|  |  |
| --- | --- |
| **CHÍNH PHỦ** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: /TTr-CP | *Hà Nội, ngày tháng năm 2023* |

**TỜ TRÌNH**

**Dự án Luật Đường bộ**

Kính gửi: Quốc hội

Thực hiện Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật 2015 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020) và trên cơ sở tiếp thu ý kiến các Đại biểu Quốc hội tại kỳ họp thứ 10 Quốc hội khóa XIV, ý kiến chỉ đạo của Bộ Chính trị, Chính phủ trình Quốc hội 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 18-CT/TW ngày 4/9/2012 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông đã đề ra nhiệm vu và giải pháp trọng tâm như: “*Có cơ chế, chính sách thu hút và sử dụng có hiệu quả các nguồn vốn trong nước, quốc tế đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông”, “Xây dựng Chiến lược phát triển phương tiện giao thông phù hợp với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Nâng cao chất lượng đăng kiểm phương tiện giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, bảo đảm phương tiện tham gia giao thông phải đáp ứng các tiêu chuẩn về an toàn kỹ thuật. Ứng dụng khoa học, công nghệ trong quản lý phương tiện giao thông thống nhất từ khâu nhập khẩu, sản xuất trong nước, đăng ký, đăng kiểm đến quá trình hoạt động của phương tiện. Quy định niên hạn sử dụng đối với tất cả các loại phương tiện giao thông đường bộ. Tăng cường quản lý hoạt động vận tải, đảm bảo hợp lý, khoa học và phù hợp với từng vùng, miền; chú trọng hoạt động vận tải hành khách, hàng hóa bằng xe ô tô”, “Nâng cao trách nhiệm của chính quyền các cấp và đơn vị chức năng về quản lý hành lang an toàn giao thông đường bộ”, Hiện đại hóa công tác giám sát, phát hiện và xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ”.*

- 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 giao thông 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 giao thông đường bộ**

- Tỉ 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 giao thông 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 phương tiện giao thông đường bộ**:chưa có khung pháp lý cho các phương tiện giao thông thông minh, phương tiện đa tính năng có thể di chuyển cả trên đường bộ và đường thủy hoặc hàng không, phương tiện quá khổ giới hạn, quá tải trọng; chưa có cơ chế kiểm soát phương tiện mô tô, xe máy gây phát thải ô nhiễm môi trường khi tham gia giao thông; các hạng mục an toàn chưa cập nhật hết với các thỏa thuận, điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; chưa làm rõ được trách nhiệm chủ phương tiện, người lái xe về công tác bảo dưỡng định kỳ đối với phương tiện giao thông.

**c) 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.

**d) 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 giao thông 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 giao thông đường bộ; khung pháp lý cho các loại phương tiện mới, phương tiện giao thông thông minh; phương tiện sử dụng năng lượng sạch, thân thiện với môi trường; 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 giao thông đường bộ; phương tiện giao thông đường bộ; vận tải đường bộ; tăng cường quản lý nhà nước, thể chế hoá chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông 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 giao thông 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 lĩnh vực giao thông đường bộ.

e) Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong tổ chức giao thông, kinh doanh vận tải đường bộ; quản lý kết cấu hạ tầng, 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 Giao thông đường bộ (sửa đổi); ngày 10/6/2020, Quốc hội đã có Nghị quyết số 106/2020/QH14, trong đó đưa dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2020 để Quốc hội khóa XIV cho ý kiến tại kỳ họp thứ 10, thông qua tại kỳ họp thứ 11.

c) Thành lập Ban soạn thảo và Tổ biên tập xây dựng dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) 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 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 để lấy ý kiến rộng rãi đối với hồ sơ dự án Luật 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;

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

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

i) Trình Quốc hội dự thảo Luật để thực hiện việc thẩm tra theo quy định;

k) Tại Kỳ họp thứ 10, Quốc hội khóa XIV đã thảo luận, cho ý kiến về dự án Luật. Ngày 01/12/2020, Tổng thư ký Quốc hội đã có văn bản số 4152/TTKQH-QPAN gửi Chính phủ thông báo kết quá phiếu xin ý kiến các vị Đại biểu Quốc hội và đề nghị nghiên cứu, tiếp thu ý kiến đại biểu Quốc hội.

**2. Quá trình tiếp thu, chỉnh lý hoàn thiện hồ sơ dự án Luật Đường bộ sau khi được Bộ Chính trị cho ý kiến chỉ đạo và các đại biểu Quốc hội khóa XIV cho ý kiến tại kỳ họp thứ 10**

a) Thực hiện văn bản số 4152/TTKQH-QPAN ngày 01/12/2020 của Tổng thư ký Quốc hội, Chính phủ đã chỉ đạo[[1]](#footnote-1) Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu tiếp thu, giải trình ý kiến đại biểu Quốc hội; xin ý kiến các Ban của Đảng, các Ủy ban của Quốc hội, các Bộ, ngành, địa phương, các đối tượng có liên quan; đã tổ chức các hội nghị, hội thảo lấy ý kiến rộng rãi các đối tượng chịu tác động, các chuyên gia, nhà khoa học, các hiệp hội, theo đó đã hoàn thiện hồ sơ dự án Luật[[2]](#footnote-2)

b) Ngày 18/3/2022, Chính phủ đã có Tờ trình số 85/TTr-CP trình Quốc hội dự án Luật; Tờ trình số 96/TTr-CP ngày 24/3/2022, gửi Ủy ban Thường vụ Quốc hội đề nghị bổ sung dự án Luật vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2022.

