

Số: 413/TTr-CP

Hà Nội, ngày 30 tháng 8 năm 2023

TỜ TRÌNH TÓM TẮT
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 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, 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

Việc xây dựng dự thảo Luật Đường bộ nhằm thể chế hoá các chủ trương của Đảng và chính sách của Nhà nước trong việc phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng 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 tại Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Ban chấp hành Trung ương Đảng; tạo cơ chế đột phá xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại hóa; ưu tiên phát triển một số công trình trọng điểm quốc gia về giao thông, thích ứng với biến đổi khí hậu theo Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng; xây dựng cơ chế, chính sách huy động, sử dụng các nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng 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 theo 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.

2. Cơ sở thực tiễn

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 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, 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. Qua 13 năm thực hiện, Luật Giao thông đường bộ 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; 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.

Sau quá trình tổng kết, nghiên cứu, bên cạnh việc phát huy ưu điểm, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã bộc lộ một số vướng mắc cần sửa đổi, bổ sung, đặc biệt là các quy định về 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 hoạt động đường bộ; điều chỉnh các loại hình kinh doanh vận tải bằng xe ô tô cho phù hợp với thực tế.

Từ những lý do 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; 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 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: kịp thời thể chế hóa chủ trương của Đảng, phù hợp với Hiến pháp năm 2013, bảo đảm tính tương thích với các điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên; kế thừa, tiếp tục phát triển, hoàn thiện quy định còn phù hợp với thực tế, sửa đổi, bổ sung những quy định đã phát sinh hạn chế, vướng mắc trong quá trình thực hiện; tạo cơ chế để huy động tối đa mọi nguồn lực nhằm tạo đột phá trong phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ, 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; cải cách thủ tục hành chính, bảo đảm môi trường kinh doanh thông thoáng, bình đẳng trong lĩnh vực đường bộ; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong tổ chức giao thông, quản lý kết cấu hạ tầng, quản lý hoạt động vận tải.

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ ÁN LUẬT ĐƯỜNG BỘ

Dự án Luật Đường bộ được xây dựng đảm bảo yêu cầu của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2020), cụ thể: đã tổng kết thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008; đã lập hồ sơ đề nghị và được Quốc hội đưa vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023; đã thành lập Ban soạn thảo, Tổ biên tập; đã gửi lấy ý kiến các Bộ, ngành, địa phương, đối tượng chịu tác

động và đăng tải trên Cổng Thông tin điện tử Chính phủ, Cổng Thông tin điện tử Bộ Giao thông vận tải; đã được Bộ Tư pháp thẩm định.

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 (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); quy định về hệ thống giao thông thông minh (Điều 7), cơ sở dữ liệu đường bộ (Điều 8).

b) Chương II. Kết cấu hạ tầng đường bộ gồm 37 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 (Điều 10); phân loại đường (Điều 11, Điều 12); phân biệt rõ hệ thống đường giao thông nông thôn, đường đô thị và hệ thống đường địa phương (Điều 13); quy định 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); hành lang an toàn đường bộ (Điều 18, 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 (Điều 22); yêu cầu, trách nhiệm của các chủ thể khi xây dựng, lắp đặt công trình khác trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ (Điều 23); yêu cầu xây dựng, khai thác công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ (Điều 24).

- Bổ sung quy định tổ giao thông (Điều 29); phân định rõ tốc độ thiết kế của đường, tốc độ khai thác trên đường bộ (Điều 30); trách nhiệm đầu tư xây dựng công trình đường bộ (Điều 32); các trường hợp kết nối giao thông (Điều 34); bổ sung trách nhiệm quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ (Điều 39).

- Bổ sung quy định về trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh (Điều 43); quy định trạm dừng nghỉ, bến xe phải có hệ thống sạc điện cho phương tiện giao thông cơ giới sử dụng năng lượng điện (Điều 44).

