

Số: /TTr-BGTVT

Hà Nội, ngày tháng năm 2023

TỜ TRÌNH**Dự án Luật Đường bộ***(Tờ trình gửi Bộ Tư pháp thẩm định)*

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật 2015 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020) và Nghị quyết số 89/2023/QH15 ngày 2/6/2023 của Quốc hội ban hành Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, điều chỉnh chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023, Bộ Giao thông vận tải trình Chính phủ dự án Luật Đường bộ như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG LUẬT ĐƯỜNG BỘ**1. Cơ sở chính trị**

- Văn kiện Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XIII xác định ba đột phá chiến lược, trong đó “Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại cả về kinh tế và xã hội; ưu tiên phát triển một số công trình trọng điểm quốc gia về giao thông, thích ứng biến đổi khí hậu”, đồng thời đề ra giải pháp “huy động, quản lý và sử dụng có hiệu quả mọi nguồn lực cho phát triển, nhất là đất đai, tài chính, hợp tác công - tư; đẩy mạnh phân cấp, phân quyền hợp lý, hiệu quả”.

- Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 được Đại hội XIII của Đảng thông qua xác định “Hoàn thiện thể chế, đẩy mạnh hợp tác công - tư nhằm huy động nguồn lực xã hội vào phát triển kết cấu hạ tầng và cung ứng dịch vụ công”.

- Phương hướng, nhiệm vụ và giải pháp phát triển kinh tế - xã hội 05 năm 2021 - 2025 được Đại hội XIII của Đảng thông qua: “thu hút tối đa nguồn lực đầu tư, đa dạng hóa các hình thức huy động và sử dụng nguồn lực, nhất là các nguồn lực đầu tư ngoài nhà nước; khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là giao thông”.

- Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới đã đề ra nhiệm vụ và giải pháp trọng tâm về hoàn thiện hệ thống pháp luật, đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, phân định rõ trách nhiệm trong quản lý nhà nước về giao thông như sau: “Tập trung rà soát, hoàn thiện đồng bộ hệ thống pháp luật về giao thông theo hướng quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông gắn với bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và phát triển kinh tế - xã

hội; xây dựng, ban hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Luật Đường bộ để cụ thể hoá một bước định hướng trên. Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, xác định rõ phạm vi quản lý nhà nước giữa các bộ, ngành với chính quyền địa phương, giữa trách nhiệm tập thể với trách nhiệm cá nhân; thực hiện nghiêm công tác quản lý nhà nước, khắc phục tình trạng chồng chéo, buông lỏng quản lý. Xây dựng cơ chế, chính sách huy động, sử dụng các nguồn lực xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông. Các chủ trương đầu tư làm phát sinh gia tăng nhu cầu giao thông lớn phải có đánh giá tác động về trật tự, an toàn giao thông”.

- Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước đề ra mục tiêu “*đẩy mạnh phân cấp, phân quyền phải đi đôi với bảo đảm cơ sở vật chất, nguồn lực tài chính để tổ chức thực hiện có hiệu quả, phù hợp với điều kiện, đặc điểm nông thôn, đô thị, hải đảo và yêu cầu quản lý nhà nước đối với ngành, lĩnh vực”.*

Như vậy, việc xây dựng dự thảo Luật Đường bộ sẽ tạo nên các bước đột phá trong việc thể chế hoá các chủ trương của Đảng và chính sách của Nhà nước trong việc phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, phát triển phương tiện giao thông đường bộ, phát triển vận tải đường bộ nhằm đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, đảm bảo giao thông thông suốt, an toàn.

2. Cơ sở thực tiễn

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 thay thế Luật Giao thông đường bộ năm 2001, gồm 08 chương với 89 điều, được Quốc hội khóa XII kỳ họp thứ 4 thông qua ngày 13 tháng 11 năm 2008, có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2009.

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được xây dựng trên nguyên tắc bảo đảm tính kế thừa các nội dung của Luật Giao thông đường bộ năm 2001 với nhiều điểm mới và những quy định cụ thể, chặt chẽ như: kiểm soát chặt hơn đối với người uống bia, rượu khi tham gia giao thông; quy định người ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy 02 bánh, xe đạp điện phải đội mũ bảo hiểm; quy định về vấn đề bảo đảm an toàn cho người đi bộ và người khuyết tật; quy định về người đi bộ, xe thô sơ, xe mô tô không được đi vào đường cao tốc; bổ sung độ tuổi trẻ em được chở trên mô tô, xe gắn máy là dưới 14 tuổi và xe đạp là dưới 07 tuổi; nâng độ tuổi đối với lái xe hạng D, E và FC; quy định số km lái xe an toàn đối với trường hợp nâng hạng giấy phép lái xe; quy định trình độ văn hóa tốt nghiệp trung học cơ sở đối với trường hợp nâng hạng lái xe D, E; tăng thẩm quyền cho thanh tra giao thông và cảnh sát giao thông trong việc thực thi nhiệm vụ được giao; quy định cụ thể hơn về quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng đường bộ; cho phép lập Quỹ Bảo trì đường bộ và xác định nguồn tài chính để quản lý, bảo trì đường bộ. Đối với hoạt động vận tải, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã quy định chặt chẽ hơn các điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô như: quy định điều kiện về tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ, quy định về bộ phận quản lý các điều kiện an toàn giao thông

đối với đơn vị kinh doanh vận tải hành khách; bổ sung quy định gắn thiết bị giám sát hành trình đối với phương tiện kinh doanh vận tải; điều kiện cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; v.v...

Qua 13 năm thực hiện, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã đạt được những kết quả nhất định, tạo hành lang pháp lý cho hoạt động giao thông vận tải đường bộ; góp phần hình thành ý thức tuân thủ pháp luật của người tham gia giao thông, bảo đảm trật tự an toàn giao thông trên toàn quốc; thúc đẩy phát triển giao thông vận tải và kinh tế đất nước; tạo điều kiện thuận lợi để Việt Nam chủ động tham gia vào hoạt động giao thông vận tải với các nước trong khu vực.

