|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI** |  | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: /BC-BGTVT |  |  *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.

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 bổ sung 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 Giao thông vận tải 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, 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. Mục tiêu xây dựng chính sách**

a) Mục tiêu tổng thể

Đảm bảo việc tổ chức, quản lý đối với hoạt động vận tải nội bộ nhằm phân tách minh bạch giữa kinh doanh vận tải và hoạt động vận chuyển phục vụ nội bộ; đảm bảo tăng cường công tác an toàn giao thông khi tổ chức vận chuyển.

b) Mục tiêu cụ thể

- 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**

**1. Đánh giá chung hoàn thiện khung pháp lý quản lý hoạt động vận tải nội bộ**

a) 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.

- 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.

b) 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.

c) Các phương án 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 cấp phù hiệu và lắp đặt thiết bị giám sát hành trình.

**2. 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**

a) Phương án 1

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.

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 do các đơn vị kinh doanh vận tải sẽ không thực hiện đăng ký kinh doanh theo quy định tại Nghị định 10/2020/NĐ-CP mà khi đó các doanh nghiệp này sẽ kê khai là đang vận tải nội bộ; 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 do khi đó sẽ hình thành một số lượng lớn đơn vị kinh doanh vận tải chuyển sang đăng ký hoạt động vận tải nội bộ để không phải thực hiện các quy định như ứng dụng công nghệ thông tin quản lý, cung cấp các thông tin về chuyến đi theo quy định đang áp dụng đối với các đơn vị kinh doanh vận tải. Các đơn vị này sẽ không phải bỏ ra các khoản chi phí đầu tư để đổi mới công nghệ quản lý, áp dụng các biện pháp quản lý an toàn giao thông, đưa ra mức giá thấp để cạnh tranh với các đơn vị kinh doanh vận tải.

+ 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.

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.

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

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.

b) Phương án 2

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

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.

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 400.000 xe, 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 1,2 triệu đồng/xe/thiết bị; tổng chi phí cho 50.000 xe vào khoảng 60 tỷ đồng.

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.

Tác động của thủ tục hành chính: chính sách sẽ làm tăng thủ tục hành chính về cấp phù hiệu.

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.

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

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.

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 400.000 xe, trong đó tổng số phương tiện vận chuyển hàng hoá nội bộ phải thực hiện lắp thiết bị GSHT, cấp phù hiệu khoảng 350.000 - 360.000 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 1,2 triệu đồng/xe/thiết bị; tổng chi phí cho 360.000 xe vào khoảng 430 tỷ đồng.

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.

Tác động của thủ tục hành chính: chính sách sẽ làm tăng thủ tục hành chính về cấp phù hiệu.

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.

d) Kiến nghị

Từ những phân tích việc ban hành Nghị định để quy định chi tiết tổ chức, quản lý đối với hoạt động vận tải nội bộ sẽ 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. Ý KIẾN THAM VẤN**

Thực hiện quy định tại Nghị định 10/2020/NĐ-CP, Bộ Giao thông vận tải đã hoàn thiện 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).

Ngày 11/11/2020, Bộ Giao thông vận tải đã có Tờ trình số 11358/TTr-BGTVT trình Chính phủ Hồ sơ xây dựng Nghị định quy định về quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải).

Ngày 09/02/2021, Văn phòng Chính phủ có Văn bản số 1005/VPCP-CN thông báo ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng: *“Chủ trương xây dựng Nghị định quy định quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải) đã được quy định tại Khoản 10 Điều 23 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17 tháng 01 năm 2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Yêu cầu Bộ Giao thông vận tải khẩn trương chủ trì, phối hợp với Bộ Tư pháp và các cơ quan có liên quan thực hiện đúng trình tự, thủ tục xây dựng Nghị định nêu trên theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, được sửa đổi, bổ sung năm 2020.”*

Thực hiện trình tự, thủ tục theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, được sửa đổi, bổ sung năm 2020; ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng tại Văn bản số 1005/VPCP-CN, Bộ Giao thông vận tải gửi Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị định nêu trên đến Văn phòng Chính phủ; Các Bộ: Nội vụ, Ngoại giao, Tư pháp, Tài chính, Quốc phòng, Công an; Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam; Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam; Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam để xin ý kiến góp ý.

Ngoài ra, Bộ Giao thông vận tải đã tổng hợp ý kiến của 63 Sở Giao thông vận tải về việc sơ kết, 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, qua đó tiếp thu cập nhật ý kiến đề xuất của các Sở Giao thông vận tải đối với nội dung yêu cầu về quản lý hoạt động vận tải nội bộ hiện nay.

Trên cơ sở ý kiến góp ý của các và cơ quan nêu trên (Báo cáo tiếp thu ý kiến gửi kèm Hồ sơ trình), Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu, hoàn thiện hồ sơ theo quy định.

**IV. GIÁM SÁT VÀ ĐÁNH GIÁ**

1. Cơ quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành chính sách: Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Chủ tịch Ủy ban nhân dân 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.

**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);- Vụ Pháp chế;- Tổng cục ĐBVN;- Lưu: VT, V.Tải (3b). | **KT. BỘ TRƯỞNG****THỨ TRƯỞNG** **Lê Đình Thọ** |