BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số:7247 /BC-BGTVT	*Hà Nội, ngày 22 tháng 07 năm 2021*

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH
Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ và đường sắt; hàng không dân dụng

Kính gửi: Bộ Tư pháp

Thực hiện Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2020) và Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 154/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020), Bộ Giao thông vận tải báo cáo đánh giá tác động của chính sách đối với dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ và đường sắt; hàng không dân dụng như sau:

I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ BẤT CẬP TỔNG QUAN

1. Bối cảnh xây dựng chính sách

Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sau đây gọi là Luật XLVPHC) là đạo luật có nội dung lớn, phức tạp, liên quan đến nhiệm vụ, quyền hạn của rất nhiều cơ quan nhà nước từ trung ương đến địa phương, có tác động đến hầu hết các chủ thể trong xã hội. Đây là cơ sở pháp lý quan trọng góp phần đảm bảo kỷ cương hành chính; bảo vệ an ninh, trật tự, an toàn xã hội, quyền và lợi ích hợp pháp của công dân, tổ chức.

Tại Kỳ họp thứ 10, ngày 13/11/2020, Quốc hội khóa XIV đã thông qua Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật XLVPHC, có hiệu lực kể từ ngày 01/01/2022 (sau đây gọi là Luật số 67/2020/QH14). Luật số 67/2020/QH14 đã sửa đổi, bổ sung nội dung của 66/142 điều (trong đó có 16 điều sửa đổi, bổ sung toàn diện, sửa kỹ thuật 11/142 điều, bổ sung mới 04 điều, bãi bỏ 03 điều của Luật XLVPHC. Theo đó, Luật có nhiều nội dung mới như: Bổ sung giải thích thuật ngữ "tái phạm", quy định cụ thể về nguyên tắc xử phạt đối với từng hành vi trong trường hợp "vi phạm hành chính nhiều lần", bổ sung quy định Chính phủ được giao quy định hành vi vi phạm hành chính đã kết thúc và hành vi vi phạm hành chính đang thực hiện; tăng mức phạt tiền tối đa trong một một số lĩnh vực (trong đó có lĩnh vực giao thông đường bộ); tăng thẩm quyền xử phạt của một số chức danh,... Vì vậy, các nội dung liên quan đến xử phạt vi phạm

trong các lĩnh vực hàng hải (được quy định tại Nghị định số 142/2017/NĐ-CP ngày 11/12/2017), lĩnh vực đường bộ, đường sắt (được quy định tại Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019), lĩnh vực hàng không dân dụng (được quy định tại Nghị định số 162/2018/NĐ-CP ngày 30/11/2018) phải được cập nhật, sửa đổi, bổ sung để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất với Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính và triển khai thực hiện từ ngày 01/01/2022.

Sau hơn 03 năm triển khai thực hiện thi hành Nghị định số 142/2017/NĐ-CP ngày 11/12/2017 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải, 02 năm triển khai thực hiện Nghị định số 162/2018/NĐ-CP ngày 30/11/2018 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng, hơn 01 năm triển khai thực hiện Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt cũng đặt ra vấn đề cần phải nghiên cứu sửa đổi, bổ sung để khắc phục những bất cập và phù hợp với thực tiễn như:

- Đối với xử phạt vi phạm trong lĩnh vực hàng hải: chưa có quy định xử phạt đối với hành vi vi phạm về quản lý thu gom và xử lý chất thải từ tàu thuyền trong vùng nước cảng; về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu thuyền gây ra; về kiểm soát các hệ thống chống hà độc hại của tàu; về quản lý, kiểm soát nước dằn, cặn nước dằn của tàu thuyền; về nhận chìm chất nạo vét; về lao động hàng hải, khai báo tai nạn lao động hàng hải; về phòng chống thiên tai trong lĩnh vực hàng hải; về phòng chống dịch bệnh truyền nhiễm trong lĩnh vực hàng hải,…