Bên cạnh các kết quả tích cực, trong quá trình triển khai thi hành Luật Giao thông đường bộ 2008 đã xuất hiện một số tồn tại và các vấn đề phát sinh cần phải được xem xét để xây dựng Luật Đường bộ, cụ thể như sau:

a) Về kết cấu hạ tầng đường bộ

- Tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị so với đất xây dựng đô thị hiện nay còn thấp hơn so với quy định (Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và các đô thị lớn khác, con số này mới chỉ đạt từ 5 - 12% tùy theo từng khu vực trong khi theo yêu cầu là từ 16% - 26%). Giao thông tại các đô thị lớn còn thường xuyên ùn tắc, trong đó do một phần hạ tầng chưa đầy đủ, đồng bộ; hệ thống đường tỉnh thiếu vốn đầu tư xây dựng, chất lượng còn hạn chế; đường giao thông nông thôn, đặc biệt tại khu vực miền núi, vùng sâu, vùng xa còn khó khăn, chưa hoàn thành việc cứng hóa kết cấu mặt đường.

- Nhiều vị trí hành lang an toàn đường bộ chưa được đền bù; nguồn vốn ngân sách nhà nước cấp hàng năm để thực hiện đền bù, thu hồi đất trong hành lang còn thiếu nhiều so với nhu cầu. Tình trạng người dân sử dụng trái phép hành lang mở lều quán kinh doanh thường xảy ra cần có sự vào cuộc để kiểm tra, xử lý, cưỡng chế của các lực lượng chức năng.

- Nguồn vốn cho đầu tư từ ngân sách đối với hạ tầng giao thông đường bộ còn chiếm tỷ trọng thấp nên việc huy động nguồn vốn từ các thành phần kinh tế còn hạn chế do vướng mắc về cơ chế chính sách chưa đầy đủ, thiếu nhất quán, ổn định. Việc đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng đường bộ còn chưa đồng bộ, chưa đảm bảo sự kết nối với các phương thức vận tải khác do hạn chế về mặt nguồn lực đầu tư và cơ chế huy động vốn; tỷ lệ các công trình hiện đại (như hệ thống đường cao tốc) còn thấp so với các nước trong khu vực. Việc đầu tư vào đường cao tốc rất khó để kêu gọi các nhà đầu tư trong nước lẫn nhà đầu tư nước ngoài do hành lang pháp lý còn thiếu tính hấp dẫn đối với các nhà đầu tư.

- Nguồn vốn dành cho quản lý bảo trì thấp là một trong những nguyên nhân gây khó khăn cho công tác bảo trì đường bộ. Hiện nay, nguồn vốn để thực hiện công tác bảo trì chưa đủ so với nhu cầu (đối với hệ thống quốc lộ đáp ứng được khoảng 45% yêu cầu). Nguồn kinh phí bảo trì đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường nông thôn gặp nhiều khó khăn.

b) Về vận tải đường bộ: thị phần vận tải chưa hợp lý, số lượng doanh nghiệp vận tải, dịch vụ logistics có đủ năng lực dẫn dắt thị trường và cạnh tranh quốc tế còn ít. Việc phân loại loại hình kinh doanh vận tải chưa phù hợp với thực tế phát triển vận tải đường bộ, gây ra khó khăn trong công tác quản lý cũng như gây ra tình trạng cạnh tranh không lành mạnh giữa các loại hình có hoạt động tương tự nhau; quy định hiện nay chưa đề cập đầy đủ trách nhiệm của chủ phương tiện; khung pháp lý trong việc ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải còn thiếu.

c) Về công tác quản lý nhà nước về giao thông đường bộ: việc ứng dụng khoa học công nghệ vào công tác xử lý vi phạm về giao thông đường bộ còn hạn chế, trong khi các hành vi vi phạm hành chính về giao thông đường bộ còn diễn ra phổ biến, phức tạp. Hệ thống điều khiển, giám sát giao thông còn thiếu; chưa có hệ thống quản lý giao thông thông minh (ITS), chưa có các trung tâm điều khiển xe đi trên các tuyến; thực tiễn đòi hỏi đẩy mạnh phân cấp, phân quyền để phát huy tối đa vai trò, trách nhiệm của địa phương trong quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ.

Những tồn tại và phát sinh nêu trên xuất phát từ nhiều nguyên nhân chủ quan và khách quan, cụ thể:

Một là, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 ra đời trong bối cảnh kết cấu hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, chưa tạo được sự kết nối liên hoàn; việc đầu tư cho kết cấu hạ tầng đường bộ còn dàn trải và chủ yếu được thực hiện từ ngân sách nhà nước; hoạt động vận tải đường bộ còn đơn giản, quy mô chưa lớn, chưa có nhiều loại hình, hình thức kinh doanh; phương tiện giao thông chưa phát triển nhiều, đa dạng và hiện đại như hiện nay. Thực tế sau 13 năm phát triển, lĩnh vực giao thông đường bộ đã có nhiều sự thay đổi cả về chiều sâu lẫn chiều rộng, do đó, các quy định trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 không còn theo kịp sự phát triển của kinh tế - xã hội và thực tiễn đặt ra trong công tác quản lý giao thông đường bộ.

Hai là, các Bộ luật, Luật khác (như: Bộ luật Dân sự, Luật Đầu tư, Luật Xây dựng, Luật Ngân sách nhà nước, Luật Quản lý sử dụng tài sản công năm, Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư công, ...) được ban hành với nhiều quy định tác động đến hệ thống pháp luật về giao thông đường bộ.

Ba là, một số địa phương, đơn vị chưa thực sự quyết liệt trong việc triển khai thi hành các quy định của pháp luật về quy hoạch, về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ.

Bốn là, việc ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý, điều hành còn hạn chế, trong khi sự phát triển mạnh mẽ, nhanh chóng của công nghệ và ứng dụng công nghệ trong đời sống xã hội đã có tác động to lớn đến lĩnh vực giao thông đường bộ dẫn đến việc thiếu cơ sở pháp lý của Luật để điều chỉnh các loại hình

quản lý giao thông vận tải, các phương thức vận tải, các phương tiện tham gia giao thông.

Năm là, ý thức chấp hành pháp luật về giao thông đường bộ của một số tổ chức, cá nhân còn hạn chế, ảnh hưởng đến hiệu quả thi hành Luật.

