, Nhà nước đề ra.

3. Các phương án đề xuất

- *Phương án 1*: Giữ nguyên như quy định hiện hành: giao cho UBND tỉnh ban hành hình thức đào tạo, sát hạch lái xe cho đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt.

- *Phương án 2*: Quy định hình thức đào tạo, sát hạch lái xe cho đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt.

4. Đánh giá tác động các phương án

4.1 *Phương án 1*: giữ nguyên như quy định hiện hành.

a) Tác động về kinh tế

- Chi phí: không làm thay đổi chi phí đầu tư của nhà nước và xã hội.

- Lợi ích: không phát sinh chi phí.

b) Tác động về xã hội

- Tích cực: không.

- Tiêu cực: không.

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 không làm phát sinh thủ tục hành chính mới.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: chính sách có nội dung chưa hợp pháp và không phù hợp thẩm quyền.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không có.

4.2. *Phương án 2*: bổ sung quy định về đào tạo lái xe, sát hạch lái xe hạng A1 và hạng A4 cho đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt

a) Tác động về kinh tế

- Chi phí: Không phát sinh chi phí cho người dân có nhu cầu học, sát hạch để được cấp giấy phép lái xe.

- Lợi ích: Hoạt động đào tạo, sát hạch lái xe hạng A1 và hạng A4 được thống nhất trong phạm vi toàn quốc, tạo sự bình đẳng.

b) Tác động về xã hội

- Tích cực:

+ Hoạt động đào tạo, sát hạch lái xe hạng A1 và hạng A4 được thống nhất trong phạm vi toàn quốc.

+ Rõ ràng, minh bạch và bình đẳng trong quyền và nghĩa vụ của người dân trong hoạt động đào tạo, sát hạch lái xe hạng A1 và hạng A4.

- Tiêu cực: Không.

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 làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: đảm bảo đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính minh bạch, thống nhất và đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: tương thích với Công ước Viên về giao thông đường bộ và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ.

5. Lựa chọn phương án

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2 - bổ sung quy định về đào tạo và sát hạch lái xe hạng A1 và hạng A4 cho đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt.

III. Vấn đề 3: giảm thời gian đào tạo lái xe ô tô

1. Xác định vấn đề:

Chương trình đào tạo lái xe quy định tại Điều 13, Điều 14 và Điều 15 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT: qua 20 năm được sửa đổi nhưng bộc lộ bất cập và không còn phù hợp với tình hình hiện nay, cụ thể:

(1) Đối với các môn học lý thuyết:

Môn Pháp luật Giao thông đường bộ: Thời lượng nhiều, hình thức bắt buộc học trên lớp, điểm danh bằng vân tay, thẻ từ, nhận diện khuôn mặt... không phù hợp với thời đại của khoa học công nghệ và đối tượng người học. Thực tế: Đa số học viên đều đi làm theo giờ hành chính nhà nước ở cơ quan, công ty, xí nghiệp...nên phải đi học lý thuyết liên tục là bất khả thi, nên quy định theo hướng học viên có thể chọn hình thức học theo nhu cầu đối với các hình thức đào tạo cao hơn như cao đẳng, đại học,...(tự học, học online, học từ xa, học có hướng dẫn của giáo viên Trung tâm) tập trung quản lý đầu ra tham gia sát hạch đạt kết quả là được. Một số nội dung trong các môn học Nghiệp vụ vận tải; Đạo đức, văn hóa giao thông và phòng, chống tác hại của rượu bia khi tham gia giao thông; môn Pháp luật giao thông đường bộ còn có nội dung trùng lặp. Do vậy, nên tích hợp vào môn Pháp luật giao thông đường bộ không cần phải tách thành nhiều môn.

Môn cấu tạo và sửa chữa: trong thời đại hiện nay, các hoạt động dịch vụ ngày càng chuyên môn hóa cao, mục đích học lái xe là để thành thực kỹ năng điều khiển phương tiện, không cần thiết phải nghiên cứu sâu về cấu tạo xe; trong khi chương trình giảng dạy quy định nhiều nội dung chi tiết về cấu tạo xe đề xuất nên điều chỉnh giảm thời lượng giảng dạy, xây dựng nội dung giảng dạy theo hướng giới thiệu.

Môn học Kỹ thuật lái xe: một số nội dung như: kỹ thuật lái xe trên các loại đường, kỹ thuật lái xe an toàn chủ động là nội dung tích hợp giữa lý thuyết và thực hành, nên Học viên được nghe giảng, hướng dẫn rồi thực hành ngay thì khả năng tiếp thu cao hơn, dễ thực hiện hơn.