- Đối với xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực đường bộ: mức xử phạt đối với một số hành vi vi phạm chưa phù hợp, cần nghiên cứu điều chỉnh cho phù hợp với tính chất, mức độ của hành vi như: chở vượt quá khối lượng chuyên chở theo Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; chở quá sức chở của đầu kéo; xe không đúng kích thước thành thùng; đặc biệt là các hành vi vi phạm liên quan đến chở hàng siêu trường, siêu trọng, chở quá khổ, quá tải cầu đường,…

- Đối với xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng: chưa có quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong phòng chống dịch bệnh truyền nhiễm trong lĩnh vực hàng không, chưa có quy định về xử phạt vi phạm hành chính về quản lý nhiên liệu tiêu thụ và phát thải khí CO_2 từ tàu bay,…

Ngoài ra, sau khi trong lĩnh vực giao thông hàng hải, đường bộ, đường sắt và hàng không dân dụng có nhiều văn bản quy phạm pháp luật mới được ban hành, đòi hỏi cần phải rà soát để cập nhật, bổ sung mới hoặc sửa đổi các hành vi vi phạm hành chính trong các lĩnh vực đó để bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ.

Ngoài ra, trong lĩnh vực giao thông hàng hải, đường bộ, đường sắt và hàng không dân dụng có nhiều văn bản quy phạm pháp luật mới được ban hành, đòi

hỏi cần phải rà soát để cập nhật, bổ sung mới hoặc sửa đổi các hành vi vi phạm hành chính trong các lĩnh vực đó để bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

- Góp phần hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính nói chung và xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường bộ và đường sắt, hàng không dân dụng nói riêng, tạo cơ sở pháp lý cho việc xủ phạt vi phạm hành chính được thực thi hiệu quả; bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ trong hệ thống pháp luật.

- Bảo đảm quy định đầy đủ hành vi vi phạm hành chính, không bỏ lọt vi phạm; hành vi vi phạm hành chính rõ ràng; mức xử phạt hành chính phù hợp với tính chất, mức độ nguy hiểm của hành vi.

- Bảo đảm răn đe và phòng ngừa, ngăn chặn hành vi vi phạm hành chính; bảo đảm an toàn giao thông và góp phần nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường bộ và đường sắt, hàng không dân dụng.

II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH

1. Chính sách 1: Rà soát, sửa đổi, bổ sung các quy định của Nghị định số 142/2017/NĐ-CP, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP, Nghị định số 162/2018/NĐ-CP trên cơ sở các quy định mới của Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính.

1.1. Xác định vấn đề bất cập

Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính có nhiều điểm mới chưa được điều chỉnh trong Nghị định số 142/2017/NĐ-CP, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP, Nghị định số 162/2018/NĐ-CP như: tăng mức phạt tiền tối đa trong lĩnh vực giao thông đường bộ từ 40.000.000 đồng lên 75.000.000 đồng; tăng thẩm quyền xử phạt của một số chức danh như Giám đốc Cảng vụ Hàng hải, Giám đốc Cảng vụ hàng không, …; sửa đổi thẩm quyền tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm của một số chức danh; sửa đổi quy định về cách xác định mức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề,…

1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề:

Rà soát các quy định chưa phù hợp trong Nghị định số 142/2017/NĐ-CP, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP, Nghị định số 162/2018/NĐ-CP để sửa đổi, bổ sung nhằm đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ với Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính.

1.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề:

Giải pháp 1: Sửa đổi, bổ sung các quy định chưa phù hợp trong Nghị định số 142/2017/NĐ-CP, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP, Nghị định số

162/2018/NĐ-CP để sửa đổi, bổ sung nhằm đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ với Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính.

Giải pháp 2: Chỉ sửa đổi, bổ sung quy định về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính để phù hợp với Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính.

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

Giải pháp 1: Sửa đổi, bổ sung các quy định chưa phù hợp trong Nghị định số 142/2017/NĐ-CP, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP, Nghị định số 162/2018/NĐ-CP để sửa đổi, bổ sung nhằm đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ với Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính.