Sáu là, xu hướng hội nhập, giao lưu, hợp tác quốc tế đòi hỏi Luật phải có sự điều chỉnh cho phù hợp để đáp ứng yêu cầu quốc tế hóa, năng lực cạnh tranh, điều kiện kinh doanh của các doanh nghiệp, người dân trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

Sau quá trình tổng kết, nghiên cứu cho thấy bên cạnh việc phát huy ưu điểm và khắc phục các hạn chế của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 cần tiến hành sửa đổi, bổ sung các quy định có tính chất đặc thù như: đường cao tốc, cầu dài vượt biển...; các cơ chế để huy động các nguồn lực xã hội trong việc xây dựng kết cấu hạ tầng đường bộ; ứng dụng, phát triển công nghệ thông tin trong quản lý, điều hành đặc biệt là hệ thống giao thông thông minh; điều chỉnh các loại hình kinh doanh vận tải cho phù hợp với thực tế.

Từ những lý do nêu trên, việc xây dựng dự án Luật Đường bộ là hết sức cần thiết.

II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG DỰ ÁN LUẬT ĐƯỜNG BỘ

1. Mục đích

Việc xây dựng Luật Đường bộ nhằm tiếp tục hoàn thiện cơ chế, chính sách về kết cấu hạ tầng đường bộ; tăng cường quản lý nhà nước, thể chế hóa chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước về phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ; thực hiện cam kết của Việt Nam với cộng đồng quốc tế; khắc phục những vướng mắc, bất cập trong quá trình triển khai pháp luật về giao thông đường bộ.

2. Quan điểm xây dựng Luật

Việc xây dựng dự án Luật Đường bộ có tác động đối với tiến trình phát triển, hội nhập kinh tế của đất nước và dựa trên các quan điểm sau đây:

a) Kịp thời thể chế hóa chủ trương của Đảng tại các Chỉ thị, Nghị quyết; phù hợp với Hiến pháp năm 2013, các luật mới được ban hành để bảo đảm tính thống nhất trong hệ thống pháp luật (Luật Đầu tư công, Luật Đất đai, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật Quy hoạch...) nhằm bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ, khả thi, công khai, minh bạch, ổn định; bảo đảm tính tương thích với các Điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên.

b) Kế thừa, tiếp tục phát triển và hoàn thiện những quy định pháp luật về giao thông vận tải đường bộ còn phù hợp với thực tế và đã có tác động tích cực đối với sự phát triển của lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ, đồng thời sửa đổi, bổ sung những quy định đã phát sinh hạn chế, vướng mắc trong quá trình thực hiện.

c) Tiếp tục hoàn thiện thể chế, chính sách tạo cơ chế để huy động tối đa mọi nguồn lực nhằm tạo đột phá trong đầu tư xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ hiện đại, đồng bộ kết nối, làm cơ sở kết cấu lại các phương thức vận tải; nâng cao chất lượng dịch vụ, đảm bảo an toàn vận tải đường bộ tạo nên thị trường vận tải có cơ cấu hợp lý, hiệu quả và cạnh tranh; nâng cao năng lực, hiệu quả sản xuất - kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải đường bộ, cơ cấu lại thị phần vận tải trong lĩnh vực đường bộ; coi trọng khai thác hiệu quả cơ sở hạ tầng hiện có, kết hợp đầu tư mới để nâng cao hiệu quả và tiết kiệm nguồn lực; gắn phát triển giao thông vận tải với đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

d) Nâng lên thành Luật một số quy định trong văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã ổn định và phù hợp với thực tế.

đ) Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền phải đi đôi với bảo đảm cơ sở vật chất, nguồn lực tài chính để tổ chức thực hiện có hiệu quả; gắn việc phân định thẩm quyền, trách nhiệm giữa các cấp, các ngành với đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, bảo đảm các điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của các thành phần kinh tế trong môi trường kinh doanh, thông thoáng, bình đẳng trong hoạt động đường bộ.

e) Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong tổ chức giao thông, quản lý kết cấu hạ tầng đường bộ, quản lý hoạt động vận tải, điều hành, giám sát, xử lý vi phạm.

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ ÁN LUẬT ĐƯỜNG BỘ

1. Quá trình xây dựng dự án Luật Đường bộ trình Quốc hội khóa XIV

Dự án Luật Đường bộ được xây dựng đảm bảo các yêu cầu của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020), cụ thể như sau:

a) Tổng kết đánh giá thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 trên toàn quốc.

b) Lập hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường bộ trình Chính phủ tại Tờ trình số 1787/TTr-BGTVT ngày 27/2/2023; ngày 2/6/2023 Quốc hội ban hành Nghị quyết số 89/2023/QH15 về Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, điều chỉnh chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023, trong đó dự án Luật Đường bộ trình Quốc hội cho ý kiến tại Kỳ họp thứ 6 và thông qua tại Kỳ họp thứ 7.

c) Thành lập Ban soạn thảo và Tổ biên tập xây dựng dự án Luật Đường bộ gồm đại diện của Văn phòng Chính phủ, Bộ Tư pháp, các Bộ, cơ quan ngang Bộ, Hiệp hội, Viện nghiên cứu;

d) Tổ chức các hoạt động phục vụ cho việc nghiên cứu xây dựng dự án Luật Đường bộ như: tọa đàm, hội thảo, hội nghị với các Bộ, ngành, địa phương, các chuyên gia, nhà khoa học trong nước và nước ngoài, các Viện nghiên cứu, các Hiệp

hội, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam về các chính sách, nội dung của dự án Luật; tổ chức khảo sát, học hỏi kinh nghiệm trong nước và nước ngoài;

đ) Đăng tải đề lấy ý kiến rộng rãi đối với hồ sơ dự án Luật Đường bộ trên Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Cổng thông tin điện tử Bộ Giao thông vận tải theo quy định;

e) Lấy ý kiến các Bộ, ngành, địa phương, doanh nghiệp, các hiệp hội, các đối tượng có liên quan và tiếp thu, giải trình các ý kiến tham gia đối với dự án Luật Đường bộ;

g) Đề nghị Bộ Tư pháp thẩm định hồ sơ dự án Luật Đường bộ;

h) Tiếp thu ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp;

IV. BỐ CỤC, NỘI DUNG CHÍNH CỦA DỰ THẢO LUẬT ĐƯỜNG BỘ

1. Bố cục của dự thảo Luật

Dự thảo Luật Đường bộ gồm 6 chương, 92 điều. So với dự thảo Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã chuyển 03 chương sang Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (đó là chương: quy tắc giao thông đường bộ, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ, phương tiện tham gia giao thông đường bộ).