Ngày 08/4/2022, Tổng Thư ký Quốc hội có văn bản số 4181/TTKQH-PL gửi Chính phủ, theo đó Ủy ban Thường vụ Quốc hội đề nghị Chính phủ: (i) có văn bản báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội , Quốc hội về kết quả nghiên cứu, tiếp thu ý kiến đại biểu Quốc hội tại kỳ họp thứ 10, Quốc hội khóa XIV về 3 dự án Luật theo đúng yêu cầu của Tổng Thư ký Quốc hội tại văn bản số 4152/TTKQH-QPAN ngày 02/12/2020; (ii) Chỉ đạo các cơ quan liên quan khẩn trương xin ý kiến của Bộ Chính trị về các dự án luật này. Sau khi có ý kiến của Bộ Chính trị, đề nghị Chính phủ chỉ đạo các cơ quan khẩn trương chuẩn bị hồ sơ đề nghị xây dựng các luật để trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội cho ý kiến, báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định về việc bổ sung các dự án Luật vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh theo đúng quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

c) Thực hiện văn bản số 4181/TTKQH-PL ngày 08/4/2022 của Tổng thư ký Quốc hội, Chính phủ đã có Báo cáo số 129/BC-CP gửi Ủy ban Thường vụ Quốc hội báo cáo tiếp thu, giải trình ý kiến Đại biểu Quốc hội tại kỳ họp thứ 10 ngày 15/4/2022 gửi Ủy ban Thường vụ Quốc hội; Ban Cán sự đảng Chính phủ đã có Tờ trình số 738-TTr/BCSĐCP ngày 16/4/2022 gửi Bộ Chính trị xin ý kiến về việc tách Luật Giao thông đường bộ thành dự án Luật Đường bộ và dự án Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ.

- Ngày 04/10/2022, Văn phòng Trung ương Đảng có văn bản số 4979-CV/VPTW thông báo ý kiến chỉ đạo của Bộ Chính trị về các dự án luật, trong đó có Luật Đường bộ. Theo đó, Bộ Chính trị giao Đảng đoàn Quốc hội chủ trì, phối hợp với Ban Cán sự đảng Chính phủ nghiên cứu, tiếp thu ý kiến của Bộ Chính trị, ý kiến của các cơ quan, tổ chức có liên quan, kết luận của đồng chí Tổng Bí thư, tiếp tục làm rõ sự cần thiết, cơ sở chính trị, cơ sở pháp lý, nội dung các dự án luật, cân nhắc thời điểm phù hợp để báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định bổ sung vào chương trình xây dựng luật của Quốc hội.

d) Thực hiện chỉ đạo của Bộ Chính trị, Chính phủ đã có Tờ trình số 496/TTr-CP, Báo cáo số 497/BC-CP gửi Ủy ban Thường vụ Quốc hội về dự án Luật Đường bộ để xem xét, cho ý kiến; Ban Cán sự đảng Chính phủ đã có Báo cáo số 1654-BC/BCSĐCP ngày 24/02/2023 về việc tiếp thu, giải trình ý kiến của Bộ Chính trị; Chính phủ đã có Báo cáo số 57/BC-CP ngày 28/2/2023 về việc tiếp thu, giải trình ý kiến của các Đại biểu Quốc hội tại Kỳ họp thứ 10, Quốc hội khóa XIV.

Trên cơ sở tiếp tiếp thu, giải trình và chỉnh lý hoàn thiện trên cơ sở ý kiến của các đại biểu Quốc hội tại Kỳ họp thứ 10, Quốc hội khóa XIV và chỉ đạo của Bộ Chính trị, hồ sơ dự án Luật Đường bộ được hoàn thiện như sau:

- Đổi tên dự án Luật thành “Luật Đường bộ” thay cho “Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi)”;

- Rà soát, phân định rõ phạm vi điều chỉnh của dự án Luật Đường bộ để đảm bảo không trùng lặp, chồng chéo với dự án Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ, theo đó Luật Đường bộ quy định về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; phương tiện giao thông đường bộ; vận tải đường bộ và quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ;

- Rà soát toàn bộ các chính sách để đảm bảo thể chế hóa đầy đủ quan điểm của Đảng, theo đó đã chỉnh lý và hoàn thiện 03 nhóm chính sách, gồm: (1) hoàn thiện khung pháp lý về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; (2) hoàn thiện khung pháp lý đối với phương tiện giao thông đường bộ; (3) hoàn thiện khung pháp lý trong hoạt động vận tải đường bộ;

