|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ CÔNG AN** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** |
|  | **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: 2247/BC-BCA-CSGT | *Hà Nội, ngày 25 tháng 9 năm 2024* |

**BÁO CÁO**

**Đánh giá tác động của chính sách trong Nghị định quy định**

**chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Trật tự,**

**an toàn giao thông đường bộ**

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2020) và văn bản quy định chi tiết thi hành, Bộ Công an báo cáo đánh giá tác động chính sách của Dự thảo Nghị định quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, cụ thể như sau:

**I. VỀ NỘI DUNG CHÍNH SÁCH ĐƯỢC GIAO CHÍNH PHỦ QUY ĐỊNH CHI TIẾT**

Dự thảo Nghị định quy định chi tiết một số nội dung chính sách trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ được giao Chính phủ quy định chi tiết, bao gồm:

- Điều 6 về giáo dục kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

- Khoản 3 Điều 7 giao Chính phủ quy định chi tiết về cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; quy định việc thu thập, quản lý, khai thác thông tin trong cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Khoản 6 Điều 27 giao Chính phủ quy định chi tiết về quản lý, lắp đặt, sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên và trình tự, thủ tục cấp mới, cấp lại, thu hồi giấy phép sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên.

- Khoản 5 Điều 35 giao Chính phủ quy định chi tiết về lắp đặt thiết bị giám sát hành trình đối với xe ô tô kinh doanh vận tải; lắp đặt thiết bị giám sát hành trình, thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe đối với xe ô tô chở người từ 08 chỗ trở lên (không kể chỗ người lái xe) kinh doanh vận tải, ô tô đầu kéo, xe cứu thương, xe cứu hộ giao thông; quy định về điều kiện hoạt động phương tiện giao thông thông minh, xe thô sơ.

- Điểm a khoản 1 Điều 46 giao Chính phủ quy định màu sơn của xe ô tô chở trẻ em mầm non, học sinh.

- Điểm đ khoản 4 Điều 52 giao Chính phủ quy định chi tiết các trường hợp cần thiết, phải có người, phương tiện hỗ trợ lái xe, cảnh báo cho người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ khác và thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đối với xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích, xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng lưu hành trên đường bộ.

- Khoản 4 Điều 55 giao Chính phủ quy định chi tiết về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với xe ô tô của người nước ngoài đăng ký tại nước ngoài có tay lái ở bên phải tham gia giao thông tại Việt Nam; xe cơ giới nước ngoài do người nước ngoài đưa vào Việt Nam du lịch.

- Khoản 5 Điều 85 giao Chính phủ quy định chi tiết về Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ; quy định việc thành lập, quản lý, sử dụng Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ.

**II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH TRONG DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH**

**1. Đánh giá tác động việc quy định về giáo dục kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ**

**a) Tác động tích cực**

***- Tác động về kinh tế - xã hội:***

+ Nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, xây dựng văn hóa giao thông, hình thành và duy trì thói quen ứng xử văn minh, nhận thức và ý thức tự giác chấp hành pháp luật khi tham gia giao thông an toàn cho học sinh tại các cơ sở giáo dục; góp phần ngăn chặn, hạn chế, làm giảm thiểu tình trạng vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và tai nạn giao thông liên quan đến học sinh đặc biệt là nhóm học sinh từ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi chưa được cấp giấy phép lái xe, điều khiển xe gắn máy dưới 50 cm3.

+ Phát huy vai trò, trách nhiệm của các cơ quan chức năng, huy động sức mạnh tổng hợp của các tổ chức chính trị, xã hội, bảo vệ quyền lợi của trẻ em, học sinh khi tham gia giao thông đường bộ.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: là cơ sở pháp lý quan trọng để phân công trách nhiệm quản lý nhà nước cho từng bộ, ngành trong công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật về trật tư, an toàn giao thông đường bộ đối với học sinh.

- Tác động về giới: Chính sách không làm 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 không làm phát sinh thủ tục hành chính, chi phí cho người dân.

***b) Tác động tiêu cực***

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: Việc quy định về giáo dục kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ cũng đòi hỏi phải rà soát, sửa đổi, bổ sung, thay thế một số văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến chức năng nhiệm vụ của một số Bộ, Ngành để đảm bảo tính thống nhất của hệ thống pháp luật.

- Chính sách không có tác động về kinh tế- xã hội, tác động về giới và thủ tục hành chính.