Tác động tích cực:

(1) Tác động đối với nhà nước:

- Bảo đảm cơ chế pháp lý cho lực lượng chức năng xử lý vi phạm hành chính bảo đảm tính minh bạch, công bằng.

(2) Tác động đối với người dân và doanh nghiệp:

Bảo vệ quyền lợi, lợi ích hợp pháp, chính đáng cho người dân và doanh nghiệp; giúp người dân và doanh nghiệp dễ hiểu, dễ theo dõi, nắm bắt được các quy định pháp luật mới để tự điều chỉnh hành vi một cách phù hợp cũng như bảo vệ được quyền lợi chính đáng của mình.

(3) Tác động về giới: Không làm phát sinh tác động về giới

(4) Tác động của thủ tục hành chính: Không làm phát sinh thủ tục hành chính.

(5) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Bảo đảm tính minh bạch, rõ ràng, thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

Giải pháp 2: Chỉ sửa đổi, bổ sung quy định về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính để phù hợp với Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính.

Tác động tích cực:

(1) Tác động đối với nhà nước:

- Bảo đảm cơ chế pháp lý cho người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính đối với các hành vi vi phạm hành chính xảy ra.

(2) Tác động đối với người dân và doanh nghiệp: Bảo đảm người dân nắm bắt được các quy định mới về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính

(3) Tác động về giới: Không làm phát sinh tác động về giới

(4) Tác động của thủ tục hành chính: Không làm phát sinh thủ tục hành chính.

Tác động tiêu cực:

Việc chỉ sửa đổi, bổ sung quy định về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính chưa đảm bảo phù hợp, thống nhất, đồng bộ với Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính nói riêng và hệ thống pháp luật nói chung.

1.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn:

- Giải pháp lực chọn: Giải pháp 1

- Thẩm quyền ban hành chính sách: Chính phủ

2. Chính sách 2: Rà soát, bổ sung những hành vi vi phạm hành chính mới phát sinh trên cơ sở các văn bản quy phạm pháp luật mới ban hành

2.1. Xác định vấn đề bất cập

Sau khi Nghị định số 142/2017/NĐ-CP, Nghị định số 162/2018/NĐ-CP, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ban hành, có nhiều văn bản quy phạm pháp luật mới trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường bộ và đường sắt; hàng không dân dụng mới ban hành làm phát sinh những quan hệ xã hội và cần có biện pháp chế tài hành chính để bảo đảm tính răn đe, phòng ngừa và ngăn chặn hành vi vi phạm. Tuy nhiên, các hành vi vi phạm hành chính này chưa được điều chỉnh trong Nghị định số 142/2017/NĐ-CP, Nghị định số 162/2018/NĐ-CP, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP như:

- Đối với lĩnh vực hàng hải: các hành vi vi phạm về quản lý thu gom và xử lý chất thải từ tàu thuyền trong vùng nước cảng biển; về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu thuyền gây ra; về kiểm soát các hệ thống chống hà độc hại của tàu; về quản lý, kiểm soát nước dằn, cặn nước dằn của tàu thuyền; về nhận chìm chất nạo vét; về lao động hàng hải, khai báo tai nạn lao động hàng hải; về phòng chống thiên tai trong lĩnh vực hàng hải; về phòng chống dịch bệnh truyền nhiễm trong lĩnh vực hàng hải; …

- Đối với lĩnh vực giao thông đường bộ: các hành vi vi phạm về lắp đặt, sử dụng, cung cấp, cập nhật, truyền dữ liệu camera gắn trên xe kinh doanh vận tải.

- Đối với lĩnh vực đường sắt: các hành vi vi phạm đối với người trực tiếp điều khiển phương tiện giao thông đường sắt phục vụ dây truyền công nghệ của doanh nghiệp.