- Chỉnh lý Báo cáo đánh giá tác động theo hướng bổ sung, cập nhật đánh giá tác động đối với 03 nhóm chính sách đã nêu, trong đó tập trung vào các nội dung về: phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước, huy động tối đa mọi nguồn lực, tạo cơ chế đặc thù đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nói chung, đường cao tốc nói riêng; phương tiện giao thông công nghệ mới, đa tính năng, sử dụng năng lượng sạch thân thiện với môi trường; kiểm soát khí thải bảo vệ môi trường; phân định loại hình kinh doanh vận tải; làm rõ nội hàm của hoạt động vận tải nội bộ; hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô;

- Chỉnh lý báo cáo tổng kết 13 năm thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 theo hướng cập nhật, bổ sung, phân tích làm rõ hơn các tồn tại, bất cập trong quá trình thi hành Luật đặc biệt là các nội dung liên quan đến đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, nguồn tài chính đầu tư, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đường cao tốc, hoạt động vận tải,...;

- Chỉnh lý Báo cáo về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới, Báo cáo đánh giá tác động về thủ tục hành chính để phù hợp với nội dung dự thảo Luật Đường bộ.

**3. Về 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 Thường vụ Quốc hội tại phiên họp chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 4/2023.**

a) Ngày 10/4/2023, Ủy ban Quốc phòng an ninh đã tổ chức phiên họp thẩm tra sơ bộ đối với đề nghị xây dựng và dự án Luật Đường Bộ. Ngày 13/4/2023, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã tổ chức phiên họp chuyên đề pháp luật tháng 4, trong đó có thảo luận, xem xét đưa dự án Luật Đường bộ vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh.

b) Ngày 21/4/2023, Tổng thư ký Quốc hội có văn bản số 2228/TB-TTKQH thông báo Kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc trình Quôc hội quyết định bổ sung vào Chương trình xây dưng luật, pháp lệnh đối với 02 dự án Luật: Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Luật Đường bộ, theo đó Ủy ban Thường vụ Quốc hội kết luận hồ sơ đề nghị dự án Luật Đường bộ cơ bản bảo đảm quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, đủ điều kiện trình Quốc hội tại kỳ 5 để xem xét, quyết định về việc bổ sung vào Chương trình xây dựng luật, pháp luật.

c) Trên cơ sở ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, ý kiến thẩm tra sơ bộ của Ủy ban Quốc phòng và An ninh, ý kiến tham gia thẩm tra của Ủy ban Pháp luật, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải đã nghiên cứu tiếp thu, giải trình đầy đủ tại 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, ý kiến tham gia thẩm tra của Ủy ban Pháp luật và hoàn thiện hồ sơ dự án Luật Đường bộ trên cơ sở không làm thay đổi các nhóm chính sách trong đề nghị xây dựng Luật Đường bộ.

**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, 95 điều. So với dự thảo Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã chuyển 02 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), giữ nguyên 1 điều (Điều 2 về đối tượng áp dụng); sửa đổi 40 điều; bổ sung mới 54 điều.

**2. Nội dung chính của dự thảo Luật**

a) Chương I. Những quy định chung gồm 9 Điều (từ Điều 1 đến Điều 9) quy định về: phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng, giải thích từ ngữ, áp dụng Luật Đường bộ và các luật khác, nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường bộ, chính sách phát triển giao thông đường bộ, quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, cơ sở dữ liệu đường bộ, các hành vi bị nghiêm cấm.

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 kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; phương tiện giao thông đường bộ; vận tải đường bộ và quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ (Điều 1).

- Bổ sung các khái niệm mới như: đường giao thông nông thôn; đường địa phương; phương tiện công nghệ mới; phương tiện đa tính năng (Điều 3); bổ sung quy định về áp dụng Luật Đường bộ và các luật khác (Điều 4); bổ sung các chính sách phát triển giao thông đường bộ trên cơ sở các chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước (Điều 6).

* Bổ sung quy định về cơ sở dữ liệu đường bộ phục vụ cho công tác quản lý nhà nước, 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 giao thông đường bộ 37 điều (từ Điều 10 đến Điều 46) quy định về: phân loại đường bộ theo cấp quản lý; phân loại đường bộ theo cấp kỹ thuật, cấp công trình; đặt tên, số hiệu đường bộ; quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ; hành lang an toàn đường bộ; sử dụng hành lang an toàn đường bộ; phạm vi bảo vệ trên không và phía dưới đường bộ; phạm vi bảo vệ đối với các công trình khác thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; xây dựng, lắp đặt công trình hạ tầng trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; công trình phụ trợ gắn liền với đường bộ; báo hiệu đường bộ; tổ chức giao thông; làn đường; tốc độ thiết kế, tốc độ khai thác và khoảng cách giữa các xe trên đường bộ; tải trọng và khổ giới hạn của đường bộ; đầu tư xây dựng công trình đường bộ; thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông; kết nối giao thông đường bộ; 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; bàn giao, đưa công trình đường bộ vào khai thác; thi công công trình trên đường bộ đang khai thác; xây dựng đoạn đường giao nhau đồng mức giữa đường bộ với đường sắt; thi công mặt cầu đường bộ đi chung với đường sắt, sửa chữa đường bộ giao cắt với đường sắt; thi công công trình thủy lợi, thủy điện trong phạm vi bảo vệ công trình đường bộ đang khai thác; trách nhiệm quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì công trình đường bộ; các hoạt động quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì công trình đường bộ; nội dung vận hành, khai thác, bảo trì công trình đường bộ; sử dụng lòng đường, hè phố; sử dụng tạm thời gầm cầu cạn để trông, giữ phương tiện giao thông đường bộ; hệ thống quản lý khai thác, vận hành giao thông đường bộ; bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, hệ thống kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ, trạm thu phí đường bộ; nguồn tài chính để đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; yêu cầu chung đối với đường cao tốc; đầu tư xây dựng đường cao tốc; quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc.