**2. Đánh giá tác động của việc quy định cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; thu thập, quản lý, khai thác, kết nối, chia sẻ thông tin trong cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.**

***a) Tác động tích cực***

- Tác động về kinh tế:

+ Giảm thiểu các chi phí cho người dân và doanh nghiệp trong quá trình thực hiện các thủ tục hành chính.

+ Giảm thiểu chi phí phát sinh cho các cơ quan quản lý trong việc trao đổi thông tin phục vụ công tác quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Tác động về xã hội: Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại để nâng cao hiệu quả công tác, tăng cường tính công khai, minh bạch, khắc phục tồn tại trong việc phối hợp quản lý, trao đổi thông tin công tác quản lý trật tự, an toàn giao thông đường bộ của các bộ, ngành theo chức năng nhiệm vụ được giao. Việc đưa vào vận hành, khai thác các cơ sở dữ liệu trên môi trường điện tử giúp cho các cơ quan, đơn vị thuận tiện trong công tác quản lý, giám sát, phục vụ hoạt động nghiên cứu, phân tích, so sánh và dự báo. Cung cấp chính xác, kịp thời thông tin về tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ phục vụ công tác quản lý nhà nước từ đó giúp cơ quan quản lý làm tốt hơn công tác chỉ đạo, điều hành và quản lý trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: là cơ sở pháp lý quan trọng để xây dựng cơ chế quản lý, vận hành, khai thác, kết nối và chia sẻ cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, phân công trách nhiệm quản lý nhà nước cho từng bộ, ngành, để khai thác sử dụng, đảm bảo tính thống nhất, chặt chẽ trong công tác quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Phân công và xác định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của các bộ, ngành có liên quan, góp phần nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Tác động về giới: Chính sách không làm 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 góp phần cải cách thủ tục hành chính tạo thuận lợi cho Nhân dân.

***b) Tác động tiêu cực***

- Tác động về kinh tế: Nhà nước phải đảm bảo nguồn kinh phí để xây dựng, duy trì, đảm bảo điều kiện hoạt động liên tục, thông suốt của hệ thống cơ sở dữ liệu trật tự, an toàn giao thông đường bộ gồm cơ sở dữ liệu chuyên ngành và các cơ sở dữ liệu dùng chung, hoạt động khai thác, chia sẻ thông tin trên môi trường điện tử.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: Việc quy định về cơ sở dữ liệu, việc thu thập, quản lý, khai thác cơ sở dữ liệu cũng đòi hỏi phải rà soát, sửa đổi, bổ sung, thay thế một số văn bản quy phạm pháp luật có liên quan để đảm bảo tính thống nhất của hệ thống pháp luật.

- Tác động về xã hội và thủ tục hành chính: chính sách không có tác động về xã hội và thủ tục hành chính.

**3. Đánh giá tác động của việc quy định chi tiết về quản lý, lắp đặt, sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên và trình tự, thủ tục cấp, thu hồi giấy phép sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên.**

***a) Tác động tích cực***

- Tác động về kinh tế - xã hội:

Việc quy định cụ thể về đối tượng, tín hiệu ưu tiên, việc quản lý, sử dụng, lắp đặt và cấp phép sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên góp phần nâng cao hiệu quả quản lý, sử dụng các loại xe ưu tiên, nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về quyền của xe ưu tiên, siết chặt các quy định đối với xe ưu tiên khi đi làm nhiệm vụ, tránh việc lạm dụng, sử dụng sai mục đích đối với các xe được quyền ưu tiên theo quy định của pháp luật. Đảm bảo hiệu quả về kinh tế - xã hội, hạn chế tối đa các thiệt hại về tính mạng, tài sản khi xe ưu tiên thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: Là cơ sở pháp lý quan trọng đối với công tác quản lý, cấp phép sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên. Xác định trách nhiệm của cơ quan quản lý Nhà nước thuộc các Bộ, Ngành, đơn vị, tổ chức, cá nhân được cấp phép sử dụng xe ưu tiên.

- Tác động về giới: Chính sách không làm 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 xây dựng trên cơ sở các thủ tục cấp phép sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên theo quy định của Nghị định 109 của Chính phủ, tuy nhiên sẽ giảm thiểu một số trong thủ tục, thời hạn cấp, cấp đổi, cấp lại, thu hồi giấy phép sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên.

***b) Tác động tiêu cực***

- Tác động về kinh tế - xã hội: Nhà nước phải đảm bảo nguồn kinh phí để sản xuất, trang bị, lắp đặt thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: Việc quy định về quản lý, lắp đặt, sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên và cấp phép sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiêncũng đòi hỏi phải rà soát, sửa đổi, bổ sung, thay thế một số văn bản quy phạm pháp luật có liên quan để đảm bảo tính thống nhất của hệ thống pháp luật.