- Đối với lĩnh vực hàng không dân dụng: vi phạm hành chính trong phòng chống dịch bệnh truyền nhiễm trong lĩnh vực hàng không, chưa có quy định về xử phạt vi phạm hành chính về quản lý nhiên liệu tiêu thụ và phát thải khí CO_2 từ tàu bay,…

2.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề:

Bổ sung các hành vi vi phạm hành chính phát sinh, chưa được điều chỉnh tại các Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường sắt và đường bộ, hàng không dân dụng trên cơ sở rà soát các văn bản quy phạm pháp luật mới ban hành và trong các Nghị định xử phạt vi phạm hành chính khác để bảo đảm mọi hành vi vi phạm hành chính xảy ra trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường bộ và đường sắt, hàng không dân dụng đều bị xử phạt nghiêm minh, công bằng; mức xử phạt vi phạm phù hợp với tính chất, mức độ nguy hiểm của hành vi vi phạm hành chính bảo đảm tính răn đe; đồng thời tạo cơ sở pháp lý cho lực lượng chức năng có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính.

2.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề:

Giải pháp 1:

- Bổ sung hành vi vi phạm hành chính mới phát sinh trong các văn bản quy phạm pháp luật mới ban hành trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường bộ và đường sắt, hàng không dân dụng.

- Bổ sung các hành vi vi phạm hành chính có tính chất đặc được quy định trong Nghị định xử phạt vi phạm hành chính khác mà chưa được điều chỉnh trong Nghị định xử phạt hành chính trong lĩnh vực hàng hải, hàng không dân dụng.

Giải pháp 2:

- Bổ sung hành vi vi phạm hành chính mới phát sinh trong các văn bản quy phạm pháp luật mới ban hành trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường bộ và đường sắt, hàng không dân dụng.

- Bổ sung tất cả các hành vi vi phạm hành chính xảy ra trong lĩnh vực hàng hải, hàng không dân dụng đang được quy định tại Nghị định xử phạt vi phạm hành chính khác mà chưa được quy định trong Nghị định xử phạt hành chính trong lĩnh vực hàng hải, hàng không dân dụng.

Giải pháp 3:

- Bổ sung hành vi vi phạm hành chính mới phát sinh trong các văn bản quy phạm pháp luật mới ban hành trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường bộ và đường sắt, hàng không dân dụng.

- Sửa đổi các Nghị định xử phạt vi phạm hành chính có liên quan để bổ sung thẩm quyền cho lực lượng chức năng ngành giao thông vận tải.

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

Giải pháp 1: Bổ sung hành vi vi phạm hành chính mới phát sinh trong các văn bản quy phạm pháp luật mới ban hành trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường bộ và đường sắt, hàng không dân dụng; bổ sung các hành vi vi phạm

hành chính có tính chất đặc được quy định trong Nghị định xử phạt vi phạm hành chính khác mà chưa được điều chỉnh trong Nghị định xử phạt hành chính trong lĩnh vực hàng hải, hàng không dân dụng.

Tác động tích cực:

(2) Tác động đối với nhà nước:

- Tạo môi trường đầu tư, kinh doanh cạnh tranh công bằng, bình đẳng, minh bạch hiệu quả cho người dân và doanh nghiệp; bảo đảm các quy định của pháp luật được chấp hành nghiêm chỉnh;

- Bảo đảm không bỏ lọt các hành vi vi phạm hành chính.

- Bảo đảm cơ chế pháp lý cho người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính đối với các hành vi vi phạm hành chính xảy ra.

(2) Tác động đối với người dân và doanh nghiệp:

Bảo vệ quyền lợi, lợi ích hợp pháp, chính đáng cho người dân và doanh nghiệp; giúp người dân và doanh nghiệp dễ hiểu, dễ theo dõi, nắm bắt được các quy định pháp luật một cách rõ ràng để tự điều chỉnh hành vi một cách phù hợp cũng như bảo vệ được quyền lợi chính đáng của mình.