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

* Bổ sung hệ thống 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 (Điều 10).
* Bổ sung quy định việc phân kỳ đầu tư trong việc cho phép đường địa phương, đường chuyên dùng được quy hoạch thành quốc lộ (Điều 10).

- Bổ sung quy định cụ thể đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ (Điều 14), phạm vi bảo vệ trên không và phía dưới đường bộ (Điều 18); các trường hợp mà hành lang an toàn giao thông chống lẫn 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, cắm mốc lộ giới và phân định trách nhiệm quản lý (Điều 16); bổ sung quy định đất hành lang an toàn đường bộ đã được Nhà nước thu hồi; quy định về đất hành lang an toàn đường bộ chưa được Nhà nước thu hồi (Điều 17).

- Bổ sung quy định công trình hạ tầng khác xây dựng trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông 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 giao thông 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 20).

- 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 giao thông 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 giao thông 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 24).

- 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. Dự thảo Luật cũng chỉ ra rằng tốc độ khai thác trên đường bộ được xác định trên cơ sở tốc độ thiết kế của tuyến đường bộ, hiện trạng kỹ thuật của đường bộ, thời gian lưu thông trong ngày, điều kiện thời tiết, khí hậu, lưu lượng, chủng loại phương tiện tham gia giao thông trên đường bộ; đối với đường đôi, giá trị giới hạn tốc độ cho từng chiều đường có thể khác nhau; trên cùng một chiều đường có nhiều làn đường, giá trị giới hạn tốc độ của các làn đường có thể khác nhau. Đây chính là cơ sở pháp lý cho việc tổ chức thực hiện việc lắp đặt hệ thống báo hiệu tốc độ một cách hợp lý, hiệu quả, đảm bảo giao thông vận hành thông suốt, an toàn, nâng cao năng lực khai thác của đường bộ (Điều 26).

- Bổ sung các quy định về đầu tư xây dựng công trình giao thông 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 nắn 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 28).

- Bổ sung các quy định mang tính chất đặc thù trong đầu tư xây dựng công trình đường bộ đảm bảo rút ngắn thời gian thực hiện chuẩn bị đầu tư, chủ động và xác định tốt nhu cầu, nguồn cung ứng vật liệu xây dựng để phục vụ dự án ngay trong quá trình lập báo cáo nghiên cứu khả thi như: với những dự án quan trọng quốc gia sử dụng đất có yêu cầu chuyển mục đích sử dụng đất rừng, việc thẩm định chuyển mục đích sử dụng đất rừng sẽ bao gồm cả việc chuyển mục đích sử dụng rừng; cơ quan được giao lập báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư trong giai đoạn chuẩn bị dự án phải xác định sơ bộ nhu cầu sử dụng vật liệu xây dựng thông thường; vị trí, khu vực khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường; nhu cầu chất thải rắn xây dựng để phục vụ dự án; đồng thời dự thảo Luật cũng quy định rõ trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước trong quá trình triển khai thực hiện các cơ chế đặc thù này (Điều 28).

- Bổ sung quy định làm rõ yêu cầu về kết nối giao thông đường bộ để đảm bảo phù hợp với quy hoạch, bảo đảm an toàn giao thông, năng lực thông hành của tuyến đường. Việc kết nối các tuyến đường bộ khác với đường cao tốc được thực hiện từ bước lập dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc, phù hợp với quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Trường hợp phương án phát triển mạng lưới giao thông trong quy hoạch tỉnh có sự thay đổi, việc kết nối tuyến đường bộ khác với đường cao tốc phải được sự chấp thuận của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và phải xây dựng nút giao khác mức liên thông (Điều 30).

* Bổ sung quy định nhằm tăng cường phân cấp, phân quyền cho chính quyền địa phương trong hoạt động quản lý đường bộ, theo đó phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì công trình quốc lộ được phân cấp. Riêng đối với các tuyến, đoạn tuyến quốc lộ đi qua đô thị loại đặc biệt, thì phân quyền cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý đô thị đặc biệt thực hiện việc tổ chức quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì đoạn tuyến quốc lộ đó và thực hiện việc quản lý tài sản theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công; làm rõ trách nhiệm của nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án trong việc quản lý khai thác, bảo trì đường bộ trong các trường hợp chấm dứt hợp đồng trước thời hạn trong giai đoạn vận hành khai thác, chưa thực hiện phương án xử lý, lựa chọn nhà đầu tư thay thế, trách nhiệm bảo trì 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 theo phương thức đối tác công tư; làm rõ trách nhiệm của nhà nước, chủ sở hữu công trình trong việc bảo đảm vốn quản lý bảo trì các tuyến đường bộ do mình đầu tư, vận hành khai thác. Khi xảy ra thiên tai và các sự kiện bất khả kháng làm hư hỏng, đứt đoạn đường bộ đang khai thác, tổ chức, cá nhân quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì công trình phải kịp thời khắc phục sửa chữa. Trường hợp không thể khôi phục lại đoạn đường bị hư hỏng, đứt đoạn, chính quyền địa phương và các lực lượng khác có trách nhiệm tham gia khắc phục sửa chữa theo quy định của Luật này và pháp luật về phòng chống thiên tai (Điều 36).