2. Nội dung chính của dự thảo Luật

a) Chương I. Quy định chung gồm 09 Điều (từ Điều 1 đến Điều 9)

So với Luật Giao thông đường bộ năm 2008, dự thảo Luật có các điểm mới như sau:

- Thay đổi phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật, theo đó Luật này quy định về hoạt động đường bộ, bao gồm các quy định về quy hoạch, đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành khai thác, sử dụng, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ; vận tải đường bộ và quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ (Điều 1).

- Bổ sung các chính sách phát triển đối với hoạt động đường bộ trên cơ sở các chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước (Điều 5).

- Bổ sung quy định hệ thống giao thông thông minh là hệ thống ứng dụng các công nghệ điện tử, thông tin, truyền thông, khoa học quản lý vào giao thông nhằm tăng cường khả năng liên kết giữa ba yếu tố con người, phương tiện và kết cấu hạ tầng đường bộ tạo thành một hệ thống giao thông có trí tuệ, hiệu quả, an toàn, chính xác, tức thời và thân thiện môi trường (Điều 7).

- Bổ sung quy định về cơ sở dữ liệu đường bộ phục vụ cho công tác quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp trong việc thực hiện các thủ tục hành chính (Điều 8).

b) Chương II. Kết cấu hạ tầng đường bộ gồm 35 Điều (từ Điều 10 đến Điều 46)

So với Luật Giao thông đường bộ năm 2008, dự thảo Luật có các điểm mới như sau:

- Bổ sung đường thôn xóm vào mạng lưới đường bộ nhằm phát triển kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn theo chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng nông thôn mới; phân loại đường bộ theo cấp quản lý để phân định trách nhiệm quản lý đường bộ từ trung ương đến địa phương (Điều 10); phân loại đường theo chức năng phục vụ liên kết vùng, kết nối các khu vực, địa bàn dân cư, nơi làm việc của các cơ quan, tổ chức và cơ sở sản xuất, kinh doanh làm căn cứ lập các quy hoạch có liên quan đến đường bộ, xác định mức độ ưu tiên khi cấm biển báo hiệu, tổ chức giao thông và thực hiện đấu nối các tuyến đường (Điều 11); bổ sung quy định phân biệt đường giao thông nông thôn, đường đô thị và đường địa phương (Điều 13).

- Bổ sung quy định về tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị so với đất xây dựng đô thị đối với đô thị xây dựng mới và đối với các đô thị tại vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới, hải đảo, đô thị là di sản được UNESCO công nhận (Điều 15); bổ sung quy định đất dành cho kết cấu hạ tầng đường bộ (Điều 16), phân đất để bảo vệ, bảo trì công trình đường bộ (Điều 17); các trường hợp mà hành lang an toàn chống lấn giữa đường bộ với đường sắt, đường thủy, đê điều, công trình thủy lợi làm cơ sở để đền bù, giải phóng mặt bằng hành lang an toàn đường bộ theo quy hoạch các tuyến đường, cấm mốc lộ giới và phân định trách nhiệm quản lý (Điều 18); bổ sung quy định về việc sử dụng đất hành lang an toàn đường bộ đã được Nhà nước thu hồi; chưa được Nhà nước thu hồi (Điều 19); phạm vi bảo vệ trên không và phía dưới đường bộ (Điều 20).

- Bổ sung quy định về yêu cầu, vị trí xây dựng, lắp đặt biển quảng cáo để đảm bảo an toàn giao thông và không ảnh hưởng đến đường bộ và làm rõ trách nhiệm của tổ chức, cá nhân xây dựng, lắp đặt biển quảng cáo (Điều 22); bổ sung quy định công trình hạ tầng khác xây dựng trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ phải bảo đảm quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật, bảo đảm an toàn trong xây dựng và khi khai thác sử dụng; bảo đảm quy định của pháp luật về môi trường. Đồng thời làm rõ hơn trách nhiệm của chủ sở hữu hoặc người quản lý sử dụng công trình hạ tầng trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ phải hoàn trả công trình đường bộ bị ảnh hưởng, bố trí kinh phí tổ chức di dời công trình khi có yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền trong trường hợp cần thu hồi đất để đầu tư xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp, mở rộng, sửa chữa, bảo trì công trình đường bộ; khi công trình hạ tầng ảnh hưởng đến an toàn giao thông, an toàn công trình đường bộ mà không có biện pháp khắc phục, công trình xây dựng trái phép, nếu gây thiệt hại phải bồi thường theo quy định (Điều 23).

- Bổ sung tổ chức giao thông được thực hiện từ giai đoạn quy hoạch, đầu tư xây dựng đến giai đoạn quản lý, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ nhằm đảm bảo giao thông thông suốt, an toàn, hiệu quả; quy định rõ các hoạt động của tổ chức giao thông bao gồm phân luồng, phân tuyến, phân làn, lắp đặt

báo hiệu đường bộ, quy định tốc độ, tải trọng khai thác. Việc thực hiện các biện pháp xử lý khi có sự cố xảy ra nhằm duy trì an toàn, bền vững kết cấu công trình và bảo đảm giao thông thông suốt, trật tự, an toàn trong giai đoạn khai thác. Trong quá trình khai thác, cơ quan quản lý đường bộ được điều chỉnh tổ chức giao thông để giải quyết các bất cập về tổ chức giao thông, phù hợp với hiện trạng kết cấu hạ tầng đường bộ, lưu lượng phương tiện, nguồn lực và các điều kiện khác để bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn; quy định tổ chức, cá nhân quản lý khai thác đường chuyên dùng chịu trách nhiệm tổ chức giao thông trên đường chuyên dùng; trường hợp đường chuyên dùng có hoạt động giao thông công cộng phải tổ chức giao thông theo quy định của Điều này (Điều 29).

- Phân định rõ tốc độ thiết kế của đường, tốc độ khai thác trên đường bộ để làm cơ sở đầu tư, khai thác có hiệu quả tuyến đường. Theo đó, tốc độ thiết kế của đường bộ là giá trị vận tốc được dùng để tính toán các chỉ tiêu kỹ thuật chủ yếu của đường bộ trong điều kiện khó khăn và được xác định trong giai đoạn đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường bộ nhằm bảo đảm cho phương tiện vận hành an toàn. Tốc độ khai thác trên đường bộ là giá trị giới hạn tốc độ (tốc độ tối đa, tốc độ tối thiểu) cho phép phương tiện tham gia giao thông nhằm bảo đảm an toàn giao thông và khai thác hiệu quả tuyến đường (Điều 30).

