|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI |  | CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: /TTr-BGTVT |  | *Hà Nội, ngày tháng năm 2021* |

# TỜ TRÌNH

**DỰ THẢO**

**Đề nghị xây dựng Nghị định quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải)**

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, được sửa đổi, bổ sung năm 2020,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, Bộ Giao thông vận tải xin trình Chính phủ đề nghị xây dựng Nghị định quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải) như sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ ĐỊNH**

1. 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.

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 bổ sung quy định về hoạt động vận tải nội bộ và đưa vào khái niệm đối tượng kinh doanh vận tải hàng hoá không thu tiền trực tiếp.

Quá trình xây dựng Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ thay thế Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 (Nghị định số 86/2014/NĐ-CP), 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 nội bộ và hoạt động vận tải hàng hoá không thu tiền trực tiếp (không kinh doanh vận tải) ra khỏi Nghị định này. Đồng thời, do Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa giao thẩm quyền cho Chính phủ quy định đối với hoạt động vận tải nội bộ và hoạt động vận tải hàng hoá không thu tiền trực tiếp (không kinh doanh vận tải) nên để thực hiện theo Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, được sửa đổi, bổ sung năm 2020; 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. Một số vướng mắc dẫn đến việc cần phải có quy định cụ thể đối với hoạt động vận tải nội bộ và hoạt động vận tải hàng hoá không thu tiền trực tiếp (không kinh doanh vận tải) bằng xe ô tô

- Qua quá trình thực hiện Nghị định số 86/2014/NĐ-CP đã tồn tại tình trạng các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh các ngành nghề khác có vốn đầu tư nước ngoài lớn hơn 51%; các doanh nghiệp này đã đầu tư xe ô tô tải để vận chuyển hàng hóa của đơn vị mình, theo quy định của Nghị định số 86/2014/NĐ-CP thì đây là đối tượng doanh nghiệp kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp và phải cấp Giấy phép kinh doanh vận tải. Tuy nhiên, việc cấp phép cho các doanh nghiệp này nếu thực hiện sẽ vi phạm cam kết của Việt Nam trong Hiệp định gia nhập WTO của Việt Nam (theo đó doanh nghiệp vận tải không được phép vượt quá 49% vốn nước ngoài, thời điểm hiện nay thì không được phép vượt quá 51% vốn nước ngoài). Do vậy, hiện nay đối tượng này đang không được cấp giấy phép kinh doanh vận tải để đảm bảo thực hiện đúng nội dung mà Việt Nam đã cam kết khi gia nhập WTO. Do đó, nếu quy định là hình thức kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp như Nghị định 86/2014/NĐ-CP đã quy định thì bị vướng mắc như đã nêu trên. Vì vậy, cần có quy định riêng cho đối tượng này để phù hợp với các cam kết của Việt Nam và tạo thuận lợi cho hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp trong nước và nước ngoài đầu tư tại Việt Nam.

- Trong thực tế hiện nay, nhiều đơn vị kinh doanh sản xuất hàng hóa tự đầu tư phương tiện để chở người hoặc nguyên liệu, hàng hóa phục vụ cho riêng hoạt động sản xuất kinh doanh của đơn vị mình và không thu tiền từ hoạt động vận chuyển này. Xét về bản chất kinh doanh thì giữa hoạt động vận chuyển này và hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô là khác nhau. Tuy nhiên, xét về yếu tố vận chuyển và đòi hỏi về an toàn giao thông khi vận chuyển thì hoạt động tự đầu tư phương tiện để vận chuyển người, nguyên liệu, hàng hóa so với hoạt động kinh doanh vận tải (hành khách và hàng hóa) là giống nhau, cụ thể: (1) đều sử dụng xe ô tô chở một số lượng người có tính chất đi lại thường xuyên hoặc chở hàng hóa lưu thông trên đường như nhau, (2) yêu cầu về người lái xe như nhau, (3) tác động của hoạt động vận tải đối với an toàn giao thông như nhau.