- 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 38).

- Bổ sung quy định về việc sử dụng tạm thời gầm cầu cạn để trông, giữ phương tiện giao thông để giải quyết nhu cầu giao thông tĩnh của các đô thị lớn, nâng cao hiệu quả của việc khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Tuy nhiên, dự thảo Luật cũng chỉ ra rằng việc sử dụng tạm thời gầm cầu cạn chỉ được thực hiện trong trường hợp cầu đáp ứng yêu cầu, điều kiện kỹ thuật, không quá thời hạn tuổi thọ khai thác và phải bảo đảm các điều kiện như: bảo đảm an toàn công trình đường bộ, an toàn giao thông; có thiết kế tổ chức giao thông đấu nối nơi trông giữ xe với đường bộ trong khu vực; được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận về biện pháp phòng cháy chữa cháy đồng thời phải lấy ý kiến của cơ quan công an trước khi chấp thuận việc sử dụng tạm thời gầm cầu; bảo đảm quy định về bảo vệ môi trường; không sử dụng tạm thời gầm cầu cạn để trông, giữ phương tiện giao thông đường bộ chở nhiên liệu, chất dễ gây cháy, nổ, hóa chất ăn mòn kim loại, các chất nguy hiểm khác và các phương tiện quá niên hạn sử dụng (Điều 40).

- Bổ sung quy định hệ thống quản lý khai thác, vận hành giao thông đường bộ. Theo đó, hệ thống quản lý khai thác, vận hành giao thông đường bộ là nơi thu thập, lưu trữ, phân tích, xử lý dữ liệu và hiển thị thông tin về giao thông để phục vụ quản lý tổ chức giao thông, quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, bao gồm: các công trình xây dựng phục vụ hoạt động quản lý khai thác, điều hành giao thông; các hệ thống thiết bị công nghệ quản lý điều hành giao thông. Việc xây dựng hệ thống quản lý vận hành giao thông được thực hiện khi đầu tư xây dựng đường cao tốc, các tuyến đường có mật độ giao thông cao, hầm chiều dài lớn, quản lý giao thông tại các đô thị để đảm bảo cho việc điều hành giao thông thông suốt, hiệu quả, điều tiết, xử lý kịp thời các sự cố trên đường, bảo đảm năng lực thông hành của đường bộ, đảm bảo nhu cầu hiện đại hóa công tác quản lý điều hành giao thông đường bộ (Điều 41).

- Bổ sung quy định bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ phải đầu tư xây dựng tại các vị trí phù hợp đáp ứng các yêu cầu theo quy chuẩn kỹ thuật; trạm dừng nghỉ phải có hệ thống sạc điện cho phương tiện giao thông cơ giới sử dụng năng lượng điện 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. Quy định này cũng tạo điều kiện khuyến khích người tham gia giao thông sử dụng các phương tiện năng lượng điện, hạn chế phát thải ô nhiễm môi trường (Điều 42).

- Bổ sung quy định về thu phí sử dụng đường cao tốc thu đối với phương tiện lưu thông tính theo số km xe chạy trên tuyến đường cao tốc do Nhà nước đầu tư và do nhà đầu tư chuyển giao cho Nhà nước theo hợp đồng dự án thực hiện đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Điều 43).

- Bổ sung quy định ngân sách địa phương được sử dụng trong các trường hợp: đầu tư, xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì đường gom, đường bên, nút giao kết nối vào quốc lộ; đầu tư, xây dựng, cải tạo, nâng cấp quốc lộ đi qua địa phương để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an toàn giao thông của địa phương; hỗ trợ cho địa phương khác để đầu tư, xây dựng, cải tạo, nâng cấp các tuyến đường nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội (Điều 43).

- Bổ sung quy định đường cao tốc là một cấp kỹ thuật của đường bộ; việc đầu tư xây dựng đường cao tốc phải nằm trong quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch tỉnh; việc xây dựng, trang bị hệ thống kiểm soát tải trọng xe; trạm dừng nghỉ; hệ thống quản lý, điều hành giao thông; hàng rào bảo vệ; đường gom và công trình phụ trợ, thiết bị phục vụ quản lý, vận hành, khai thác đường cao tốc phải bảo đảm quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật, hiện đại, đồng bộ (Điều 44).