- Bổ sung các quy định về đầu tư xây dựng công trình đường bộ như: phải bố trí hạng mục hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung phù hợp với quy hoạch đã được phê duyệt; xây dựng đường bên dọc đường cao tốc ở đô thị; xây dựng các điểm dừng đỗ xe trên đường có vận tải hành khách công cộng; xây dựng điểm dừng đỗ xe đưa đón học sinh tại nơi có trường học nhằm khắc phục ùn tắc giao thông và nguy cơ mất an toàn giao thông tại cổng trường học. Dự thảo Luật đã gắn công tác đầu tư xây dựng với công tác lập quy hoạch, gắn với nhu cầu đầu tư xây dựng với nhu cầu vận tải và công nghệ phát triển của phương tiện giao thông đường bộ để đảm bảo tính đồng bộ, tính hiện đại đồng thời quy định công trình đường bộ đang khai thác chưa đảm bảo cấp kỹ thuật, quá thời hạn khai thác, không đáp ứng lưu lượng vận tải phải thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn trong khai thác và từng bước đầu tư, nâng cấp, cải tạo để đảm bảo cấp kỹ thuật theo tiêu chuẩn đường bộ để đảm bảo tính đồng bộ của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Khi đầu tư xây dựng tuyến tránh quốc lộ đi qua khu vực đô thị, dự án nâng cấp cải tạo đoạn tuyến quốc lộ có nấn chỉnh tuyến thì đoạn tuyến cũ phải được điều chỉnh thành đường địa phương và điều chuyển tài sản cho địa phương quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì theo quy định (Điều 32).

- Bổ sung quy định làm rõ các trường hợp kết nối giao thông; yêu cầu kết nối từ đường nhánh vào đường chính và giữa các tuyến đường với nhau được thực hiện tại điểm đầu nối (nút giao); trách nhiệm xây dựng đường nhánh, đường gom, đường bên kết nối với đường chính trong trường hợp chủ đầu tư xây dựng các khu đô thị, khu dân cư, thương mại dịch vụ, khu vực hành chính, nơi làm việc của nhiều cơ quan, tổ chức, các khu kinh tế, công nghiệp, cơ sở sản xuất, kinh

doanh, chế biến khác, cảng hàng không, bến xe, ga đường sắt, cảng đường thủy, cảng biển, cảng cạn và các đầu mối giao thông khác; đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp, mở rộng đường bộ kết nối giao thông thuận lợi đến các cảng hàng không, cảng biển, cảng đường thủy, ga đường sắt (Điều 34).

- Bổ sung quy định Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ đối với các trường hợp đường gom, đường bên, vỉa hè, cây xanh, chiếu sáng, công trình thoát nước ngoài phạm vi mặt đường xe chạy đối với quốc lộ và đường khác đi qua đô thị, đường gom, đường bên được bố trí tách riêng khỏi đường chính của các tuyến quốc lộ trên địa bàn địa phương; làm rõ trách nhiệm đối với công trình đường bộ đầu tư theo phương thức đối tác công tư trong trường hợp như: chấm dứt hợp đồng trước thời hạn trong giai đoạn vận hành khai thác, chưa thực hiện phương án xử lý, chưa lựa chọn được nhà đầu tư thay thế, trong trường hợp nhà đầu tư đã hoàn thành việc khai thác, thu phí theo phương án tài chính của hợp đồng, trong thời gian thực hiện thủ tục xác lập quyền sở hữu toàn dân đối với tài sản chuyển giao cho Nhà nước theo hợp đồng dự án (Điều 39).

- Bổ sung quy định về các công trình đường bộ có tính chất kỹ thuật phức tạp, yêu cầu cao về an toàn trong khai thác, sử dụng (đường cao tốc, cầu dây treo cấp II trở lên, cầu đường bộ có kết cấu đặc biệt, hầm đường bộ cấp I trở lên ...) phải được kiểm soát nghiêm ngặt về tải trọng khai thác, điều kiện an toàn công trình, an toàn phòng, chống cháy, nổ; được kiểm tra, kiểm định, đánh giá định kỳ hoặc đánh giá khi có dấu hiệu xuống cấp ảnh hưởng đến an toàn chịu lực, an toàn khai thác; sửa chữa, thay thế bộ phận, hạng mục, thiết bị của công trình kịp thời khi hết thời hạn, tần suất khai thác sử dụng hoặc khi có dấu hiệu hư hỏng, xuống cấp (Điều 40).

- Bổ sung quy định các dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ phải được thiết kế, xây dựng bền vững, bảo đảm các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật về thoát lũ, động đất và bảo đảm các yêu cầu về phòng chống thiên tai; bổ sung trách nhiệm phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai và tìm kiếm cứu nạn đối với các tuyến đường đã đưa vào khai thác sử dụng; trách nhiệm mua sắm, quản lý, sử dụng vật tư, thiết bị phục vụ phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai và tìm kiếm cứu nạn trong lĩnh vực đường bộ (Điều 41).

- Bổ sung quy định trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh là nơi thu thập, lưu giữ, phân tích và xử lý dữ liệu để kết nối, chia sẻ cho các cơ quan có liên quan phục vụ quản lý nhà nước đối với hoạt động đường bộ và chỉ huy giao thông. Theo đó, Trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh quốc gia kết nối, chia sẻ dữ liệu với các Trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh đô thị, Trung tâm quản lý, điều hành đường cao tốc quốc gia; Trung tâm chỉ huy giao thông; các hệ thống cung cấp dịch vụ giao thông thông minh được đầu tư riêng biệt (Điều 43).

- Bổ sung quy định ưu tiên bố trí hệ thống sạc điện cho phương tiện giao thông cơ giới sử dụng năng lượng điện tại bãi đỗ xe, điểm đỗ xe khi có điều kiện. Bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ được kết hợp đầu tư xây dựng để thực hiện hoạt động dịch vụ thương mại để đảm bảo tính đồng bộ trong việc phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ gắn với sự phát triển của phương tiện giao thông, đặc biệt trong xu thế sử dụng các phương tiện sử dụng năng lượng sạch (năng lượng điện) gần gũi, thân thiện với môi trường (Điều 44).