(3) Tác động về giới: Không làm phát sinh tác động về giới

(4) Tác động của thủ tục hành chính: Không làm phát sinh thủ tục hành chính.

(5) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Bảo đảm tính minh bạch, rõ ràng, thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

Giải pháp 2: Bổ sung hành vi vi phạm hành chính mới phát sinh trong các văn bản quy phạm pháp luật mới ban hành trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường bộ và đường sắt, hàng không dân dụng; Bổ sung tất cả các hành vi vi phạm hành chính xảy ra trong lĩnh vực hàng hải, hàng không dân dụng đang được quy định tại Nghị định xử phạt vi phạm hành chính khác mà chưa được quy định trong Nghị định xử phạt hành chính trong lĩnh vực hàng hải, hàng không dân dụng.

Tác động tích cực:

(1) Tác động đối với nhà nước:

- Tạo môi trường đầu tư, kinh doanh cạnh tranh công bằng, bình đẳng, minh bạch hiệu quả cho người dân và doanh nghiệp; bảo đảm các quy định của pháp luật được chấp hành nghiêm chỉnh;

- Bảo đảm cơ chế pháp lý cho người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính đối với các hành vi vi phạm hành chính xảy ra.

(2) Tác động đối với người dân và doanh nghiệp: Bảo vệ quyền lợi, lợi ích hợp pháp, chính đáng cho người dân và doanh nghiệp.

(3) Tác động về giới: Không làm phát sinh tác động về giới

(4) Tác động của thủ tục hành chính: Không làm phát sinh thủ tục hành chính.

(5) Đối với hệ thống pháp luật: Bảo đảm tính minh bạch, rõ ràng, thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

Tác động tiêu cực:

(1) Tác động đối với nhà nước:

- Dễ để lọt các hành vi vi phạm hành chính.

- Lực lượng chức năng có thẩm quyền xử phạt khi thi hành nhiệm vụ lung túng trong việc áp dụng hành vi, mức xử phạt vi phạm hành chính.

(2) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Dễ dẫn đến các quy định về mức xử phạt vi phạm hành chính không thống nhất giữa các văn bản.

Giải pháp 3: Bổ sung hành vi vi phạm hành chính mới phát sinh trong các văn bản quy phạm pháp luật mới ban hành trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường bộ và đường sắt, hàng không dân dụng; sửa đổi các Nghị định xử phạt vi phạm hành chính có liên quan để bổ sung thẩm quyền cho lực lượng chức năng ngành giao thông vận tải.

Tác động tích cực:

(1) Tác động đối với nhà nước:

- Tạo môi trường đầu tư, kinh doanh cạnh tranh công bằng, bình đẳng, minh bạch hiệu quả cho người dân và doanh nghiệp; bảo đảm các quy định của pháp luật được chấp hành nghiêm chỉnh;

- Bảo đảm cơ chế pháp lý cho người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính đối với các hành vi vi phạm hành chính xảy ra.

(2) Tác động về giới: Không làm phát sinh tác động về giới

(3) Tác động của thủ tục hành chính: Không làm phát sinh thủ tục hành chính.

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Bảo đảm tính minh bạch, rõ ràng, thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật;

Tác động tiêu cực:

Hiện nay, số lượng Nghị định quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong các lĩnh vực rất lớn. Việc sửa đổi, bổ sung các Nghị định này cùng một lúc để đảm bảo tính đồng bộ là không khả thi. Do đó, kiến nghị sửa đổi, bổ sung các nội dung đề xuất trong dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều các Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ

và đường sắt; hàng không dân dụng để đảm bảo tính kịp thời, không bỏ lọt hành vi vi phạm.

2.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn:

- Giải pháp lực chọn: Giải pháp 1

- Thẩm quyền ban hành chính sách: Chính phủ

3. Chính sách 3: Tách các hành vi vi phạm hành chính còn chung chung thành các hành vi vi phạm hành chính cụ thể đảm bảo tính khả thi trong quá trình áp dụng; bãi bỏ các hành vi vi phạm hành chính không còn phù hợp; chỉnh lý cách mô tả hành vi vi phạm cho thống nhất với các văn bản quy phạm pháp luật khác.

3.1. Xác định vấn đề bất cập

Một số hành vi vi phạm hành chính quy định trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ và đường sắt; hàng không dân dụng còn chung chung; một số hành vi vi phạm không còn phù hợp do các văn bản quy phạm pháp luật mới ban hành đã bải bỏ quy định trong các văn bản trước đây hoặc một số hành vi vi phạm thể hiện không đúng với nội dung quy định trong các văn bản quy phạm pháp luật khác.

3.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề:

Quy định rõ ràng, cụ thể hành vi vi phạm hành chính và thể hiện chính xác nội dung của hành vi vi phạm hành chính để thuận tiện áp dụng trong thực hiện, đồng thời điều chỉnh mức xử phạt của một số hành vi vi phạm hành chính cho phù hợp với tính chất, mức độ của hành vi vi phạm, đảm bảo tính răn đe; bãi bỏ các hành vi vi phạm hành chính không còn phù hợp, cần thiết.

3.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề:

Giải pháp 1: tách các hành vi vi phạm hành chính quy định còn chung chung theo hướng quy định cụ thể, rõ rang để thuận tiện cho việc áp dụng; rà soát để bãi bỏ các hành vi vi phạm hành chính không còn phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan; rà soát mô tả lại các hành vi vi phạm cho phù hợp, thống nhất với các văn bản quy phạm pháp luật khác và thể hiện rõ nội hàm của hành vi vi phạm; rà soát điều chỉnh mức xử phạt vi phạm hành chính của một số hành vi vi phạm cho phù hợp tính chất, mứ độ vi phạm của hành vi vi phạm, đảm bảo tính răn đe.

Giải pháp 2: tách các hành vi vi phạm hành chính quy định chung chung theo hướng quy định cụ thể, rõ ràng để thuận tiện cho việc áp dụng và chỉnh lý cách mô tả của các hành vi vi phạm hành chính để thể hiện rõ nội hàm của hành vi vi phạm.

Giải pháp 3: bãi bỏ các hành vi vi phạm hành chính không còn phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan

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

Giải pháp 1: tách các hành vi vi phạm hành chính quy định còn chung chung theo hướng quy định cụ thể, rõ rang để thuận tiện cho việc áp dụng; rà soát để bãi bỏ các hành vi vi phạm hành chính không còn phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan; rà soát mô tả lại các hành vi vi phạm cho phù hợp, thống nhất với các văn bản quy phạm pháp luật khác và thể hiện rõ nội hàm của hành vi vi phạm; rà soát điều chỉnh mức xử phạt vi phạm hành chính của một số hành vi vi phạm cho phù hợp tính chất, mức độ vi phạm của hành vi vi phạm, đảm bảo tính răn đe.

(1) Tác động đối với nhà nước:

Giúp lực lượng chức năng có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính dễ dàng áp dụng các quy định trong thực tế, tiến hành xử phạt các hành vi vi phạm hành chính đúng đối tượng, đúng lỗi, đúng tính chất, mức độ vi phạm của hành vi; không bỏ lọt hành vi vi phạm hành chính, cũng không lạm dụng những quy định chung chung để xử phạt không thích đáng bảo đảm tính công bằng, minh bạch trong xử lý vi phạm hành chính.

(2) Tác động đối với người dân và doanh nghiệp:

Bảo vệ quyền lợi, lợi ích hợp pháp, chính đáng cho người dân và doanh nghiệp; giúp người dân và doanh nghiệp dễ hiểu, dễ theo dõi, nắm bắt được các quy định pháp luật một cách rõ ràng để tự điều chỉnh hành vi một cách phù hợp cũng như bảo vệ được quyền lợi chính đáng của mình.