- Bổ sung quy định Nhà nước bảo đảm đủ vốn ngân sách nhà nước để đầu tư đường cao tốc do Nhà nước đầu tư, quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì; bảo đảm đủ vốn nhà nước tham gia trong dự án đầu tư theo quy định của pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư; tổ chức, cá nhân đầu tư đường cao tốc có quyền và trách nhiệm: thu tiền dịch vụ sử dụng đường cao tốc, tổ chức khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, bảo đảm chất lượng tuyến đường; quy định rõ quyền và nghĩa vụ của tổ chức cá nhân đầu tư xây dựng đường cao tốc phải bảo đảm chất lượng tuyến đường cao tốc, chất lượng các công trình hạ tầng kỹ thuật chung do mình đầu tư khi cho thuê lắp đặt các công trình hạ tầng kỹ thuật (Điều 45).

- Bổ sung các quy định mang tính đặc thù trong quản lý, vận hành khai thác và bảo trì đường cao tốc như: cứu nạn trên đường cao tốc; cứu hộ phương tiện tham gia giao thông trên đường cao tốc; đánh giá an toàn khai thác sử dụng đường cao tốc nhằm bảo đảm an toàn và hiệu quả khai thác tuyến đường (Điều 46).

c) Chương III. Phương tiện giao thông đường bộ gồm 8 Điều (Điều 47 đến Điều 54) quy định về: quản lý chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường bộ; bảo đảm về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới trong sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu; bảo đảm về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ; niên hạn sử dụng của xe cơ giới; kiểm định xe cơ giới, kiểm tra khí thải xe mô tô, xe gắn máy; bảo đảm về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe máy chuyên dùng; cơ sở dữ liệu xe cơ giới, xe máy chuyên dùng sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu, cơ sở dữ liệu kiểm định xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; trách nhiệm của chủ phương tiện, người lái xe; đơn vị đăng kiểm; người đứng đầu đơn vị đăng kiểm; kiểm định viên kiểm định xe cơ giới; doanh nghiệp sản xuất lắp ráp, nhập khẩu xe cơ giới.

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

- Bổ sung khung pháp lý cho việc quản lý chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông công nghệ mới, phương tiện giao thông đa tính năng như phải được kiểm tra, thử nghiệm, chứng nhận về hệ thống, tổng thành, linh kiện, an toàn kỹ thuật chung và khí thải khi sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và các yêu cầu đặc thù khác khi sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu để có thể kiểm soát được các yêu cầu về chất lượng an toàn kỹ thuật cũng như các yêu cầu về bảo vệ môi trường (Điều 48).

- Bổ sung quy định xe cơ giới phải đáp ứng mức khí thải theo quy chuẩn kỹ thuật về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (Điều 48) kiểm tra, thử nghiệm, khí thải của xe cơ giới, đặc biệt là quy định về xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông phải được kiểm tra định kỳ về phát thải khí thải theo quy định về lộ trình của Thủ tướng Chính phủ (Điều 49). Đây là những chính sách cụ thể hơn so với Luật Giao thông đường bộ năm 2008 nhằm bảo vệ quyền được sống trong môi trường ít phát thải ô nhiễm, giảm thiểu các tác động về môi trường của phương tiện tham gia giao thông.

- Bổ sung quy định ô tô con phải có hướng dẫn để lắp ghế ngồi, lắp dây đai an toàn dành cho trẻ em trong tài liệu sử dụng. Đây là quy định mới thể hiện tính nhân văn của dự thảo Luật trong việc bảo vệ người yếu thế (trẻ em) tham gia giao thông; đảm bảo phù hợp với thông lệ quốc tế và nhu cầu của người dân trong viêc sử dụng những phương tiện hiện đại, đảm bảo các tính năng về an toàn (Điều 49).

Bổ sung quy định chủ phương tiện, người lái xe chịu trách nhiệm bảo dưỡng kỹ thuật định kỳ, duy trì tình trạng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng giữa 02 kỳ kiểm định; tổ chức, doanh nghiệp thiết kế, sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu xe cơ giới có trách nhiệm tuân thủ các quy định pháp luật về kiểm tra, chứng nhận, thử nghiệm, triệu hồi, kiểm định chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, chịu trách nhiệm về chất lượng sản phẩm hàng hóa do mình thiết kế, sản xuất, nhập khẩu và phải đảm bảo tổ chức thực hiện việc bảo hành, bảo dưỡng cho xe cơ giới sản xuất lắp ráp, nhập khẩu (Điều 54).

