

Số: /BC-BGTVT

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

BÁO CÁO

Về lòng ghép vấn đề bình đẳng giới trong xây dựng một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035

(Tài liệu kèm theo Hồ sơ gửi Bộ Tư pháp thẩm định)

DỰ THẢO

Kính gửi: Chính phủ

I. BỐI CẢNH, YÊU CẦU**1. Bối cảnh xây dựng**

Đường sắt đô thị (ĐSĐT) tại Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh bắt đầu xây dựng từ năm 2007, tuy nhiên tiến độ triển khai chậm, không đáp ứng được nhu cầu vận tải, hạ tầng giao thông không bắt kịp tốc độ đô thị hóa nhanh tại các thành phố. Thực tiễn cho thấy, các thành phố lớn trên thế giới đều ưu tiên phát triển ĐSĐT để đáp ứng nhu cầu vận tải đô thị; là giải pháp căn cơ để giải bài toán ùn tắc giao thông, ô nhiễm không khí và tai nạn giao thông đô thị.

Giai đoạn vừa qua, với quyết tâm chính trị mạnh mẽ, đổi mới tư duy, quyết liệt trong thực hiện, nhiều công trình giao thông chiến lược đã hoàn thành, mang lại hiệu quả rõ rệt, đặc biệt là các tuyến đường bộ cao tốc, các tuyến ĐSĐT mới đưa vào khai thác. Phát huy kết quả đạt được, với ý chí tự lực, tự cường, khát vọng phát triển đất nước phồn vinh, hạnh phúc, quyết tâm hoàn thiện mạng lưới ĐSĐT đồng bộ, hiện đại trở nên khả thi và cấp bách trong giai đoạn hiện nay.

Hiện nay, hai Thành phố đã lập điều chỉnh quy hoạch chung, quy hoạch thành phố và đã trình cấp có thẩm quyền phê duyệt, trong đó kết hợp chặt chẽ giữa phát triển đô thị với phát triển giao thông. Quốc hội đã ban hành một số cơ chế chính sách nhằm tạo điều kiện thuận lợi để phát triển ĐSĐT, khai thác nguồn lực từ quỹ đất; Chính phủ đang triển khai xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) với một số chính sách ưu đãi để hỗ trợ phát triển lĩnh vực đường sắt nói chung và ĐSĐT nói riêng.

Hai Thành phố phân đầu đến năm 2035 đưa vào khai thác 17 tuyến, đoạn tuyến ĐSĐT với tổng chiều dài khoảng 752 km, đảm nhận 35-50% thị phần vận tải hành khách công cộng và đến năm 2045 đưa vào khai thác thêm 07 tuyến, 04 đoạn tuyến với tổng chiều dài thêm khoảng 355km đảm nhận 35-50% thị phần vận tải hành khách công cộng 50 - 60% thị phần vận tải hành khách công cộng.

Tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, Bộ Chính trị đã kết luận để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, cần nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định. Các cơ chế quản lý đặc thù, đặc biệt cần nghiên cứu vượt trội hơn

so với quy định hiện hành, mang tính cạnh tranh, nhưng phải kèm theo các cơ chế giám sát, quản lý rủi ro phù hợp; vừa làm vừa rút kinh nghiệm; kiên quyết từ bỏ tư duy không quản được thì cấm.

Thực hiện Điều 21 Luật Bình đẳng giới, các quy định liên quan đến lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong xây dựng văn bản quy phạm pháp luật của Nghị định số 48/2009/NĐ-CP ngày 19/5/2009 của Chính phủ quy định về các biện pháp bảo đảm bình đẳng giới và Thông tư số 17/2014/TT-BTP ngày 13/8/2014 của Bộ trưởng Bộ Tư pháp quy định về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong xây dựng văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Giao thông vận tải xây dựng báo cáo vấn đề bình đẳng giới như sau:

2. Yêu cầu về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong dự thảo Nghị quyết

Việc thực hiện lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong Nghị quyết của Quốc hội về một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035 (Nghị quyết) dựa trên cơ sở pháp lý trong nước và Điều ước quốc tế về đường sắt mà Việt Nam tham gia, cụ thể như sau:

Thứ nhất, Hiến pháp 2013 đã khẳng định về việc công dân nam, nữ bình đẳng về mọi mặt; Nhà nước có chính sách bảo đảm quyền và cơ hội bình đẳng; Nhà nước, xã hội và gia đình tạo điều kiện để phụ nữ phát triển toàn diện, phát huy vai trò của mình trong xã hội; nghiêm cấm phân biệt đối xử về giới; Nhà nước, xã hội và gia đình có trách nhiệm bảo vệ, chăm sóc sức khỏe người mẹ, trẻ em.