- Bổ sung quy định thu phí sử dụng đường cao tốc 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); thanh toán điện tử giao thông (Điều 46).

c) Chương III. Đường bộ cao tốc gồm 14 Điều (từ Điều 47 đến Điều 60). So với Luật Giao thông đường bộ năm 2008, dự thảo Luật có các điểm mới như sau:

- Bổ sung quy định làm rõ đường bộ cao tốc (Điều 47); tiêu chuẩn, quy chuẩn và ứng dụng khoa học công nghệ trong thiết kế, xây dựng, quản lý, vận hành khai thác đường cao tốc (Điều 48); các chính sách phát triển, đầu tư, xây dựng đường cao tốc (Điều 49, Điều 50).

- Bổ sung quy định việc mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hóa đối với các dự án đường cao tốc (Điều 51); quản lý, vận hành khai thác và bảo trì đường cao tốc (Điều 52); khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc (Điều 52).

- Bổ sung quy định về tạm dừng khai thác đường cao tốc (Điều 55); trạm dừng nghỉ, điểm dừng, đỗ xe trên đường cao tốc (Điều 56); Trung tâm quản lý, điều hành đường cao tốc quốc gia (Điều 57); Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến (Điều 58); thông tin trên đường cao tốc (Điều 60).

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; làm 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 (Điều 61).

- Bổ sung quy định về 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).

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 chuyên tiếp để đảm bảo tính khả thi khi Luật được thông qua.

Trên đây là tóm tắt các nội dung cơ bản của dự án Luật Đường bộ, Chính phủ kính trình Quốc hội xem xét, quyết định./.

CHÍNH PHỦ

Số: 412/TTr-CP

Hà Nội, ngày 30 tháng 8 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 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, 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 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 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 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 cản trở 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, 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 hoá chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước về phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ, phát triển vận tải 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; 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

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) Ngày 03/8/2023, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quyết định số 953/QĐ-BGTVT 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; tổ chức khảo sát, học hỏi kinh nghiệm trong nước và nước ngoài;

đ) Ngày 03/07/2023, Bộ Giao thông vận tải có văn bản số 6960/BGTVT-PC gửi đăng tải để 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.

e) Ngày 03/07/2023, Bộ Giao thông vận tải có văn bản số 7001/BGTVT-PC gửi 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) Ngày 4/8/2023, Bộ Giao thông vận tải có văn bản số 8471/BGTVT-PC gửi Bộ Tư pháp về việc thẩm định hồ sơ dự án Luật Đường bộ;

h) Ngày 14/8/2023, Bộ Tư pháp có văn bản số 145/BCTĐ-BTP về việc thẩm định đối với dự án Luật Đường bộ;

i) Ngày 15/8/2023, Bộ Giao thông vận tải có văn bản số 8987/BC-BGTVT về việc tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp đối với dự án Luật Đường bộ;

k) Ngày 30/8/2023, Chính phủ đã có Nghị quyết số 135/NQ-CP Phiên họp chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 8/2023. Trên cơ sở Nghị quyết số 135/NQ-CP, Bộ Giao thông vận tải đã chủ trì, phối hợp với các bộ, cơ quan liên quan nghiên cứu, tiếp thu, giải trình ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội (Phụ lục kèm theo), ý kiến của Thành viên Chính phủ, hoàn thiện dự án Luật.

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 37 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; đồng thời 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 kết nối các tuyến đường (Điều 11); phân biệt rõ hệ thống đường giao thông nông thôn, đường đô thị và hệ thống 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), phần đất để bảo vệ, bảo trì công trình đường bộ (Điều 17); hành lang an toàn đường bộ (Điều 18, 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); yêu cầu, trách nhiệm của các chủ thể khi xây dựng, lắp đặt công trình khác thác trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ (Điều 23); yêu cầu xây dựng, khai thác công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ (Điều 24).

- Bổ sung quy định tổ 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 và trách nhiệm tổ chức giao thông (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 (Điều 30).