- Bổ sung quy định về thu phí sử dụng đường cao tốc thu đối với phương tiện lưu thông trên tuyến đường cao tốc do Nhà nước đầu tư, sở hữu, quản lý và khai thác (Điều 45).

- Bổ sung quy định về phương thức thanh toán dịch vụ sử dụng đường bộ thực hiện bằng tài khoản giao thông, thông qua trạm thu phí hoặc hệ thống thiết bị lắp đặt trên đường, theo hình thức điện tử không dừng hoặc một dừng. Việc thanh toán dịch vụ sử dụng đường bộ trên đường cao tốc phải thực hiện theo hình thức điện tử không dừng (Điều 46).

c) Chương III. Đường cao tốc gồm 14 Điều (từ Điều 47 đến Điều 60)

- Bổ sung quy định đường cao tốc được thiết kế với tiêu chuẩn kỹ thuật riêng thuộc hệ thống đường quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường đô thị; được trung ương và địa phương đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành khai thác, bảo trì, bảo vệ (Điều 47).

- Bổ sung quy định Đường cao tốc được đầu tư xây dựng phù hợp với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia, quy hoạch về phát triển đường cao tốc và các quy hoạch có liên quan. Trong quá trình chuẩn bị đầu tư, phải nghiên cứu, đánh giá các đặc điểm địa hình tự nhiên, địa chất, khí hậu, thủy văn, dân cư để lựa chọn hướng tuyến tối ưu; ưu tiên lựa chọn hướng tuyến thẳng, sử dụng các giải pháp công nghệ, kỹ thuật như cầu cạn, hầm đường bộ bảo đảm hiệu quả kinh tế, kỹ thuật, hạn chế ảnh hưởng, tác động đến người dân khu vực dự án. Nhà nước huy động, phân bổ nguồn vốn đầu tư hệ thống đường cao tốc có trọng tâm, trọng điểm, bảo đảm cân đối giữa các vùng miền; các tuyến vành đai đô thị quan trọng, các trục cao tốc động lực có tính lan tỏa, kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị, các vùng kinh tế trọng điểm, cửa khẩu quốc tế, cảng hàng không, các cảng biển quan trọng và kết nối các phương thức vận tải khác (Điều 48).

- Bổ sung quy định về chính sách phát triển đường cao tốc như: nhà nước đảm bảo bố trí đủ vốn ngân sách đầu tư các dự án có yêu cầu bảo đảm quốc phòng an ninh; dự án đi qua địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn; dự án kết nối tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội và dự án khác không thu hút được nguồn vốn ngoài ngân sách; bố trí **riêng** ngân sách trung ương, ngân sách địa phương hoặc kết hợp ngân sách trung và địa phương để đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì công trình đường cao tốc; nhà nước ưu tiên sử dụng các nguồn lực thu được từ khai thác tài sản kết cấu hạ tầng

đường cao tốc để hiện nghĩa vụ của nhà nước theo hợp đồng dự án để xử lý vướng mắc phát sinh trong quá trình thực hiện đầu tư xây dựng, kinh doanh khai thác các dự án đường cao tốc bị ảnh hưởng bởi sự kiện bất khả kháng, quy hoạch, chính sách, pháp luật liên quan có thay đổi; các địa phương huy động nguồn lực để phát triển đường cao tốc trên địa bàn và hỗ trợ địa phương khác để đầu tư đồng bộ tuyến đường cao tốc (Điều 49).

- Bổ sung quy định đường cao tốc được thiết kế theo tiêu chuẩn kỹ thuật riêng. Các tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng trong khảo sát, thiết kế, xây dựng, quản lý vận hành, khai thác đường cao tốc bảo đảm tiếp cận với tiến bộ khoa học kỹ thuật, từng bước hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn theo hướng hiện đại, số hóa, phát triển bền vững, giao thông xanh với các yêu cầu về kiến trúc cảnh quan, môi trường (Điều 50).

- Bổ sung quy định mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hóa đối với các dự án đường cao tốc đã được đầu tư theo phương thức PPP đang trong giai đoạn thực hiện hợp đồng dự án PPP (Điều 51).

- Bổ sung quy định việc khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc được thực hiện theo các phương thức sau đây: trực tiếp tổ chức khai thác; chuyển nhượng quyền thu phí sử dụng đường cao tốc; cho thuê quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc; chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc; nhượng quyền kinh doanh - quản lý theo pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư; phương thức khác theo quy định của pháp luật (Điều 52).

- Bổ sung các quy định mang tính đặc thù trong quản lý, vận hành khai thác và bảo trì đường cao tốc như: ứng dụng giao thông thông minh trong quản lý, vận hành, khai thác để cung cấp thông tin cho người tham gia giao thông; phát hiện, cảnh báo và xử lý sự cố trên đường cao tốc; theo dõi phương tiện, thu thập, quản lý và khai thác dữ liệu giao thông (Điều 54).

- Bổ sung quy định tạm dừng khai thác đường cao tốc là trường hợp tạm không sử dụng cho các phương tiện giao thông khai thác sử dụng một chiều, hai chiều, một đoạn hoặc cả tuyến đường cao tốc, trừ các phương tiện làm nhiệm vụ của lực lượng Cảnh sát giao thông, phương tiện cứu hộ, cứu nạn, khắc phục sự cố, bảo đảm giao thông, các trường hợp đường cao tốc phải tạm dừng khai thác do không bảo đảm an toàn cho khai thác, sử dụng (Điều 55).

- Bổ sung quy định trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến được đầu tư xây dựng đồng thời khi xây dựng đường cao tốc; trách nhiệm tổ chức quản lý, vận hành Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến (Điều 58).

d) Chương IV. Vận tải đường bộ gồm 26 Điều (từ Điều 61 đến 86)

So với Luật Giao thông đường bộ năm 2008, dự thảo Luật có các điểm mới như sau:

- Bổ sung các quy định về hoạt động vận tải đường bộ, hoạt động vận tải đường bộ trong nước, hoạt động vận tải đường bộ quốc tế. Dự thảo Luật cũng đã

quy định rõ hoạt động kinh doanh vận tải và hoạt động vận tải nội bộ để có những điều tiết phù hợp giữa 02 loại hình này, đảm bảo công bằng, minh bạch, bảo đảm an toàn trong hoạt động vận tải đường bộ (Điều 61).