d) Chương IV. Vận tải đường bộ gồm 34 Điều (từ Điều 55 đến Điều 88) quy định về: hoạt động vận tải đường bộ; thời gian làm việc của người lái xe ô tô kinh doanh vận tải và vận tải nội bộ; công tác quản lý an toàn giao thông trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô; vận tải hành khách bằng xe ô tô; vận tải hành khách công cộng bằng xe ô tô; quyền và nghĩa vụ của đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô; quyền và nghĩa vụ của người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách; quyền và nghĩa vụ của hành khách; vận tải hàng hóa bằng xe ô tô; quyền và nghĩa vụ của đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô; quyền và nghĩa vụ của người lái xe vận tải hàng hóa bằng xe ô tô; quyền và nghĩa vụ của người thuê vận tải hàng hóa bằng xe ô tô; quyền và nghĩa vụ của người nhận hàng; vận chuyển hàng hoá siêu trường, siêu trọng; vận chuyển động vật sống; vận chuyển hàng hoá nguy hiểm; hoạt động vận tải đường bộ trong đô thị; vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự; vận tải đa phương thức; hàng hoá ký gửi; bồi thường, miễn bồi thường hư hỏng, mất mát, thiếu hụt hàng hoá, hàng hoá ký gửi; kinh doanh vận tải khách bằng xe bốn bánh có gắn động cơ và hoạt động vận tải hàng hóa bằng xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ; hoạt động vận chuyển bệnh nhân bằng xe ô tô cứu thương; hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô; dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ; dịch vụ bến xe, trạm dừng nghỉ; dịch vụ bãi đỗ xe; dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa; dịch vụ đại lý bán vé; dịch vụ thu gom hàng, dịch vụ chuyển tải, dịch vụ kho bãi hàng hoá; dịch vụ xếp, dỡ hàng hóa trên phương tiện tham gia giao thông đường bộ; 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.

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. Theo đó, hoạt động vận tải đường bộ là hoạt động do tổ chức, cá nhân sử dụng xe thô sơ, xe cơ giới để vận chuyển người, hàng hoá trên đường bộ trong nước, quốc tế. Hoạt động vận tải đường bộ trong nước là hoạt động do tổ chức, cá nhân sử dụng xe thô sơ, xe cơ giới để vận chuyển người, hàng hoá trên đường bộ trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam. Hoạt động vận tải đường bộ quốc tế là hoạt động do tổ chức, cá nhân sử dụng xe ô tô để vận chuyển người, hàng hoá qua lại giữa Việt Nam với các nước (Điều 55). Trên cơ sở định danh các loại hình hoạt động vận tải để có những phương thức quản lý phù hợp tạo điều kiện cho hoạt động vận tải đường bộ quốc tế được phát triển một cách đa dạng, linh hoạt, có tính hội nhập khu vực và quốc tế, đặc biệt là trong việc thực hiện các hiệp định song phương và đa phương về 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.

- 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 (trong đó có tuyến xe buýt kết nối sân bay), 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 cụ thể về loại hình kinh doanh vận tải; quy định về điều kiện kinh doanh, trình tự, thủ tục cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; quy định về tổ chức hoạt động và trình tự, thủ tục cấp giấy phép hoạt động vận tải nội bộ.

Như vậy, dự thảo Luật đã khắc phục được điểm hạn chế của Luật Giao thông đường bộ 2008 trong việc quy định cụ thể các loại hình kinh doanh vận tải và điều kiện kinh doanh của từng loại hình kinh doanh vận tải trong luật. Điều này sẽ tạo thuận lợi cho Chính phủ trong việc điều tiết các điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô để phù hợp với nhu cầu quản lý và nhu cầu phát triển của hoạt động kinh doanh vận tải trong từng thời kỳ phát triển nhất định; điều tiết kịp thời các loại hình kinh doanh vận tải mới phát sinh do tính tất yếu của thị trường, do sự quốc tế hóa đan xen trong quá trình hợp tác, mở cửa.

- Sửa đổi, bổ sung quy định về thời gian làm việc của người lái xe, ngoài việc đảm bảo thời gian theo quy định của Bộ Luật lao động, thời gian lái xe liên tục, thời gian nghỉ giữa 2 lần lái xe liên tục vào ban ngày, ban đêm, theo loại hình kinh doanh vận tải để đảm bảo sức khoẻ của người lái xe trong đó có sức khoẻ người lái xe ban đêm.

- Bổ sung quy định về công tác quản lý an toàn giao thông trong hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Theo đó, dự thảo Luật yêu cầu đơn vị vận tải bằng xe ô tô phải bảo đảm công tác quản lý an toàn giao thông trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô. Đồng thời, dự thảo Luật giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về công tác quản lý an toàn giao thông trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô (Điều 57).

- Bổ sung quy định về vận tải hành khách công cộng bằng xe ô tô; cơ chế, chính sách phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe ô tô. Theo đó, chỉ vận tải hành khách công cộng bằng xe ô tô sử dụng xe ô tô khách thành phố theo tuyến và lịch trình cố định trên đường bộ với dịch vụ vận tải ổn định và tin cậy, đáp ứng nhu cầu đi lại thường xuyên của người dân thì sẽ nhận được các cơ chế ưu đãi như: ưu đãi thuế nhập khẩu đối với những loại phụ tùng, linh kiện mà trong nước chưa sản xuất được để sản xuất, lắp ráp phương tiện; lệ phí trước bạ đối với phương tiện vận tải sử dụng năng lượng sạch; trợ giá cho người sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng; ưu tiên tiếp cận các nguồn vốn vay ưu đãi để đầu tư kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải hành khách công cộng, đầu tư phương tiện; miễn, giảm tiền thuê đất đối với phần diện tích bãi đỗ xe, xưởng bảo dưỡng phục vụ hoạt động vận tải hành khách công cộng; điểm đầu, điểm cuối hoặc bến xe, trạm trung chuyển, điểm dừng đỗ đón, trả khách được ưu tiên bố trí xây dựng tại các đầu mối giao thông, ga đường sắt, cảng hàng không, khu đô thị có mật độ dân cư lớn để kết nối với các phương thức vận tải đường sắt, hàng không và vận tải trong đô thị; ưu tiên đầu tư, xây dựng và bố trí đường, làn đường dành riêng cho xe buýt. Đây là chính sách thu hút đầu tư vào vận tải hành khách công cộng, thông qua đó, có thể hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân ở các thành phố lớn (Điều 59).