- Yếu tố hoạt động vận chuyển và tác động đến trật tự an toàn giao thông như nhau, nhưng đối với hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô phải thực hiện các điều kiện về an toàn giao thông rất chặt chẽ còn đối với hình thức vận tải nội bộ thì hiện nay chưa có quy định. Điều này dẫn đến chưa thật sự công bằng trong thực hiện đảm bảo trật tự an toàn giao thông khi sử dụng xe ô tô để vận chuyển người, hàng hóa; ngoài ra, xuất hiện một số hiện tượng đang kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô chuyển sang khai báo không kinh doanh để không bị điều chỉnh bởi các điều kiện về đảm bảo trật tự an toàn giao thông, điều này sẽ dẫn đến sự thiếu minh bạch trong hoạt động vận tải.

- Đánh giá một năm thực hiện 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, hầu hết các Sở Giao thông vận tải đều kiến nghị cần xây dựng và ban hành Nghị định quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải) để đảm bảo quản lý đồng bộ hoạt động vận tải trên địa bàn, lý do chính: (1) Không có hành lang pháp lý rõ ràng để phân định rõ hoạt động kinh doanh vận tải và hoạt động vận tải nội bộ, (2) Thiếu cơ chế quản lý hoạt động vận tải linh hoạt, hiệu quả, phù hợp với nền kinh tế thị trường, (3) Thị trường vận tải đường bộ lộn xộn, kém hiệu quả, mất trật tự an toàn giao thông, cạnh tranh không lành mạnh do lợi dụng kẽ hở chưa có quy định điều chỉnh, thực tế cho thấy có hiện tượng nhiều đơn vị nói rằng họ sử dụng phương tiện để vận tải nội bộ nhưng thực tế lại tham gia và là đơn vị kinh doanh vận tải (kinh doanh không có giấy phép), trong thực tế việc phát hiện các đơn vị kinh doanh trái pháp luật như trên của các lực lượng chức năng là rất khó khăn và hầu như không phát hiện được và không xử lý được kịp thời.

Từ lý do nêu trên, cần thiết phải có quy định cụ thể đối với hoạt động vận tải nội bộ để đảm bảo vừa thuận lợi cho hoạt động sản xuất kinh doanh của các đơn vị sản xuất nhưng không kinh doanh vận tải, vừa đảm bảo trật tự an toàn giao thông, an toàn cho người và hàng hóa khi vận chuyển.

Chính vì vậy, việc xây dựng để ban hành Nghị định quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải) là hoàn toàn phù hợp với các quy định hiện hành và đáp ứng yêu cầu thực tiễn. Các nội dung trong dự thảo Nghị định này đều mang tính thống nhất, đồng bộ với các quy định khác có liên quan, đặc biệt là phù hợp với Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật mới ban hành.

**II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH**

**1. Mục đích**

- Việc xây dựng Nghị định nhằm mục đích tiếp tục hoàn thiện quy định của pháp luật, tạo hành lang pháp lý đầy đủ nhằm quản lý toàn diện hoạt động vận tải (bao gồm cả hoạt động không kinh doanh vận tải).

- Tăng cường công tác quản lý hoạt động vận tải đường bộ, tạo sự công bằng, bình đẳng, ổn định giữa hoạt động vận tải nội bộ với hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

- Nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước về vận tải và an toàn giao thông, tạo điều kiện để đơn vị vận chuyển thực hiện tốt hơn các quy định của pháp luật, 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.

**2. Quan điểm xây dựng Nghị định**

- Đáp ứng kịp thời yêu cầu của thực tiễn về hoạt động vận tải hiện tại và các năm tiếp theo.

- Kế thừa các quy định từ Nghị định 86/2014/NĐ-CP và Nghị định 10/2020/NĐ-CP.

- Đưa một số quy định quản lý an toàn giao thông trong hoạt động vận tải từ các Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT và Nghị định 10/2020/NĐ-CP và dự thảo Nghị định để phù hợp với quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

- Đơn giảm hoá thủ tục hành chính theo chủ trương cải cách thủ tục hành chính của Chính phủ nhằm tạo điều kiện cho doanh nghiệp và người dân, giảm chi phí.