- Sắp xếp lại các loại hình kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Theo đó, dự thảo Luật quy định kinh doanh vận tải bằng xe ô tô là việc tổ chức, cá nhân điều hành phương tiện và lái xe hoặc quyết định giá cước vận tải để thực hiện hoạt động vận chuyển hành khách, hàng hóa trên đường bộ nhằm mục đích sinh lợi. Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô là ngành nghề kinh doanh có điều kiện gồm kinh doanh vận tải hành khách và kinh doanh vận tải hàng hoá. Trong đó kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô gồm: kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định, kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt, kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi, kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng và loại hình kinh doanh vận tải hành khách mới. Đồng thời dự thảo Luật đã giao Chính phủ quy định chi tiết các nội dung này (Điều 61).

- Bổ sung hoạt động vận chuyển bệnh nhân bằng xe cứu thương (Điều 75); hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô (Điều 76); dịch vụ cho thuê phương tiện (Điều 84); dịch vụ cứu hộ giao thông đường bộ (Điều 85); ứng dụng phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải bằng xe ô tô (Điều 86) để phù hợp với thực tiễn phát sinh.

Đặc biệt với quy định về hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô, dự thảo Luật đã giải quyết được mối quan tâm của dư luận xã hội trong việc bảo vệ đối tượng yếu thế (trẻ em) tham gia giao thông trong thời gian qua. Dự thảo Luật đã quy định trách nhiệm của cơ sở giáo dục, đào tạo trong việc xây dựng, tập huấn cho cho lái xe và người quản lý học sinh nắm vững và thực hiện đúng quy trình đảm bảo an toàn khi đưa đón học sinh. Ngoài ra dự thảo Luật quy định cơ sở giáo dục, đào tạo khi tổ chức hoạt động đưa, đón học sinh chịu trách nhiệm về việc đón, trả học sinh của đơn vị mình đảm bảo an toàn giao thông (Điều 76).

đ) Chương V. Quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ gồm 03 điều (từ Điều 87 đến Điều 89)

So với Luật Giao thông đường bộ năm 2008, dự thảo Luật quy định trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ trên cơ sở phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật.

e) Chương VI. Điều khoản thi hành gồm 03 Điều (Điều 90 - Điều 92)

So với Luật Giao thông đường bộ năm 2008, dự thảo Luật:

- Bổ sung mới 1 điều sửa đổi, bổ sung Danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí số 97/2015/QH1 (Điều 88).

- Bổ sung các quy định chuyển tiếp để đảm bảo tính khả thi khi Luật được thông qua.

3. Sự thay đổi của dự thảo Luật Đường bộ so với dự thảo Luật Đường bộ đã trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội cho ý kiến tại Phiên họp thứ 24

Hiện nay, dự thảo Luật Đường bộ gồm 6 Chương, 92 Điều. So với dự thảo Luật trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội cho ý kiến tại Phiên họp thứ 24, dự thảo Luật Đường bộ giữ nguyên số chương (do chuyển Chương “Quản lý chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện đường bộ” sang dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; đồng thời tách các nội dung về kết cấu hạ tầng đường cao tốc thành 01 Chương riêng “Chương Đường cao tốc); giảm 3 điều, cụ thể như sau:

a) Chương I. Quy định chung

- Quy định rõ nội hàm “hoạt động đường bộ”, theo đó hoạt động đường bộ, bao gồm các quy định về quy hoạch, đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành khai thác, sử dụng, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ; vận tải đường bộ và quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ.

- Chỉ quy định các thuật ngữ cần thiết và được sử dụng nhiều lần tại dự thảo Luật, theo đó hiện nay chỉ còn 04 giải thích thuật ngữ.

- Bổ sung chính sách ưu tiên phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ khu vực miền núi, vùng sâu, vùng xa, biên giới, hải đảo, vùng dân tộc thiểu số.

- Bỏ quy định áp dụng giữa Luật Đường bộ và các Luật khác.

- Bổ sung quy định về giao thông thông minh

- Chuyển một số quy định từ Chương quy định chung sang dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, gồm các nội dung quy định về: giải thích từ ngữ liên quan đến phương tiện đường bộ (Điều 3), chính sách phát triển về phương tiện đường bộ (Điều 5), cơ sở dữ liệu về xe cơ giới, xe máy chuyên dùng (Điều 7) một số hành vi cấm liên quan đến quản lý chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (Điều 8).

b) Chương II. Kết cấu hạ tầng đường bộ

- Bổ sung quy định cụ thể về tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị so với đất xây dựng đô thị; bổ sung quy định về xác định hành lang an toàn đường bộ đối với đường thôn xóm, đường ngõ, ngách đô thị và đường khác không cho ô tô di chuyển.

- Làm rõ các trường hợp, yêu cầu xây dựng, lắp đặt biển quảng cáo; xây dựng, lắp đặt công trình hạ tầng trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ; xây dựng, khai thác công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ; làm rõ quy định về tường chống ồn.

- Bổ sung quy định về phương thức thanh toán dịch vụ sử dụng đường bộ thực hiện bằng tài khoản giao thông, thông qua trạm thu phí hoặc hệ thống thiết bị lắp đặt trên đường, theo hình thức điện tử không dừng hoặc một dừng.

- Bổ sung quy định về trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh, việc gia kết nối, chia sẻ dữ liệu với các Trung tâm quản lý hệ thống giao thông

thông minh đô thị, Trung tâm quản lý, điều hành đường cao tốc quốc gia; Trung tâm chỉ huy giao thông.

- Bỏ các quy định mang tính chất sửa các luật khác như: quy định về mỏ vật liệu, quy định về sử dụng ngân sách địa phương; bỏ quy định về sử dụng gầm cầu cạn để trồng giữ phương tiện.

- Bỏ quy định thẩm quyền dừng xe trên đường bộ của Thanh tra đường bộ, chức năng của Thanh tra đường bộ sẽ thực hiện theo quy định của pháp luật thanh tra;

- Tách các nội dung về kết cấu hạ tầng đường cao tốc thành 01 Chương riêng “Chương Đường cao tốc”.