- Bổ sung quy định trách nhiệm đầu tư xây dựng công trình đường bộ; các yêu cầu đầu tư xây dựng công trình đường bộ trong trường hợp: công trình đường bộ liên quan đến đê điều, hành lang bảo vệ nguồn nước, lòng, bờ, bãi sông, hồ; đầu tư xây dựng tuyến tránh quốc lộ qua khu vực đô thị; đầu tư xây dựng đường từ bốn làn xe trở lên (Điều 32)

- Bổ sung quy định làm rõ các trường hợp kết nối giao thông (Điều 34); bổ sung trách nhiệm quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ của Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, cơ quan có thẩm quyền, nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư (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 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; 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 (Điều 41).

- Bổ sung quy định về 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 (Điều 43); quy định trạm dừng nghỉ, bến xe phải có hệ thống sạc điện cho phương tiện giao thông cơ giới sử dụng năng lượng điện; 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 (Điều 44).

- Bổ sung quy định thu phí sử dụng đường cao tốc 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); thanh toán điện tử giao thông để thanh toán phí sử dụng đường bộ và các loại phí, giá, tiền dịch vụ khác liên quan đến hoạt động giao thông của phương tiện (Điều 46).

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

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

- Bổ sung quy định làm rõ đường bộ cao tốc (sau đây gọi là đường cao tốc), theo đó đường cao tốc là một cấp kỹ thuật của đường bộ, chỉ dành cho xe cơ giới, có dải phân cách phân chia hai chiều xe chạy riêng biệt, không giao nhau cùng mức với một hoặc các đường khác, được bố trí hàng rào bảo vệ, trang thiết bị phục vụ, bảo đảm giao thông liên tục, an toàn, rút ngắn thời gian hành trình, chỉ cho xe ra, vào ở những điểm nhất định; đường cao tốc thuộc hệ thống quốc lộ, đường tỉnh, đường đô thị được xác định tại một trong các quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, quy hoạch đô thị, quy hoạch đơn vị hành chính - kinh tế đặc biệt; quy định rõ trách nhiệm đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì, bảo vệ đường cao tốc (Điều 47).

- Bổ sung quy định về tiêu chuẩn, quy chuẩn và ứng dụng khoa học công nghệ trong thiết kế, xây dựng, quản lý, vận hành khai thác đường cao tốc (Điều 48); bổ sung các chính sách phát triển đường cao tốc như: nhà nước bố trí vốn ngân sách đầu tư xây dựng 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; nhà nước ưu tiên sử dụng các nguồn lực thu được từ khai thác tài sản

kết cấu hạ tầng đường cao tốc để đầu tư hoàn chỉnh các tuyến đường cao tốc phân kỳ; nhà nước khuyến khích các tổ chức, cá nhân sử dụng các nguồn lực tham gia đầu tư xây dựng, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư và các hình thức khác theo quy định pháp luật; nhà nước có chính sách hỗ trợ cho các tổ chức tham gia đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác đường cao tốc phù hợp với từng giai đoạn cụ thể nhằm thực hiện có hiệu quả việc phát triển đường cao tốc, ... (Điều 49).

- Bổ sung quy định đặc thù trong đầu tư xây dựng, phát triển đường cao tốc như: đường gom, đường bên, trung tâm quản lý điều hành giao thông tuyến, trạm dừng nghỉ, điểm dừng, đỗ xe, hệ thống thu phí điện tử không dừng, hệ thống kiểm soát tải trọng xe phải xây dựng đồng bộ với đường cao tốc; việc phê duyệt tiểu dự án, dự án thành phần để triển khai thực hiện trong trường hợp kinh phí các tiểu dự án, dự án thành phần có sự thay đổi nhưng không vượt sơ bộ tổng mức đầu tư trong chủ trương đầu tư được duyệt; công tác bồi thường, hỗ trợ tái định cư; không tính giá trị tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc hiện hữu vào tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư và được thu phí trực tiếp từ người sử dụng dịch vụ để hoàn vốn đầu tư trong trường hợp mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hóa (Điều 50).