- Tạo môi trường hoạt động vận tải bình đẳng các loại hình kinh doanh vận tải bảo đảm cạnh tranh lành mạnh và minh bạch; tăng cường hiệu lực, hiệu quả của công tác quản lý nhà nước.

**III. PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH, ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG CỦA NGHỊ ĐỊNH**

**1. Phạm vi điều chỉnh**

Nội dung của nghị định quy định về việc tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải).

**2.** **Đối tượng áp dụng**

Đối tượng áp dụng Nghị định bao gồm cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô, trừ các cơ quan, tổ chức sau:

- Các cơ quan: Đảng, Quốc hội và Chính phủ; các Bộ, cơ quan ngang Bộ; các cơ quan quản lý nhà nước thuộc Bộ, thuộc cơ quan ngang Bộ; các cơ quan quản lý nhà nước tại địa phương, hội đồng nhân dân các cấp;

- Các cơ quan ngoại giao, các đại sứ quán, các tổ chức quốc tế, các tổ chức phi chính phủ có trụ sở tại Việt Nam;

- Các tổ chức chính trị, chính trị - xã hội và đoàn thể ở Trung ương và địa phương;

- Các đơn vị sử dụng xe cứu hỏa, cứu thương.

**IV. MỤC TIÊU, NỘI DUNG CỦA CHÍNH SÁCH, GIẢI PHÁP THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH TRONG ĐỀ NGHỊ XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH**

**1. Chính sách 1: Quản lý hoạt động vận tải người nội bộ bằng xe ô tô**

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước: (1) Hoàn thiện cơ chế quản lý hoạt động vận tải phù hợp với nền kinh tế thị trường; (2) Xác định được phương tiện không kinh doanh và phương tiện kinh doanh vận tải đường bộ bằng xe ô tô; (3) 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. Quản lý thời gian lái xe liên tục, thời gian làm việc của lái xe trong ngày; (4) 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; (5) 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; (6) 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; (7) 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: (1) Bảo vệ được người và tài sản của đơn vị mình do phương tiện hoạt động được kiểm soát chặt chẽ hơn; (2) 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; (3) 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 Giao thông vận tải địa phương phải tốn thêm thời gian để thực hiện cấp phù hiệu và theo dõi, giám sát hoạt động của đối tượng này (không phát sinh thêm bộ máy, biên chế). Đội ngũ cán bộ, công chức đang thực hiện nhiệm vụ cấp giấy phép kinh doanh vận tải, cấp phù hiệu cho xe kinh doanh vận tải theo Nghị định 10/2020/NĐ-CP sẽ đảm nhận thêm việc cấp phù hiệu cho xe vận tải nội bộ theo quy định tại Nghị định này.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: Phát sinh chi phí và thời gian để thực hiện các thủ tục cấp phù hiệu cho phương tiện. Cụ thể: (1) 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 vận chuyển người nội bộ phải thực hiện lắp thiết bị GSHT, cấp phù hiệu khoảng 40.000 - 50.000 xe; (2) Chi phí cấp phù hiệu: thực hiện thông qua DVC trực tuyến, không tính phí; (3) Chi phí lắp đặt thiết bị GSHT: khoảng 1,5 triệu đồng/xe/thiết bị; tổng chi phí cho 50.000 xe vào khoảng 75 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 cấp phù hiệu.

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.

e) 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.

g) 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.