- Bổ sung hoạt động kinh doanh vận tải khách bằng xe 4 bánh có gắn động cơ (Điều 76); hoạt động vận chuyển bệnh nhân bằng xe cứu thương (Điều 77); hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô (Điều 78); dịch vụ cho thuê phương tiện (Điều 86); dịch vụ cứu hộ giao thông đường bộ (Điều 87); ứng dụng phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải bằng xe ô tô (Điều 88) 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. Trong đó, dự thảo Luật tập trung vào các quy định về phương tiện và người lái xe với những đặc thù như: xe ô tô đưa đón học sinh phải đáp ứng các yêu cầu: đảm bảo tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, có niên hạn sử dụng không quá 15 năm, có thiết bị đèn cảnh báo hoặc đăng ký màu sơn riêng để nhận diện; xe ô tô sử dụng để đưa đón học sinh tiểu học hoặc mầm non phải có dây đai an toàn phù hợp với lứa tuổi hoặc phải sử dụng xe có ghế ngồi phù hợp với lứa tuổi học sinh, kính xe đảm bảo có thể quan sát rõ phía trong xe từ bên ngoài. Lái xe ô tô đưa đón học sinh phải có 02 năm kinh nghiệm lái xe kinh doanh vận tải hành khách. Đặc biệt, 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 78).

đ) Chương V. Quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ gồm 05 điều (từ Điều 89 đến Điều 93) quy định về: nội dung quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ; trách nhiệm của Chính phủ; trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải; trách nhiệm của các Bộ, cơ quan ngang Bộ; trách nhiệm của Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.

So với Luật Giao thông đường bộ năm 2008, dự thảo Luật quy định rõ hơn trách nhiệm của các Bộ, ngành, địa phương trong hoạt động quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ.

e) Chương VI. Điều khoản thi hànhgồm 02 Điều (Điều 94 - Điều 95)quy định về: sửa đổi, bổ sung Danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí số 97/2015/QH13.

So với Luật Giao thông đường bộ năm 2008 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.

**VII. KIẾN NGHỊ**

Đến nay, dự án Luật Đường bộ đã được Chính phủ chỉnh lý, hoàn thiện trên cơ sở đã tiếp thu ý kiến chỉ đạo của Bộ Chính trị; ý kiến của các đại biểu Quốc hội tại Kỳ họp thứ 10 Quốc hội khóa XIV; 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. Vì vậy, Chính phủ đề nghị Quốc hội cho ý kiến về dự án Luật Đường bộ tại Kỳ họp thứ 5 và xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ 6 Quốc hội khóa XV.

Trên đây là những nội dung cơ bản của Luật Đường bộ, Chính phủ kính trình Quốc hội 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 tổng hợp tiếp thu, giải trình ý kiến đại biểu Quốc hội khóa XIV tại Kỳ kỳ họp thứ 10, các cơ quan, đơn vị và bản chụp ý kiến góp ý; (4) 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; (5) Báo cáo tổng kết 13 năm thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008; (6) Báo cáo đánh giá tác động của chính sách trong dự án Luật; (7) Báo cáo về rà soát các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự án Luật; (8) Báo cáo về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong dự án Luật; (9) Dự thảo văn bản quy định chi tiết).*

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Như trên;  - Thủ tướng Chính phủ;  - Các Phó Thủ tướng Chính phủ;  - Văn phòng Trung ương Đảng;  - Ủy ban Quốc phòng và An ninh của Quốc hội;  - Ủy ban Pháp luật của Quốc hội;  - Văn phòng Quốc hội;  - Văn phòng Chủ tịch nước;  - Các Bộ: Tư pháp, Công an, Giao thông vận tải;  - Văn phòng Chính phủ: BTCN, các PCN;  - Lưu: VT, PL (03). | **TM. CHÍNH PHỦ**  **TUQ. THỦ TƯỚNG**  **BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**  **Nguyễn Văn Thắng** |

1. Văn bản số 10717/VPCP-PL ngày 22/12/2020, văn bản số 10771/VPCP-QHĐP ngày 24/12/2020, văn bản số 1089/VPCP-PL ngày 18/2/2021, văn bản số 4200/VPCP-PL ngày 24/6/2021; Nghị quyết số 13/NQ-CP ngày 30/1/2022 của Chính phủ về phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 01 năm 2022; Nghị quyết số 37/NQ-CP ngày16/3/2022 Chính phủ về Phiên họp chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 03 năm 2022. [↑](#footnote-ref-1)
2. Văn bản số 640/BC-BGTVT ngày 22/1/2021, văn bản số 4006/BC-BGTVT ngày 7/5/2021, văn bản số 11237/BC-BGTVT ngày 25/10/2021, [↑](#footnote-ref-2)