Thứ hai, Luật Bình đẳng giới quy định rõ mục tiêu bình đẳng giới là xóa bỏ phân biệt đối xử về giới, tạo cơ hội như nhau cho nam và nữ trong phát triển kinh tế - xã hội và phát triển nguồn nhân lực, tiến tới bình đẳng giới thực chất giữa nam, nữ và thiết lập, củng cố quan hệ hợp tác, hỗ trợ giữa nam, nữ trong mọi lĩnh vực của đời sống xã hội và gia đình; quy định các khái niệm về bình đẳng giới, biện pháp thúc đẩy bình đẳng giới, chính sách của Nhà nước về bình đẳng giới.

Thứ ba, Luật Phòng, chống bạo lực gia đình được Quốc hội thông qua ngày 14/11/2022 và có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2023 đã lồng ghép các vấn đề về giới trong các quy định của Luật.

Thứ tư, các điều ước quốc tế liên quan đến giới và bình đẳng giới mà Việt Nam đã là thành viên như: Công ước CEDAW (Công ước về xóa bỏ mọi hình thức phân biệt đối xử chống lại phụ nữ), Công ước quốc tế về quyền trẻ em...

Thứ năm, từng bước xây dựng, hoàn thiện văn bản quy phạm pháp luật về đường sắt đảm bảo đồng bộ với pháp luật về giới và bình đẳng giới với những yêu cầu như đã nêu.

3. Việc thực hiện trình tự, thủ tục lồng ghép vấn đề bình đẳng giới

Trên cơ sở quy định của Hiến pháp năm 2013, thực hiện quy định của pháp luật về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong xây dựng văn bản quy phạm pháp luật, ngay từ giai đoạn lập đề nghị xây dựng Nghị quyết đến khi lấy ý kiến đối với Nghị quyết, cơ quan soạn thảo đã thực hiện việc đánh giá tác động về giới của các

chính sách nêu trong đề nghị xây dựng Nghị quyết và trong dự thảo Nghị quyết. Kết quả rà soát và đánh giá cho thấy các quy định tại dự thảo không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do quy định chung đối với các tổ chức, cá nhân khi tham gia hoạt động đường sắt, áp dụng chung, không mang tính phân biệt riêng cho một chủ thể.

Trong quá trình triển khai xây dựng Nghị quyết, cơ quan soạn thảo đã thực hiện đúng quy trình, thủ tục lồng ghép vấn đề bình đẳng giới và các quy định trong Luật Bình đẳng giới. Dự thảo Nghị quyết được xây dựng trên cơ sở thực hiện nguyên tắc bình đẳng nam, nữ và không phân biệt đối xử về giới, có nghiên cứu lồng ghép một số chính sách nhằm thúc đẩy bình đẳng giới, cụ thể hóa và đảm bảo quyền con người theo tinh thần của Hiến pháp năm 2013, trên cơ sở **“các nguyên tắc cơ bản về bình đẳng giới là một căn cứ quan trọng của việc rà soát để sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật”** (Khoản 2, Điều 20 Luật Bình đẳng giới năm 2006); đảm bảo nguyên tắc **“nam, nữ có vị trí, vai trò ngang nhau, được tạo điều kiện và cơ hội phát huy năng lực của mình cho sự phát triển của cộng đồng, của gia đình và thụ hưởng như nhau về thành quả của sự phát triển đó”** (Điều 5 Luật Bình đẳng giới). Tạo điều kiện để mọi người và mọi cộng đồng trong xã hội có cơ hội bình đẳng để phát triển và tham gia hoạt động đường sắt.

