

# BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH

## Đề nghị xây dựng Thông tư

### **I. Vấn đề 1: nghiên cứu bổ sung quy định về đào tạo và sát hạch lái xe các hạng C1, C1E, hạng D1, D1E**

#### **1. Xác định vấn đề: về đào tạo, sát hạch lái xe các hạng C1, C1E, hạng D1 và D1E**

Điểm c, điểm d và điểm g khoản 3 Điều 59 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định về giấy phép lái xe để điều khiển xe ô tô tải, ô tô tải khi kéo rơ moóc, ô tô chở khách đến 30 chỗ ngồi, 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;*

*d) Hạng C cấp cho người lái xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên;*

*đ) Hạng D cấp cho người lái xe ô tô chở người từ 10 đến 30 chỗ ngồi;*

*g) Giấy phép lái xe hạng FB2, FD, FE cấp cho người lái xe đã có giấy phép lái xe hạng B2, D, E để lái các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng này khi kéo rơ moóc hoặc xe ô tô chở khách nối toa; hạng FC cấp cho người lái xe đã có giấy phép lái xe hạng C để lái các loại xe quy định cho hạng C khi kéo rơ moóc, đầu kéo sơ mi rơ moóc.”.*

Theo đó, tại Thông tư hướng dẫn chi tiết Luật Giao thông đường bộ quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe các hạng B, hạng C và hạng D.

Tuy nhiên, ngày 27/6/2024 tại kỳ họp thứ 7 Quốc hội khoá XV đã thông qua Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, có hiệu lực từ ngày 01/01/2025 và tại các điểm đ, e,g,h, l, m, n, o khoản 1 Điều đã quy định hạng giấy phép lái xe để điều khiển xe ô tô tải, ô tô tải khi kéo rơ moóc, ô tô chở khách đến 30 chỗ ngồi (nội luật hoá Công ước về giao thông đường bộ năm 1968), như sau:

*“đ) Hạng C1 cấp cho người lái xe ô tô tải và ô tô chuyên dùng có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 3.500 kg đến 7.500 kg; các loại xe ô tô tải quy định cho giấy phép lái xe hạng C1 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng B;*

*e) Hạng C cấp cho người lái xe ô tô tải và ô tô chuyên dùng có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 7.500 kg; các loại xe ô tô tải quy định cho giấy phép lái xe hạng C kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng B và hạng C1;*

g) Hạng D1 cấp cho người lái xe ô tô chở người trên 08 chỗ (không kể chỗ của người lái xe) đến 16 chỗ (không kể chỗ của người lái xe); các loại xe ô tô chở người quy định cho giấy phép lái xe hạng D1 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1, C;

h) Hạng D2 cấp cho người lái xe ô tô chở người (kể cả xe buýt) trên 16 chỗ (không kể chỗ của người lái xe) đến 29 chỗ (không kể chỗ của người lái xe); các loại xe ô tô chở người quy định cho giấy phép lái xe hạng D2 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1, C, D1;

l) Hạng C1E cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng C1 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg;

m) Hạng CE cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng C kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg; xe ô tô đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc;

n) Hạng D1E cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng D1 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg;

o) Hạng D2E cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng D2 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg;”.

Vì vậy, việc quy định về đào tạo, sát hạch lái xe các hạng C1, C1E, hạng D1 và D1E để đảm bảo việc tuân thủ Điều ước quốc tế mà Việt nam là thành viên cũng đảm bảo tính thống nhất và tính khả thi của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật lĩnh vực người điều khiển phương tiện tham gia giao thông.

## **2. Mục tiêu chính sách**

Nhằm tuân thủ Điều ước quốc tế mà Việt nam là thành viên

Tăng quyền và lợi ích hợp pháp của công dân trong lựa chọn các hạng giấy phép lái xe phù hợp với mục đích cá nhân;

Tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông; đảm bảo tính thống nhất của Luật Trật tự, an toàn giao thông trong hệ thống pháp luật.

## **3 Các phương án đề xuất**

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

- Phương án 2: bổ sung quy định về đào tạo và sát hạch lái xe các hạng C1, C1E, hạng D1, D1E.

## **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: Giảm sự lựa chọn về sở hữu giấy phép lái xe đúng với mục đích sử dụng của công dân.

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: không đảm bảo tính thống nhất với Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.
- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không tuân thủ Điều ước quốc tế về giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên từ năm 2015.

4.2. *Phương án 2*: bổ sung quy định về đào tạo và sát hạch lái xe các hạng C1, C1E, hạng D1, D1E

a) Tác động về kinh tế

- Chi phí: phát sinh chi phí cho người lái xe.
- Lợi ích:

Việc người lái xe sử dụng giấy phép lái xe phù hợp với mục đích cá nhân sẽ giảm chi phí xã hội.

b) Tác động về xã hội

- Tích cực:

Tăng tiêu chí lựa chọn về sở hữu giấy phép lái xe đúng với mục đích sử dụng của công dân.

- 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 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 năm 1968.

### ***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 các hạng C1, C1E, hạng D1, D1E.

## **2. Vấn đề 2: bổ sung quy định về Hệ thống thông tin về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ**

### **1. Xác định vấn đề:**

Hiện nay, việc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý người điều khiển phương tiện tham gia giao thông được khai thác, sử dụng qua Hệ thống thông tin về giấy phép lái xe; Hệ thống này được xây dựng và triển khai thực hiện trên 11 năm chủ yếu quản lý về số giấy phép lái xe đã cấp; các phần mềm ứng dụng về quản lý giáo viên, quản lý thời gian và quãng đường học thực hành lái xe chưa được đồng bộ và tích hợp trong Hệ thống; đến nay không đáp ứng được yêu cầu quản lý trong thời đại 4.0.

Tại điểm d khoản 1 Điều 7 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ đã quy định cơ sở dữ liệu về Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, gồm:

*“c) Cơ sở dữ liệu về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ;”*

Đây là nội dung cụ thể hoá chính sách phát triển Chính phủ điện tử của Đảng và Nhà nước trong giai đoạn tới.

Vì vậy, việc quy định chi tiết Hệ thống thông tin về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ, góp phần xây dựng Chính phủ điện tử là bước đệm tiến tới Chính phủ số là cần thiết.

### **2. Mục tiêu chính sách**

Góp phần xây dựng Chính phủ điện tử tiến tới Chính phủ số.

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

Đáp ứng yêu cầu chia sẻ và tích hợp với các cơ sở dữ liệu về trật tự an toàn giao thông khác, góp phần bảo đảm an ninh trật tự trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

### **3 Các phương án đề xuất**

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

- *Phương án 2:* Quy định cụ thể về hoạt động của Hệ thống thông tin về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ.

### **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 đảm bảo tính thống nhất tr**

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: chưa thống nhất và đồng bộ với hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về giao dịch điện tử.

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

4.2. *Phương án 2*: bổ sung quy định về Hệ thống thông tin về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ

a) Tác động về kinh tế

- Chi phí:

Phát sinh chi phí đầu tư của Nhà nước.

- Lợi ích:

Tăng tính hiệu quả trong hoạt động đào tạo, sát hạch lái xe, cấp cấp giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ,

b) Tác động về xã hội

- Tích cực:

**+ Hoạt động đào tạo, sát hạch lái xe .....** được thống nhất trong phạm vi toàn quốc.

+ Rõ ràng, minh bạch và bình đẳng trong quyền và nghĩa vụ của nhà nước và tổ chức, cá nhân trong hoạt động đào tạo, sát hạch lái xe, cấp giấy phép lái xe; đào

tạo, kiểm tra cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng.

- 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: không có.

### ***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 Hệ thống thông tin về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