- Chuyển một số quy định từ Chương kết cấu hạ tầng đường bộ dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, gồm các nội dung quy định về: báo hiệu đường bộ (Điều 10), làn đường (Điều 12), vận chuyển hàng hoá siêu trường, siêu trọng (Điều 40), xe quá khổ giới hạn của đường bộ, xe quá tải trọng, xe bánh xích lưu hành trên đường bộ (Điều 47), lòng đường, hè phố vào mục đích khác (Điều 69).

c) Chương III. Đường cao tốc

- Chuyển các nội dung về kết cấu hạ tầng đường cao tốc từ Chương Kết cấu hạ tầng đường bộ và bổ sung một số quy định đặc thù về đường cao tốc và đổi tên Chương thành “Đường cao tốc”.

- Bổ sung quy định đặc thù của đường cao tốc, theo đó đường cao tốc được thiết kế với tiêu chuẩn kỹ thuật riêng thuộc hệ thống đường quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường đô thị. Các tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng trong khảo sát, thiết kế, xây dựng, quản lý vận hành, khai thác đường cao tốc bảo đảm tiếp cận với tiến bộ khoa học kỹ thuật.

- Bổ sung quy định về chính sách phát triển đường cao tốc như: nhà nước đảm bảo bố trí đủ vốn ngân sách đầu tư các dự án có yêu cầu bảo đảm quốc phòng an ninh; dự án đi qua địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn; dự án kết nối tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội và dự án khác không thu hút được nguồn vốn ngoài ngân sách,...

- Bổ sung quy định đầu tư xây dựng đường cao tốc, các phương thức khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc, các trường hợp tạm dừng khai thác đường cao tốc.

- Bổ sung quy định trung tâm quản lý, điều hành đường cao tốc quốc gia, trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến, trạm dừng nghỉ, điểm dừng, đỗ xe trên đường cao tốc.

d) Chương IV. Vận tải đường bộ

- Bổ sung quy định giao Chính phủ quy định về điều kiện tiếp cận thị trường đối với nhà đầu tư nước ngoài trong việc kinh doanh vận tải, hoạt động vận tải nội bộ (khoản 16 Điều 60).

- Chuyển một số quy định từ Chương vận tải đường bộ sang dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, gồm các nội dung quy định về: thời gian lái xe (Điều 56); vận tải hành khách (Điều 57); trách nhiệm của lái xe vận tải hành khách (Điều 58); vận tải hàng hoá (Điều 39); trách nhiệm của lái xe vận tải hàng hoá (Điều 59); vận chuyển hành khách, hàng hoá bằng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô ba bánh, mô tô hai bánh và các loại xe tương tự (Điều 44); hoạt động vận chuyển đưa đón học sinh (Điều 46); Dịch vụ cứu hộ đường bộ (Điều 46).

đ) Chương V. Quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ

- Chính lý lại các quy định về trách nhiệm của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, các Bộ, ngành, địa phương.

- Bổ sung quy định về thanh tra đường bộ có nhiệm vụ thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm việc thực hiện các quy định của pháp luật về kết cấu hạ tầng đường bộ, vận tải đường bộ tại bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, hệ thống kiểm soát tải trọng xe, dịch vụ hỗ trợ vận tải; thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm việc thực hiện các quy định của pháp luật về hoạt động đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ và kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới theo quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông.

e) Chương VI. Điều khoản thi hành: Bổ sung các quy định chuyển tiếp để đảm bảo tính khả thi khi Luật được ban hành.

Như vậy, hiện nay dự thảo Luật Đường bộ chỉ còn 02 nhóm chính sách, gồm: (i) hoàn thiện khung pháp lý về kết cấu hạ tầng đường bộ; (ii) hoàn thiện khung pháp lý về vận tải đường bộ. Như vậy, dự án Luật Đường bộ có sự thay đổi nhóm chính sách so với đề nghị xây dựng dự án Luật Đường bộ đã được Chính phủ trình Quốc hội đưa vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024; điều chỉnh chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023 tại Nghị quyết số 89/2023/QH15, theo đó hiện tại phạm vi điều chỉnh của hai dự án Luật như sau:

- Luật Đường bộ quy định về hoạt động đường bộ, bao gồm các quy định về quy hoạch, đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành khai thác, sử dụng, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ; vận tải đường bộ và quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ.

- Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, bao gồm: Quy tắc giao thông đường bộ; phương tiện giao thông đường bộ; người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ; tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; giải quyết tai nạn giao thông đường bộ; quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Lý do:

Ngày 31/7/2023 Tổng Thư ký Quốc hội có văn bản số 2670/TB-TTKQH thông báo Kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, theo đó đề nghị “*Tiếp tục rà soát, chỉnh lý, hoàn thiện dự thảo Luật này và dự thảo Luật Đường bộ để phân định rõ ràng hơn về*

phạm vi và nội dung điều chỉnh; tránh chồng chéo, trùng lặp, mâu thuẫn giữa hai dự thảo luật, nhất là các quy định về phương tiện tham gia giao thông, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông, quản lý nhà nước về đường bộ và trật tự, an toàn giao thông đường bộ; có thể nghiên cứu, thu hút các nội dung về phương tiện tham gia giao thông, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông để quy định trong dự thảo Luật này”.

Tiếp thu ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công an đã phối hợp rà soát để chỉnh lý hai dự thảo Luật theo hướng chuyên các Chuyên Chương "phương tiện giao thông đường bộ" sang Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và chuyên các nội dung về vận tải liên quan trực tiếp đến hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong Chương vận tải đường bộ sang quy định tại Chương "Phương tiện giao thông đường bộ" và Chương "Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ" của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Trên đây là những nội dung cơ bản của Luật Đường bộ, Bộ Giao thông vận tải kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

(Hồ sơ gửi kèm: (1) Dự thảo Luật Đường bộ; (2) Báo cáo thẩm định của Bộ Tư pháp đối với dự án Luật; (3) Báo cáo tiếp thu, giải trình ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, ý kiến thẩm tra sơ bộ của Ủy ban Quốc phòng và An ninh, Ủy ban Pháp luật; (4) Báo cáo tổng kết 13 năm thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008; (5) Báo cáo đánh giá tác động của chính sách trong dự án Luật; (6) Báo cáo về rà soát các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự án Luật; (7) Báo cáo về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong dự án Luật; (8) Dự thảo văn bản quy định chi tiết).

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ (để b/c);
- Bộ trưởng (để b/c);
- Các Vụ thuộc Bộ;
- Thanh tra Bộ;
- Văn phòng Bộ;
- Các Cục: ĐBVN, ĐCTVN, ĐKVN, QLĐTXD;
- Lưu: VT, PC.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Lê Đình Thọ