**2. Chính sách 2: Quản lý hoạt động vận tải hàng hoá nội bộ bằng xe ô tô.**

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước: (1) Hoàn thiện cơ chế quản lý hoạt động vận tải phù hợp với nền kinh tế thị trường; (2) Xác định được phương tiện không kinh doanh và phương tiện kinh doanh vận tải đường bộ bằng xe ô tô; (3) 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. Quản lý thời gian lái xe liên tục, thời gian làm việc của lái xe trong ngày; (4) 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; (5) 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. (6) 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; (7) 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: (1) Bảo vệ được người và tài sản của đơn vị mình do phương tiện hoạt động được kiểm soát chặt chẽ hơn; (2) 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; (3) 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 Giao thông vận tải địa phương phải tốn thêm thời gian để thực hiện cấp phù hiệu và theo dõi, giám sát hoạt động của đối tượng này (không phát sinh thêm bộ máy, biên chế). Đội ngũ cán bộ, công chức đang thực hiện nhiệm vụ cấp giấy phép kinh doanh vận tải, cấp phù hiệu cho xe kinh doanh vận tải theo Nghị định 10/2020/NĐ-CP sẽ đảm nhận thêm việc cấp phù hiệu cho xe vận tải nội bộ theo quy định tại Nghị định này.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: Phát sinh chi phí và thời gian để thực hiện các thủ tục cấp phù hiệu cho phương tiện.

Tổng số phương tiện không kinh doanh vận tải khoảng 900.000 xe (bao gồm cả xe tải van và xe Pickup) đã được nêu tại Chính sách 1.

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 cấp phù hiệu.

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;

e) 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.

*Báo cáo đánh giá tác động của các chính sách nói trên được trình bày kèm theo Tờ trình.*

**V. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THI HÀNH NGHỊ ĐỊNH SAU KHI ĐƯỢC THÔNG QUA**

1. Về nguồn lực và điều kiện bảo đảm cho việc thực thi Nghị định, do nội dung và tính chất quản lý, tổ chức thực hiện đối với hoạt động vận tải nội bộ tương tự nội dung đang thực hiện quản lý đối với hoạt động kinh doanh vận tải nên toàn bộ nguồn lực và điều kiện bảo đảm cho việc thực thi Nghị định chính là nguồn lực và điều kiện hiện đang triển khai Nghị định 10/2020/NĐ-CP, không phát sinh thêm nguồn lực và các điều kiện sau khi Nghị định được thông qua.

2. Sau khi Nghị định được ban hành, Bộ Giao thông vận tải đảm bảo cho việc thi hành như sau:

- Phối hợp Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố và Bộ ngành chỉ đạo Sở Giao thông vận tải các địa phương, các cơ quan quản lý nhà nước, hiệp hội có liên quan thực hiện phổ biến, tuyên truyền các nội dung được quy định tại Nghị định.

- Phổ biến thông tin qua các phương tiện truyền thông, các đối tượng chịu sự tác động trực tiếp để biết, sẵn sàng cho việc thực thi, áp dụng Nghị định.

- Bám sát việc triển khai thực tế của các quy định, giải đáp kịp thời các khó khăn, vướng mắc của doanh nghiệp trong việc triển khai thực hiện các quy định của Nghị định.

- Thanh tra, kiểm tra, giám sát việc thi hành Nghị định.

**VI. THỜI GIAN DỰ KIẾN TRÌNH THÔNG QUA NGHỊ ĐỊNH**

Thời gian dự kiến trình Chính phủ thông qua Nghị định: **Tháng 12 năm 2021**.

Hồ sơ xây dựng Nghị định Nghị định quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô, gồm có:

*(1) Báo cáo tác động của chính sách trong đề nghị xây dựng Nghị định;*

*(2) Báo cáo đánh giá thực trạng các vấn đề liên quan đến đề nghị xây dựng nghị định;*

*(3) Bản tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến góp ý;*

*(4) Dự thảo Nghị định của Chính phủ quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô.*

Trên đây là Tờ trình đề nghị xây dựng Nghị định quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô, Bộ Giao thông vận tải xin kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);  - Các Phó Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);  - Văn phòng Chính phủ;  - Bộ Tư pháp;  - Các Thứ trưởng (để biết);  - Vụ Pháp chế;  - Tổng cục ĐBVN (để biết);  - Lưu VT, V.Tải (Phong 5b). | **BỘ TRƯỞNG**  **Nguyễn Văn Thể** |
|  |