Nghị quyết được gửi để xin ý kiến của tất cả các bộ, ngành, địa phương và các cơ quan, tổ chức có liên quan theo quy định của pháp luật. Do đó, các quy định của Nghị quyết đều được xem xét dưới các góc độ đa chiều, bảo đảm tránh việc phân biệt đối xử về giới. Theo kết quả tổng hợp ý kiến góp ý, các cơ quan, tổ chức, cá nhân không có ý kiến cụ thể về nội dung nào liên quan đến vấn đề bình đẳng giới được nêu ra.

II. NỘI DUNG LỒNG GHÉP VẤN ĐỀ BÌNH ĐẲNG GIỚI

1. Cơ sở để thực hiện lồng ghép bình đẳng giới

Việc thực hiện lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong dự thảo Nghị quyết dựa trên cơ sở pháp lý trong nước và Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia, cụ thể như sau:

Thứ nhất, Hiến pháp Việt Nam đã từng bước xây dựng, hoàn thiện văn bản quy phạm pháp luật về giới và bình đẳng giới với những yêu cầu pháp lý cụ thể, đồng bộ, thống nhất trong quy định, thực hiện chính sách đối với những quan hệ xã hội có nhạy cảm về giới và trong xây dựng, hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật. Hiến pháp 2013 đã khẳng định về việc công dân nam, nữ bình đẳng về mọi mặt; Nhà nước có chính sách bảo đảm quyền và cơ hội bình đẳng; Nhà nước, xã hội và gia đình tạo điều kiện để phụ nữ phát triển toàn diện, phát huy vai trò của mình trong xã hội; nghiêm cấm phân biệt đối xử về giới; Nhà nước, xã hội và gia đình có trách nhiệm bảo vệ, chăm sóc sức khỏe người mẹ, trẻ em...

Thứ hai, Luật Bình đẳng giới cũng quy định các khái niệm về bình đẳng giới, biện pháp thúc đẩy bình đẳng giới, chính sách của Nhà nước về bình đẳng giới.

Việc xây dựng dự thảo Nghị quyết được thực hiện trên nguyên tắc bình

đẳng nam, nữ; không phân biệt đối xử về giới, đảm bảo quyền con người, quyền công dân, đảm bảo mục tiêu bình đẳng giới là xoá bỏ phân biệt đối xử về giới, tạo cơ hội như nhau cho nam và nữ khi tham gia hoạt động đường sắt là một thành phần trong phát triển kinh tế - xã hội và phát triển nguồn nhân lực, như quy định tại Điều 4 Luật Bình đẳng giới: “*xoá bỏ phân biệt đối xử về giới, tạo cơ hội như nhau cho nam và nữ trong phát triển kinh tế - xã hội và phát triển nguồn nhân lực, tiến tới bình đẳng giới thực chất giữa nam, nữ và thiết lập, củng cố quan hệ hợp tác, hỗ trợ giữa nam, nữ trong mọi lĩnh vực của đời sống xã hội và gia đình*” và các nguyên tắc cơ bản về bình đẳng giới được quy định tại Điều 6 Luật Bình đẳng giới.

Thứ ba, việc xây dựng Nghị quyết bảo đảm thực thi điều ước quốc tế mà Việt Nam đã là thành viên hoặc bên ký kết liên quan đến giới và bình đẳng giới như: Công ước CEDAW, Công ước về quyền trẻ em... Việc cụ thể hóa các cam kết quốc tế vào pháp luật trong nước là trách nhiệm của các nước thành viên, trong đó có Việt Nam.

Thứ tư, pháp luật về giao thông vận tải đường sắt đảm bảo tính thống nhất với các quy định của pháp luật về giới và bình đẳng giới với những yêu cầu pháp lý cụ thể, đồng bộ, thống nhất trong xây dựng, hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật.

2. Việc thực hiện quy trình, thủ tục lồng ghép vấn đề bình đẳng giới

Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết được thực hiện theo trình tự, thủ tục của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và các văn bản hướng dẫn thi hành. Trong quá trình xây dựng dự thảo Nghị quyết, các vấn đề bình đẳng giới đã được lồng ghép vào quá trình đánh giá tác động của dự thảo khi được cấp có thẩm quyền ban hành, trong đó, tác động về giới là một tiêu chí để xem xét tác động tổng thể của các quy định tại dự thảo thông qua việc rà soát, đề xuất căn cứ theo nguyên tắc cơ bản về bình đẳng giới trong việc hoàn thiện hệ thống pháp luật (Điều 20 của Luật Bình đẳng giới). Việc xem xét đánh giá tác động liên quan đến giới tại các quy định về nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu đã được xem xét trên 04 tiêu chí sau: (1) cơ hội, (2) điều kiện, (3) năng lực thực hiện, (4) việc hưởng thụ các quyền, lợi ích của mỗi giới khi ban hành Nghị quyết.

III. CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN VẤN ĐỀ BÌNH ĐẲNG GIỚI KHI TRIỂN KHAI THI HÀNH CÁC QUY ĐỊNH CỦA NGHỊ QUYẾT.

1. Vấn đề về giới trong dự thảo Nghị quyết

Việc đánh giá tác động về giới trong dự án Nghị quyết tập trung vào cá nhân tham gia hoạt động ĐSĐT. Phương pháp đánh giá được thực hiện theo phương pháp định tính kết hợp với phương pháp định lượng, dựa trên kết quả đánh giá thực trạng quan hệ xã hội liên quan đến đề nghị xây dựng Nghị quyết, kinh nghiệm quốc tế tốt trong hoạt động đường sắt của các quốc gia có đường sắt phát triển.

Quá trình đánh giá vấn đề bình đẳng giới được thực hiện trên các nội dung:

- Xác định nội dung liên quan đến vấn đề bình đẳng giới hoặc vấn đề bất bình đẳng giới, phân biệt đối xử về giới;

- Quy định các biện pháp cần thiết để thực hiện bình đẳng giới hoặc để giải quyết vấn đề bất bình đẳng giới, phân biệt đối xử về giới; dự báo tác động của các quy định đó đối với nam và nữ sau khi được ban hành;

- Xác định nguồn nhân lực, tài chính cần thiết để triển khai các biện pháp thực hiện bình đẳng giới hoặc để giải quyết vấn đề bất bình đẳng giới, phân biệt đối xử về giới;

- Trong trường hợp xác định có nội dung liên quan đến bình đẳng giới hoặc vấn đề bất bình đẳng giới, phân biệt đối xử về giới trong phạm vi điều chỉnh của văn bản quy phạm pháp luật, cơ quan soạn thảo có trách nhiệm dự kiến giao cấp có thẩm quyền hướng dẫn chi tiết và biện pháp để thực hiện bình đẳng giới hoặc để giải quyết vấn đề bất bình đẳng giới, phân biệt đối xử khi Nghị quyết được ban hành.

2. Dự báo tác động của các quy định trong dự thảo Nghị quyết

Sau khi được ban hành, các quy định trong Nghị quyết được bảo đảm, không có sự phân biệt đối xử giữa nam và nữ, các đối tượng yếu thế trong xã hội; tạo điều kiện và cơ hội phát huy năng lực của mỗi cá nhân cho sự phát triển của gia đình, cộng đồng và thụ hưởng như nhau về tác động của Nghị quyết khi được ban hành.

Nghị quyết tạo điều kiện để các cá nhân (không phân biệt giới tính, độ tuổi, tôn giáo, dân tộc...) có quyền tiếp cận thông tin về hoạt động đường sắt như: kinh doanh ĐSDT, đầu tư phát triển ĐSDT..., nguồn lực và thủ tục hành chính về đường sắt, góp phần tạo lập môi trường phát triển văn minh, hiện đại cho mỗi giới khi tham gia hoạt động ĐSDT.

IV. KẾT LUẬN

Quá trình phân tích, đánh giá nêu trên cho thấy các quy định trong Dự thảo Nghị quyết không có tác động về giới và đảm bảo các nguyên tắc, mục tiêu cơ bản của Luật Bình đẳng giới. Nghị quyết đang được thực hiện đúng tinh thần không phân biệt vị trí, vai trò, trách nhiệm của các giới khác nhau trong các hoạt động ĐSDT.

Trên đây là Báo cáo về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong Nghị quyết, Bộ Giao thông vận tải kính báo cáo Chính phủ./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tư pháp;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Các Vụ, Cục thuộc Bộ;
- VP Bộ, TTra Bộ;
- Lưu: VT, KHĐT.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Nguyễn Danh Huy