- Tác động thủ tục hành chính: Chính sách xây dựng phát sinh thủ tục cấp phép sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên bao gồm thủ tục cấp, cấp đổi, cấp lại, thu hồi giấy phép.

- Tác động về giới: Chính sách không phát sinh tác động tiêu cực về giới.

**4. Đánh giá tác động của việc cấp phép hoạt động phương tiện giao thông thông minh, điều kiện hoạt động xe thô sơ và lắp đặt thiết bị giám sát hành trình, thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe**

***a) Tác động tích cực***

- Tác động về kinh tế - xã hội:

Việc quy định cụ thể về cấp phép hoạt động phương tiện giao thông thông minh, điều kiện hoạt động của xe thô sơ góp phần bảo đảm trật tự - an toàn giao thông trong hoạt động của các loại xe này, phù hợp với sự phát triển phương tiện và hạ tầng giao thông, thúc đẩy hiện đại hóa phương tiện giao thông, việc sử dụng phương tiện giao thông thông mình, siết chặt hoạt động của các loại phương tiện giao thông thô sơ trong điều kiện phát triển kinh tế xã hội của từng địa phương.

Việc quy định lắp đặt thiết bị giám sát hành trình, thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe không chỉ đóng vai trò quan trọng trong công tác quản lý, điều hành của doanh nghiệp vận tải mà còn là cơ sở để cơ quan quản lý trật tự, an toàn giao thông kiểm soát các hoạt động của phương tiện kinh doanh vận tải trong vận chuyển hành khách, hàng hóa, phục vụ công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, đồng thời là cơ sở dữ liệu quan trọng để khai thác, nghiên cứu, tổng hợp, điều tra giải quyết tai nạn giao thông đường bộ.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

Là cơ sở pháp lý quan trọng trong việc cấp phép hoạt động phương tiện giao thông thông minh, điều kiện hoạt động xe thô sơ tại địa phương và lắp đặt, quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình, thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe. Xác định trách nhiệm của cơ quan quản lý Nhà nước về vận tải và quản lý trật tự an toàn giao thông đường bộ, trách nhiệm của đơn vị, tổ chức, cá nhân trong hoạt động kinh doanh vận tải.

- Tác động về giới: Chính sách không làm 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 xây dựng trên cơ sở một số quy định hiện hành liên quan đến kinh doanh vận tải, do đó cơ bản sẽ không phát sinh thủ tục hành chính cho doanh nghiệp và người dân.

***b) Tác động tiêu cực***

- Tác động về kinh tế - xã hội: Việc lắp đặt thiết bị giám sát hành trình, thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe, việc bảo đảm điều kiện hoạt động của phương tiện thô sơ, điều kiện về màu sơn đối với xe chở trẻ em mầm non, học sinh sẽ phát kinh phí cho doanh nghiệp, cá nhân, tổ chức.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: Việc quy định về cấp phép hoạt động phương tiện giao thông thông minh, điều kiện hoạt động xe thô sơ, việc lắp đặt thiết bị giám sát hành trình, thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe, quy định đối với xe chở trẻ em mầm non, học sinh, việc lưu hành xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích; xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng lưu hành trên đường bộ cũng đòi hỏi phải rà soát, sửa đổi, bổ sung, thay thế một số văn bản quy phạm pháp luật có liên quan để đảm bảo tính thống nhất của hệ thống pháp luật.

- Tác động thủ tục hành chính: Chính sách xây dựng phát sinh thủ tục cấp phép hoạt động phương tiện giao thông thông minh bao gồm các thủ tục cấp, cấp đổi, cấp lại, thu hồi.

- Tác động về giới: Chính sách không phát sinh tác động tiêu cực về giới.

**5. Đánh giá tác động của quy định bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô của người nước ngoài đăng ký tại nước ngoài có tay lái bên phải tham gia giao thông tại Việt Nam; xe cơ giới nước ngoài do người nước ngoài vào Việt Nam du lịch**

***a) Tác động tích cực***

- Tác động về kinh tế - xã hội: Quy định bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô của người nước ngoài đăng ký tại nước ngoài có tay lái bên phải tham gia giao thông tại Việt Nam và xe cơ giới nước ngoài do người nước ngoài vào Việt Nam du lịch nhằm tháo gỡ những hạn chế sự phát triển của kinh tế - văn hóa - du lịch trong điều kiện hội nhập, hợp tác kinh tế, tạo điều kiện thuận lợi cho người và hàng hoá lưu thông, đẩy mạnh việc xúc tiến du lịch bằng đường bộ của các nước trong khu vực.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