Môn nghiệp vụ vận tải: trên 80% số người học lái xe không có nhu cầu làm nghề kinh doanh vận tải. Ngoài ra, người lái xe khi tham gia lái xe kinh doanh vận

tải phải được tập huấn về nghiệp vụ vận tải theo Thông tư 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

(2) Đối với môn thực hành lái xe

- *Về quy định số học viên trên xe tập lái:*

Điểm c khoản 3 Điều 13 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại điểm c, khoản 9, Điều 1 của Thông tư 38/2019/TT-BGTVT) quy định số học viên trên 01 xe tập lái: hạng B là 5 học viên, hạng C là 8 học viên.

Sau khi triển khai trang bị thiết bị giám sát thời gian và quãng đường học viên học lái xe. Quy định số học viên trên xe tập lái gây rất nhiều khó khăn cho cơ sở đào tạo vì phải đầu tư hoặc thuê thêm nhiều xe tập lái, bố trí thêm nhiều giáo viên gây lãng phí và dễ phát sinh tiêu cực. Mặt khác, khi kết thúc khoá học có học viên chưa hoàn thành thời gian và quãng đường với nhiều lý do nhưng cơ sở đào tạo không bố trí cho học viên khoá tiếp theo học được không khai thác được hiệu quả đầu tư phương tiện.

- *Về quản lý thời gian và số km học thực hành lái xe trên sân tập lái:*

Điểm a khoản 3 Điều 13 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 7 Điều 1 Thông tư số 04/2022/TT-BGTVT) quy định học thực hành trên sân tập lái đối với hạng B1 và B2 có: thời gian là 41 giờ và quãng đường là 290 km. Tuy nhiên, thực tế trong sân tập lái, học sinh điều khiển phương tiện trong hình vừa tiến vừa lùi, với tốc độ trung bình khoảng 03 - 04 km/giờ nên không thể tính toán cụ thể số km lái xe trong hình.

2. Mục tiêu chính sách

Đảm bảo nguyên tắc thống nhất của Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật.

Đào tạo cho người lái xe nắm vững kiến thức về pháp luật giao thông đường bộ đồng thời có kỹ năng điều khiển phương tiện tham gia giao thông an toàn đồng thời không gây lãng phí thời gian.

3. Các phương án đề xuất

- *Phương án 1:* Giữ nguyên như quy định hiện hành: giao cho UBND tỉnh ban hành hình thức đào tạo, sát hạch lái xe cho đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt.

- *Phương án 2:* Quy định hình thức đào tạo, sát hạch lái xe cho đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt.

4. Đánh giá tác động các phương án

4.1 Phương án 1: giữ nguyên như quy định hiện hành.

a) Tác động về kinh tế

- Chi phí: không làm thay đổi chi phí đầu tư của nhà nước và xã hội.

- Lợi ích: không phát sinh chi phí.

b) Tác động về xã hội

- Tích cực: không.

- Tiêu cực: không.

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 không làm phát sinh thủ tục hành chính mới.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: chính sách có nội dung chưa hợp pháp và không phù hợp thẩm quyền.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không có.

4.2. *Phương án 2*: bổ sung quy định về đào tạo lái xe, sát hạch lái xe hạng A1 và hạng A4 cho đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt

a) Tác động về kinh tế

- Chi phí:

Không phát sinh chi phí cho người dân có nhu cầu học, sát hạch để được cấp giấy phép lái xe.

- Lợi ích:

Hoạt động đào tạo, sát hạch lái xe hạng A1 và hạng A4 được thống nhất trong phạm vi toàn quốc, tạo sự bình đẳng.

b) Tác động về xã hội

- Tích cực:

+ Hoạt động đào tạo, sát hạch lái xe hạng A1 và hạng A4 được thống nhất trong phạm vi toàn quốc.

+ Rõ ràng, minh bạch và bình đẳng trong quyền và nghĩa vụ của người dân trong hoạt động đào tạo, sát hạch lái xe hạng A1 và hạng A4.

- Tiêu cực: Không.

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 làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: đảm bảo đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính minh bạch, thống nhất và đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: tương thích với Công ước Viên về giao thông đường bộ và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ.

5. Lựa chọn phương án

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2 - bổ sung quy định về đào tạo và sát hạch lái xe hạng A1 và hạng A4 cho đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt.