

Số: /BC-BGTVT

Hà Nội, ngày tháng năm 2023

**BÁO CÁO****Tiếp thu, giải trình ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và  
ý kiến của các Thành viên Ủy ban Thường vụ Quốc hội***(Tài liệu gửi Bộ Tư pháp thẩm định)*

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020), trên cơ sở Thông báo kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc trình Quốc hội quyết định bổ sung vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh đối với 02 dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Luật Đường bộ (Thông báo số 2671/TB-TTKQH ngày 31/7/2023 của Tổng Thư ký Quốc hội), ý kiến tham gia của các Thành viên Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại Phiên họp thứ 24 ngày 13/7/2023, Bộ Giao thông vận tải báo cáo Chính phủ về việc giải trình, tiếp thu các ý kiến như sau:

**I. CÁC Ý KIẾN CỤ THỂ****1. Chương I (Quy định chung)****1.1. Về giải thích thuật ngữ**

Có ý kiến đề nghị rà soát, chỉnh lý để giảm bớt các giải thích từ ngữ, chỉ giải thích các từ ngữ sử dụng nhiều lần trong dự thảo Luật

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu, chỉnh lý tại Điều 3 dự thảo Luật.*

**1.2. Về chính sách phát triển trong hoạt động đường bộ**

a) Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định việc thực hiện dự án đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, việc tổ chức các hoạt động giao thông đường bộ gắn với biến đổi khí hậu.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu, chỉnh lý tại khoản 2 Điều 32, Điều 41 dự thảo Luật.*

b) Có ý kiến đề nghị bổ sung chính sách phát triển giao thông đường bộ cho miền núi, vùng biên giới, hải đảo, vùng có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu, chỉnh lý tại khoản 1 Điều 5 dự thảo Luật.*

## **2. Chương II (Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ)**

### **2.1. Về phân loại đường bộ**

a) Một số ý kiến cho rằng, tại Điều 3, Điều 10 và Điều 11 có nhiều quy định có tính chất phân loại đường bộ dẫn đến khó hiểu, khó áp dụng và có thể chồng chéo, mâu thuẫn về chế độ quản lý và trách nhiệm của các chủ thể đối với từng loại đường, đề nghị rà soát, ghép các quy định này và quy định cụ thể, rõ ràng hơn.

b) Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định về đường trên cao, đường song hành, đường đô thị, đường thôn xóm.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu*, chỉnh lý tại Điều 10, Điều 11, Điều 13 dự thảo Luật

c) Một số ý kiến đề nghị quy định cụ thể hơn về đường chuyên dùng và thẩm quyền, trách nhiệm quản lý, khai thác đường chuyên dùng.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải báo cáo như sau*: hiện nay dự thảo Luật cũng đã quy định rõ trách nhiệm tổ chức giao thông trên đường chuyên dùng (khoản 5 Điều 29), trách nhiệm công bố tải trọng, khổ giới hạn của đường chuyên dùng (tại khoản 3 Điều 31), trách nhiệm tổ chức, quản lý, vận hành khai thác, bảo trì công trình đường chuyên dùng (tại khoản 9 Điều 39).

### **2.2. Về quy định tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị**

Các ý kiến cơ bản tán thành quy định của dự thảo Luật, tuy nhiên đề nghị xem xét, đánh giá thực trạng tình hình áp dụng quy định này trong thời gian qua để có quy định cụ thể hơn nhằm bảo đảm tính khả thi. Trên thực tế có nhiều loại đô thị có quy mô khác nhau, có những đô thị có quy mô rất lớn (như thành phố Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh), nếu chỉ quy định chung như dự thảo Luật sẽ rất khó xác định tỷ lệ quỹ đất giao thông trong đô thị hoặc dẫn đến tình trạng có khu vực trong đô thị có mật độ giao thông rất cao và có khu vực trong cùng đô thị lại có mật độ giao thông thấp. Để bảo đảm thực hiện quy định này, đề nghị nghiên cứu, phân loại theo cấp đô thị và giao Chính phủ quy định cụ thể việc xác định tỷ lệ giao thông đô thị ở từng khu vực.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu*, chỉnh lý tại Điều 15 dự thảo Luật

### **2.3. Về hành lang an toàn đường bộ**

Có ý kiến đề nghị quy định rõ chủ thể chịu trách nhiệm quản lý hành lang an toàn đường bộ, nhất là đối với các trường hợp hành lang an toàn đường bộ chồng lấn với hành lang an toàn giao thông đường sắt, chồng lấn hành lang bảo vệ đường thủy nội địa, hành lang đê điều... để tăng cường trách nhiệm và làm căn cứ để xác định thẩm quyền quản lý đối với các hoạt động liên quan. Đồng thời đề nghị tiếp tục rà soát, đối chiếu với quy định của dự thảo Luật Đất đai đang được Quốc hội thảo luận, cho ý kiến để bảo đảm tính thống nhất trong hệ thống pháp luật.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu*, chỉnh lý tại Điều 19, Điều 20 dự thảo Luật.

#### **2.4. Về yêu cầu đối với công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ**

a) Có ý kiến nghiên cứu, cân nhắc, chỉnh lý các quy định đối với công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất với các luật liên quan về đầu tư xây dựng hạ tầng dùng chung, hạ tầng viễn thông, điện, nước.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu*, chỉnh lý tại Điều 24 dự thảo Luật.

b) Có ý kiến cho rằng tại khoản 5 Điều 31 dự thảo Luật quy định “*Tổ chức, cá nhân lắp đặt công trình đường dây, cáp điện, viễn thông, ống cáp, thoát nước, ống dẫn năng lượng vào công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung của đường bộ phải nộp tiền quản lý khai thác theo quy định của Nhà nước*”, do đó đề nghị làm rõ “Nhà nước” là cơ quan nào, tiền này được thu dưới hình thức giá hay phí, lệ phí,... Đồng thời, đề nghị làm rõ trường hợp lắp đặt công trình khác như công trình ống dẫn xử lý chất thải thì có phải nộp tiền hay không? Do đó cần phải nghiên cứu kỹ lưỡng đến việc liệt kê cần bao quát đến các vấn đề phát sinh trong thực tiễn để đảm bảo việc thực hiện khả thi và đồng bộ.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu*, chỉnh lý tại khoản 5, khoản 6 Điều 24 dự thảo Luật.

#### **2.5. Về đầu tư xây dựng công trình đường bộ**

a) Có ý kiến đề nghị nghiên cứu các chính sách đặc thù trong các nghị quyết của Quốc hội về đầu tư, xây dựng các công trình giao thông trong thời gian gần đây để bổ sung quy định trong dự thảo Luật nhằm tạo cơ chế đầu tư phù hợp, đa dạng để thu hút, khuyến khích đầu tư xây dựng, phát triển hệ thống giao thông đường bộ.

b) Có ý kiến đề nghị cụ thể hóa chính sách đầu tư đường bộ cao tốc trong dự thảo Luật theo hướng ưu tiên cho một số khu vực, một số địa phương có tiềm năng phát triển kinh tế, có tỷ trọng đóng góp ngân sách nhà nước lớn, một số khu vực, địa phương có điều kiện khó khăn về kinh tế - xã hội để tạo điều kiện thúc đẩy phát triển ở các khu vực, địa phương này.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải báo cáo như sau*: tại văn bản số 2671/TTKQH-QPAN ngày 31/7/2023 của Tổng Thư ký Quốc hội thông báo kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội có nêu “*Nghiên cứu, rà soát các quy định mới trong dự thảo Luật theo hướng những vấn đề đã rõ, đã chín, đã thực hiện ổn định, thống nhất thì quy định trong dự thảo Luật, những vấn đề đang thực hiện thí điểm, chưa rõ, chưa chín, còn ý kiến khác nhau, cần tiếp tục nghiên cứu thì không quy định trong dự thảo Luật*”. Các chính sách đặc thù trong các nghị quyết của Quốc hội về đầu tư, xây dựng các công trình giao thông trong thời

gian gần đây đang được Quốc hội cho thực hiện thí điểm, vì vậy, tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Bộ Giao thông vận tải chưa đưa các chính sách đặc thù này vào dự thảo Luật.

c) Có ý kiến nghiên cứu quy định về thu phí không dừng, chuyển nhượng quyền thu phí sử dụng đường cao tốc

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu, chỉnh lý tại Điều 46, Điều 52 dự thảo Luật.*

## **2.6. Về thẩm định, thẩm tra an toàn giao thông**

a) Có ý kiến đề nghị làm rõ việc quy định thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đường bộ có sự chồng chéo, giao thoa với Luật Xây dựng hay không vì Luật Xây dựng cũng đã có quy định về công tác thẩm định trong chuẩn bị đầu tư từ thiết kế cơ sở, trong quá trình báo cáo kinh tế kỹ thuật để bảo đảm các tiêu chuẩn, quy chuẩn để bảo đảm an toàn giao thông.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải báo cáo như sau:* việc thẩm định công trình xây dựng theo quy định của Luật Xây dựng nhằm bảo đảm công trình được đầu tư, xây dựng, khai thác theo đúng các quy trình, quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật hướng tới công trình được khai thác an toàn, hiệu quả trong hoạt động đầu tư xây dựng; việc thẩm định an toàn giao thông theo quy định của Luật Đường bộ được thực hiện ngoài việc yêu cầu công trình xây dựng đáp ứng các quy định của Luật Xây dựng, còn phải bảo đảm các yêu cầu kỹ thuật đặc thù về an toàn giao thông cho người tham gia giao thông khi đưa vào khai thác (*như: điều kiện môi trường, điều kiện phương tiện tham gia giao thông, xác định các yếu tố hành vi của người tham gia giao thông trong điều kiện hạ tầng bất lợi... để đề xuất các giải pháp đảm bảo an toàn giao thông cho người tham gia giao thông*). Do đó, không có sự chồng chéo với công tác thẩm định công trình xây dựng quy định trong Luật Xây dựng. Bên cạnh đó, các quy định về thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đường bộ trong dự thảo Luật Đường bộ được kế thừa từ Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và qua 13 năm triển khai thực hiện không có bất cập và vẫn đảm bảo đồng bộ, thống nhất với công tác thẩm định công trình xây dựng được quy định trong luật xây dựng.

b) Có ý kiến đề nghị quy định thẩm định về an toàn đường bộ phải có trong nghiên cứu tiền khả thi và khả thi khi đầu tư các dự án.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu, chỉnh lý tại khoản 1 Điều 33 dự thảo Luật.*

## **2.7. Về sử dụng tạm thời gầm cầu cạn để trồng, giữ phương tiện giao thông đường bộ**

Có ý kiến không luật hóa các quy định về sử dụng gầm cầu cạn để trồng, giữ phương tiện giao thông đường bộ, có ý kiến đề nghị cân nhắc quy định tại Điều 40 của dự thảo Luật về việc sử dụng tạm thời gầm cầu cạn để trồng, giữ phương tiện GTĐB, vì ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn của người dân, công trình và phương tiện ở khu vực này; gián tiếp làm phát triển phương tiện giao

thông cá nhân ở các thành phố là không đúng với chính sách của Nhà nước về hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân ở các thành phố (Điều 6 dự thảo Luật).

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu*, chỉnh lý dự thảo Luật theo hướng bỏ quy định này

### **2.8. Về nguồn tài chính để đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng GTĐB (Điều 43)**

Có ý kiến đề nghị cần nhắc không nên quy định chính sách về tài chính cho giao thông vận tải; có ý kiến đề nghị bổ sung quy định cụ thể hơn về nguồn tài chính để đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng GTĐB đối với các tuyến đường liên vùng, liên tỉnh; có ý kiến đề nghị rà soát quy định tại điểm c khoản 3 Điều này về việc hỗ trợ ngân sách cho địa phương khác để đảm bảo tính thống nhất với pháp luật về ngân sách nhà nước;

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu*, chỉnh lý dự thảo Luật theo hướng bỏ quy định về sử dụng ngân sách địa phương.

### **2.9. Về đầu tư, xây dựng đường cao tốc**

Có ý kiến nghiên cứu bổ sung một chương riêng về đầu tư, xây dựng, quản lý, bảo trì, vận hành khai thác đường cao tốc để quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật, chính sách đầu tư, huy động nguồn tài chính, chính sách quản lý, vận hành khai thác, sử dụng đường cao tốc, công tác kiểm tra, giám sát việc thực hiện quản lý đường cao tốc, ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, sử dụng đường cao tốc...

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu*, chỉnh lý tại Chương III dự thảo Luật.

### **2.10. Về giao thông thông minh**

Có ý kiến đề nghị nghiên cứu, bổ sung quy định về giao thông thông minh

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu*, chỉnh lý tại Điều 7, Điều 43 dự thảo Luật.

## **3. Về phương tiện giao thông đường bộ (Chương III)**

a) Một số ý kiến đề nghị sửa tên chương thành “Quản lý chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường bộ” để phù hợp với nội dung của chương này và phân biệt với quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ<sup>1</sup>. Đồng thời đề nghị rà soát các quy định tại chương này bảo đảm phù hợp với phạm vi điều chỉnh, tránh trùng lặp phạm vi điều chỉnh của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

---

<sup>1</sup> Chương III dự thảo Luật Trật tự, an toàn GTĐB: “Điều kiện phương tiện tham gia giao thông đường bộ và người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ”

b) Có ý kiến đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định về niên hạn sử dụng của xe ô tô chở người dưới 9 chỗ ngồi để bảo đảm an toàn giao thông, bảo vệ môi trường, vì hiện nay có nhiều xe ô tô rất cũ vẫn tham gia giao thông gây mất an toàn giao thông và ảnh hưởng đến môi trường.

c) Có ý kiến cho rằng, thực tế hiện nay tình hình thực hiện việc kiểm định xe cơ giới, kiểm tra khí thải xe mô tô, xe gắn máy còn sơ sảy, vi phạm pháp luật, nhất là việc xã hội hóa công tác đăng kiểm chưa chặt chẽ. Vì vậy, đề nghị bổ sung quy định về trung tâm đăng kiểm xe cơ giới, trạm kiểm tra khí thải xe mô tô, xe gắn máy, bảo dưỡng, bảo hành xe cơ giới bảo đảm tính công khai, minh bạch, nhất là trong việc cấp phép đối với các trung tâm đăng kiểm cần chặt chẽ, thống nhất với quy định của Luật Đầu tư, tránh vi phạm pháp luật. Ý kiến khác đề nghị làm rõ quy định về trách nhiệm của các đơn vị đăng kiểm khi phương tiện đã được cấp chứng nhận kiểm định, nhưng trên thực tế không bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật, chất lượng kiểm định để có chế tài xử lý.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải báo cáo như sau:* hiện nay nội dung này đã được chuyển sang dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

#### **4. Chương IV (Vận tải đường bộ)**

a) Có ý kiến đề nghị cân nhắc quy định tại khoản 5 Điều 55 vì theo dự thảo Luật thì một số tổ chức, cá nhân sử dụng công nghệ thông tin hỗ trợ kết nối giữa tổ chức, cá nhân vận chuyển với hành khách, người thuê vận chuyển hàng hóa bị xếp vào loại hình hoạt động kinh doanh vận tải, theo đó các doanh nghiệp công nghệ thông tin phải tuân thủ những quy định về kinh doanh vận tải là không phù hợp với bản chất của hoạt động này, không khuyến khích được hoạt động ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động vận tải. Vì vậy, đề nghị quy định hoạt động này là dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải báo cáo như sau:* tại Điều 79 dự thảo Luật Đường bộ quy định như sau: “*Dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ gồm kinh doanh dịch vụ bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, đại lý vận tải hàng hóa, đại lý bán vé, dịch vụ thu gom hàng, dịch vụ chuyển tải, dịch vụ kho bãi hàng hoá, dịch vụ xếp dỡ hàng hoá trên phương tiện, dịch vụ cho thuê phương tiện, dịch vụ cứu hộ giao thông đường bộ, ứng dụng phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải bằng xe ô tô*”, theo đó ứng dụng phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải bằng xe ô tô là dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, không phải là hoạt động kinh doanh vận tải. Chỉ trong trường hợp tổ chức, cá nhân cung cấp dịch vụ phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải bằng xe ô tô thực hiện ít nhất một trong các công đoạn gồm: điều hành phương tiện và lái xe hoặc quyết định giá cước vận tải để vận chuyển hành khách, hàng hóa trên đường bộ nhằm mục đích sinh lợi) thì sẽ xác định là kinh doanh vận tải theo quy định tại khoản 4 Điều 55 dự thảo Luật.

b) Có ý kiến đề nghị rà soát lại các Hiệp định khu vực có liên quan vận tải đường bộ để bảo đảm tính tương thích.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu* và rà soát các Điều ước quốc tế có liên quan đến vận tải đường bộ để đảm bảo tính tương thích.

c) Có ý kiến đề nghị cần phải có quy định đầy đủ, bổ sung rõ hơn vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải báo cáo như sau:* hiện nay nội dung này đã được chuyển sang dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

## **5. Chương V (Quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ)**

a) Có ý kiến đề nghị làm rõ thuật ngữ “hoạt động đường bộ”, làm cơ sở phân định phạm vi điều chỉnh của 02 dự án luật.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu*, chỉnh lý tại Điều 1 dự thảo Luật.

b) Có ý kiến đề nghị rà soát, sắp xếp lại quy định về trách nhiệm của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cho phù hợp với chức năng, nhiệm vụ của Chính phủ và các bộ, địa phương.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu*, chỉnh lý tại Điều 88 dự thảo Luật.

## **II. CÁC Ý KIẾN CHUNG**

### **1. Về hồ sơ dự án Luật**

Có ý kiến đề nghị rà soát hồ sơ dự án Luật để thực hiện đúng theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật; cần xác định đây là dự án Luật được xây dựng theo Nghị quyết số 89/2023/QH15 ngày 02/6/2023 của Quốc hội về Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023. Theo đó, các tài liệu liên quan đến quá trình tiếp thu ý kiến đại biểu Quốc hội tại Kỳ họp thứ 10, Quốc hội khóa XIV, ý kiến các cơ quan đảng, cơ quan của Quốc hội và các cơ quan liên quan cần chuyển thành tài liệu tham khảo; bổ sung báo cáo thẩm định và ý kiến của các bộ, ngành đối với dự án Luật Đường bộ để bảo đảm thành phần Hồ sơ dự án Luật đúng quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật (các tài liệu, Tờ trình, Báo cáo thẩm định... phải sau ngày Quốc hội ra Nghị quyết đưa dự án Luật vào Chương trình).

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu*, hoàn thiện hồ sơ đầy đủ theo yêu cầu của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

**2.** Có ý kiến cho rằng do nội dung dự thảo Luật còn liên quan đến nhiều luật khác<sup>2</sup>, các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên<sup>3</sup> và liên quan trực tiếp

<sup>2</sup> Bộ luật Dân sự, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Quy hoạch, Luật Xây dựng, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật Ngân sách nhà nước, Luật Giá, Luật Lâm nghiệp, Luật Khoáng sản, Luật Tài nguyên nước, Luật Bảo vệ môi trường và dự thảo Luật Đất đai (sửa đổi) đang được Quốc hội cho ý kiến...

<sup>3</sup> Công ước viên 1968 về GTĐB, Công ước viên 1968 về biển báo và tín hiệu GTĐB, Hiệp định công nhận giấy phép lái xe giữa các nước trong khối Asean...

đến hoạt động hằng ngày của người dân và cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp, tác động to lớn đến sự phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm QPAN và đời sống xã hội. Vì vậy, đề nghị cơ quan soạn thảo tiếp tục rà soát để bảo đảm tính thống nhất trong hệ thống pháp luật, tương thích với điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên và phù hợp với thực tiễn.

**Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và sẽ tiếp tục rà soát** các quy định tại dự thảo Luật để đảm bảo tính thống nhất trong hệ thống pháp luật, tương thích với điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên và đảm bảo phù hợp với thực tiễn.

**3. Có ý kiến đề nghị hạn chế tối đa giao Chính phủ hoặc các bộ quy định chi tiết thi hành luật, đối với những nội dung giao Chính phủ hoặc các bộ quy định thì cần quy định nguyên tắc trong Luật để làm căn cứ quy định và thực hiện giám sát sau khi Luật được ban hành; đề nghị tiếp tục rà soát một số quy định trong dự thảo Luật tránh trùng lặp với quy định của dự thảo Luật Trật tự, an toàn GTĐB.**

**Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu** và sẽ rà soát lại các nội dung giao Chính phủ hoặc các Bộ quy định chi tiết thi hành Luật; tiếp tục phối hợp với Bộ Công an đề rà soát hai dự án luật để tránh trùng lặp, đảm bảo tính thống nhất.

#### **4. Về tên gọi dự thảo Luật**

Có ý kiến cho rằng tên gọi “Luật đường bộ” chưa thể hiện đầy đủ các chính sách được điều chỉnh trong dự án Luật, vì theo Tờ trình của Chính phủ, dự án Luật điều chỉnh 3 nhóm vấn đề lớn là “kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ”, “phương tiện giao thông đường bộ” và “hoạt động vận tải đường bộ”, trong khi đó “đường bộ” chỉ là một bộ phận của kết cấu hạ tầng GTĐB. Do đó, đề nghị nghiên cứu tên gọi phù hợp với phạm vi điều chỉnh của Luật.

**Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải báo cáo như sau:** tên gọi dự án Luật đã được Chính phủ thảo luận kỹ lưỡng và thống nhất đổi tên thành “*Luật Đường bộ*” tại Nghị quyết số 13/NQ-CP ngày 30/1/2022 Phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 1 năm 2022; đồng thời tên gọi “Luật Đường bộ” sẽ đảm bảo thống nhất với tên gọi của một số luật trong lĩnh vực giao thông (như: Bộ luật hàng hải, Luật Đường sắt, Luật Hàng không dân dụng Việt Nam).

Bên cạnh đó, ngày 02/6/2023, Quốc hội đã 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, theo đó dự án Luật Đường bộ sẽ trình Quốc hội khóa XV cho ý kiến tại kỳ họp thứ 6 (tháng 10/2023) và thông qua tại kỳ họp thứ 7 (tháng 05/2024).

#### **5. Về phạm vi điều chỉnh**

a) Có ý kiến đề nghị tiếp tục rà soát, nghiên cứu, làm rõ phạm vi điều chỉnh và các quy định cụ thể trong dự thảo Luật, chỉ quy định trong dự thảo Luật những nội dung thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật này, những nội dung thuộc



phạm vi điều chỉnh của Luật khác thì không đưa vào dự thảo Luật nhằm bảo đảm tính thống nhất trong hệ thống pháp luật và thống nhất với dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; tránh chồng chéo, trùng lặp hoặc tạo khoảng trống pháp luật, không sử dụng Luật này để điều chỉnh các quy định đã thực hiện ổn định thuộc phạm vi điều chỉnh của các luật khác.

Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật theo hướng bỏ quy định áp dụng Luật Đường bộ và các luật có liên quan khác; bỏ quy định về khai thác mỏ vật liệu, quy định về sử dụng ngân sách địa phương.

b) Có ý kiến đề nghị 2 cơ quan soạn thảo tiếp tục nghiên cứu, xác định rõ hơn nội hàm, phạm vi điều chỉnh của dự án Luật và từng nội dung cụ thể để quy định trong mỗi dự thảo Luật cho phù hợp, tránh lỗi hỏng pháp luật hoặc chồng chéo, trùng lặp giữa các luật.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu*, trong quá trình xây dựng 02 dự án Luật, Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công an đã và sẽ tiếp tục phối hợp chặt chẽ để rà soát, chỉnh lý 02 dự án Luật đảm bảo thống nhất, không chồng chéo.

## **6. Về bố cục của dự thảo Luật**

a) Có ý kiến cho rằng việc nghiên cứu, phát triển các phương tiện giao thông thông minh, phương tiện đa tính năng đang là xu hướng chung trên thế giới và sẽ được đưa vào sử dụng phổ biến trong tương lai gần. Vì vậy, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, bổ sung các quy định về kết cấu hạ tầng GTĐB, phương tiện GTĐB để bắt kịp xu thế mới, phù hợp với yêu cầu quản lý và kịp thời điều chỉnh vấn đề này, bảo đảm tính dự báo, tính định hướng của luật, hạn chế việc sửa đổi, bổ sung luật trong thời gian ngắn sau khi có hiệu lực thi hành.

b) Có ý kiến đề nghị xây dựng một chương hoặc một mục quy định một số nguyên tắc về chính sách quản lý, phát triển phương tiện giao thông thông minh, phương tiện đa tính năng, bổ sung một số quy định cụ thể về đường bộ cao tốc để làm cơ sở thực hiện công tác quản lý trong thời gian tới.

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải báo cáo như sau:* hiện nay nội dung này đã được chuyển sang dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ

c) Có ý kiến đề nghị Nghiên cứu bổ sung một chương riêng về đầu tư, xây dựng, quản lý, bảo trì, vận hành khai thác đường cao tốc để quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật, chính sách đầu tư, huy động nguồn tài chính, chính sách quản lý, vận hành khai thác, sử dụng đường cao tốc, công tác kiểm tra, giám sát việc thực hiện quản lý đường cao tốc, ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, sử dụng đường cao tốc...

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu*, chỉnh lý bổ sung Chương III của dự thảo Luật.

## **7. Có ý kiến đề nghị rà soát, bổ sung điều khoản chuyển tiếp**

*Về ý kiến này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu*, chỉnh lý tại Điều 91 dự thảo Luật.

Trên đây là báo cáo tiếp thu giải trình ý kiến Ủy ban Thường vụ Quốc hội và các thành viên của Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại Phiên họp thứ 24, Bộ Giao thông vận tải báo cáo Chính phủ./.

**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**