Là cơ sở pháp lý quan trọng trong việc cấp phép hoạt động xe ô tô của người nước ngoài đăng ký tại nước ngoài có tay lái bên phải tham gia giao thông tại Việt Nam và xe cơ giới nước ngoài do người nước ngoài vào Việt Nam du lịch. Tạo sự thống nhất trong hệ thống pháp luật, phù hợp với điều kiện Việt Nam, phù hợp với các điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia trong đó có điều ước quốc tế về vận tải đường bộ qua biên giới. Xác định trách nhiệm của cơ quan quản lý Nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, giao thông vận tải, ngoại giao, du lich…đối với lĩnh vực này.

- Tác động về giới: Chính sách không làm 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 xây dựng trên cơ sở một số quy định hiện hành liên quan đến quản lý phương tiện cơ giới đường bộ đăng ký tại nước ngoài, do người nước ngoài đưa vào Việt Nam du lịch (Nghị định số 30/2024/NÐ-CP của Chính phủ quy định về quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đăng ký tại nước ngoài, do người nước ngoài đưa vào Việt Nam du lịch), do đó cơ bản sẽ không phát sinh thủ tục hành chính cho doanh nghiệp và người dân.

***b) Tác động tiêu cực***

- Tác động về kinh tế - xã hội: Việc quy định cho phép xe tay lái nghịch tham gia giao thông cũng gây nên những khó khăn cho công tác quản lý và an toàn giao thông trên các tuyến đường, có khả năng gây mất an toàn giao thông đối với người và phương tiện tham gia giao thông tại Việt Nam.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: Việc quy định đối với người điều khiển và phương tiện cơ giới nước ngoài khi tham gia giao thông tại Việt Nam cũng đòi hỏi phải rà soát, sửa đổi, bổ sung, thay thế một số văn bản quy phạm pháp luật có liên quan để đảm bảo tính thống nhất của hệ thống pháp luật.

- Tác động thủ tục hành chính: Chính sách xây dựng phát sinh thủ tục hành chính khi cấp phép cho người điều khiển và phương tiện cơ giới nước ngoài khi tham gia giao thông tại Việt Nam.

- Tác động về giới: Chính sách không phát sinh tác động tiêu cực về giới.

**6. Đánh giá tác động của quy định về nguồn hình thành, hoạt động chi, thành lập, quản lý, sử dụng quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ**

***a) Tác động tích cực***

- Tác động về kinh tế - xã hội: Quy định về quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông với vai trò là cơ sở để huy động nguồn lực xã hội hỗ trợ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ, góp phần bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của người bị tai nạn, gia đình nạn nhân và người hỗ trợ giải quyết, giúp đỡ, cứu chữa người bị tai nạn giao thông. Đây chính là nguồn tài chính xã hội hóa nhằm giải quyết nhanh chóng, kịp thời, khắc phục được tối đa, giảm thiểu được những thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra cho xã hội.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: Là cơ sở pháp lý quan trọng trong triển khai các hoạt động hộ trợ nạn nhân, thân nhân các gia đình có người bị tai nạn giao thông. Là cơ sở để hình thành các nguồn tài chính hỗ trợ, viện trợ, đóng góp tự nguyện của các tổ chức, cá nhân trong nước, ngoài nước; từ các nguồn khác theo quy định của pháp luật.

- Tác động về giới: Chính sách không làm 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 không phát sinh thủ tục hành chính cho cơ quan nhà nước, tổ chức, cá nhân.

***b) Tác động tiêu cực***

Chính sách không phát sinh tác động tiêu cực về kinh tế- xã hội, hệ thống pháp luật, tác động về giới và thủ tục hành chính.

Trên đây là nội dung báo cáo đánh giá tác động chính sách của Dự thảo Nghị định quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Thủ tướng Chính phủ (Để báo cáo);  - Các Phó Thủ tướng Chính phủ (Để báo cáo);  - Đ/c Bộ trưởng Bộ Công an (Để báo cáo);  - Các thành viên Chính phủ;  - Văn phòng Chính phủ;  - Các Bộ, cơ quan ngang Bộ;  - V01, V03, C08;  - Lưu: VT, CSGT./. | **KT. BỘ TRƯỞNG**  **THỨ TRƯỞNG**  **Thiếu tướng Nguyễn Ngọc Lâm** |