(3) Tác động về giới: Không làm phát sinh tác động về giới

(4) Tác động của thủ tục hành chính: Không làm phát sinh thủ tục hành chính.

(3) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Bảo đảm tính minh bạch, rõ ràng, thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

Giải pháp 2: tách các hành vi vi phạm hành chính quy định chung chung theo hướng quy định cụ thể, rõ ràng để thuận tiện cho việc áp dụng và chỉnh lý cách mô tả của các hành vi vi phạm hành chính để thể hiện rõ nội hàm của hành vi vi phạm.

Tác động tích cực:

(1) Tác động đối với nhà nước:

Giúp lực lượng chức năng có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính dễ dàng áp dụng các quy định trong thực tế; không bỏ lọt hành vi vi phạm hành chính, cũng không lạm dụng những quy định chung chung để xử phạt không thích đáng bảo đảm tính công bằng, minh bạch trong xử lý vi phạm hành chính.

(3) Tác động đối với người dân và doanh nghiệp:

Giúp người dân và doanh nghiệp dễ hiểu, dễ theo dõi, nắm bắt được các quy định pháp luật một cách rõ ràng để tự điều chỉnh hành vi một cách phù hợp cũng như bảo vệ được quyền lợi chính đáng của mình.

(3) Tác động về giới: Không làm phát sinh tác động về giới

(4) Tác động của thủ tục hành chính: Không làm phát sinh thủ tục hành chính.

(5) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Bảo đảm tính rõ ràng, minh bạch trong văn bản quy phạm pháp luật

Tác động tiêu cực:

Việc chỉ các hành vi vi phạm hành chính quy định chung chung theo hướng quy định cụ thể, rõ ràng để thuận tiện cho việc áp dụng và chỉnh lý cách mô tả của các hành vi vi phạm hành chính để thể hiện rõ nội hàm của hành vi vi phạm chưa giải quyết được triệt để những vấn đề còn bất cập, vẫn còn những hành vi vi pham hành chính không còn phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật còn liên quan khác, một số hành vi vi phạm hành chính mức xử phạt chưa bảo đảm tính răn đe

Giải pháp 3: bãi bỏ các hành vi vi phạm hành chính không còn phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan

Tác động tích cực:

(1) Đối với nhà nước:

Giúp dễ dàng áp dụng các quy định trong thực tế, tiến hành xử phạt các hành vi vi phạm hành chính đúng đối tượng, đúng lỗi, đúng mức độ vi phạm của hành vi.

(2) Đối với người dân và doanh nghiệp: Bảo vệ quyền lợi, lợi ích hợp pháp chính đáng cho người dân và doanh nghiệp.

(3) Tác động về giới: Không làm phát sinh tác động về giới

(4) Tác động của thủ tục hành chính: Không làm phát sinh thủ tục hành chính.

(5) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Bảo đảm tính rõ ràng, minh bạch trong các văn bản quy phạm pháp luật

Tác động tiêu cực:

Việc bãi bỏ các hành vi vi phạm hành chính không còn phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan chưa giải quyết được những vấn đề bất cập khi xây dựng Nghị định, vẫn còn những hành vi vi phạm còn chung chung.

3.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn:

- Giải pháp lựa chọn: Giải pháp 1

- Thẩm quyền ban hành chính sách: Chính phủ

III. GIÁM SÁT VÀ ĐÁNH GIÁ

- Cơ quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành chính sách: Bộ Giao thông vận tải tổ chức triển khai Nghị định

- Cơ quan giám sát thực hiện chính sách: Chính phủ, Văn phòng Chính phủ, các Bộ, ngành liên quan

Trên đây là báo cáo đánh giá tác động đối với dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ và đường sắt; hàng không dân dụng./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Các Thứ trưởng;
- Vụ ATGT;
- Tổng cục ĐBVN;
- Các Cục: HKVN, HHVN, ĐTNĐVN, ĐSVN;
- Lưu: VT, PC.

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Lê Anh Tuấn