- Bổ sung quy định việc mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hóa đối với các dự án đường cao tốc hoặc được quy hoạch thành đường cao tốc được thực hiện khi xuất hiện một trong các yếu tố: lưu lượng phương tiện tham gia giao thông vượt quá dự báo, yêu cầu đáp ứng nhu cầu vận tải, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, an toàn giao thông; xuất hiện các yếu tố mang lại hiệu quả cao hơn về tài chính, kinh tế - xã hội cho dự án; quy hoạch, chính sách, pháp luật có liên quan thay đổi tác động tới dự án (Điều 51).

- 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 52).

- 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 quy định về tạm dừng khai thác đường cao tốc (Điều 55); trạm dừng nghỉ, điểm dừng, đỗ xe trên đường cao tốc (Điều 56); Trung tâm quản lý, điều hành đường cao tốc quốc gia (Điều 57); Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến (Điều 58); thông tin trên đường cao tốc (Điều 60).

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 (Điều 61).

- Bổ sung quy định về hoạt động vận chuyển bệnh nhân bằng xe cứu thương, trong đó xe ô tô cứu thương vận tải người bệnh phải có dấu hiệu nhận diện, niêm yết thông tin, gắn thiết bị giám sát hành trình, camera và truyền dữ liệu (Điều 75);

- Bổ sung quy định về hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô, theo đó hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô có thể do cơ sở giáo dục đào tạo tự tổ chức phải đáp ứng các quy định về quản lý hoạt động vận tải nội bộ hoặc do đơn vị kinh doanh vận tải thực hiện phải đáp ứng quy định về hoạt động kinh doanh vận tải (Điều 76);

- Bổ sung quy định về dịch vụ cho thuê phương tiện, theo đó dịch vụ cho thuê phương tiện bao gồm dịch vụ cho thuê phương tiện để tự lái, dịch vụ cho thuê phương tiện để kinh doanh vận tải và vận tải nội bộ. Đơn vị kinh doanh cho thuê phương tiện để tự lái phải đáp ứng các yêu cầu cụ thể được quy định tại Điều 84.

- Bổ sung quy định về 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.

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 một điều để 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 chuyên tiếp để đảm bảo tính khả thi khi Luật được thông qua.

Trên đây là những nội dung cơ bản của dự án 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 tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp; (4) 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 tại Phiên họp thứ 24 ngày 13/7/2023; (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) Bảng tổng hợp tiếp thu, giải trình ý kiến của các cơ quan, đơn vị đối với dự án Luật và bản sao chụp ý kiến; (10) 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, các Vụ: CN, NN, QHĐP, KTTH;
- Lưu: VT, PL (03).

**TM. CHÍNH PHỦ
TU. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

(Đã ký)

Nguyễn Văn Thắng

Phụ lục
TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN CỦA ỦY BAN THƯỜNG VỤ
QUỐC HỘI, THÀNH VIÊN ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI ĐỐI VỚI
DỰ ÁN LUẬT ĐƯỜNG BỘ
(Kèm theo Tờ trình số 412/TTr-CP ngày 30/8/2023 của Chính phủ)

I. TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI

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 dự án 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, Chính phủ báo cáo Quốc hội về việc giải trình, tiếp thu các ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và ý kiến của các Thành viên Ủy ban Thường vụ Quốc hội đối với dự án Luật Đường bộ như sau:

1. 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, Chính phủ tiếp thu, hoàn thiện hồ sơ đầy đủ theo yêu cầu của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020)

2. 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, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật theo hướng bỏ quy định áp dụng Luật Đường bộ và các luật có liên quan khác. Đồng thời, Bộ

Giao thông vận tải và Bộ Công an cũng đã phối hợp rà soát, thống nhất chuyển “Chương Quản lý chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện cơ giới đường bộ”, một số quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong hoạt động vận tải đường bộ sang dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ để đảm bảo thống nhất, đồng bộ, tránh chồng chéo, trùng lặp.

3. Nghiên cứu, cân nhắc, chỉnh lý một số nội dung của dự thảo Luật về: giải thích từ ngữ; áp dụng Luật Đường bộ và các luật có liên quan; chính sách phát triển giao thông đường bộ; phân loại đường bộ; quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; sử dụng hành lang an toàn đường bộ; đầu tư xây dựng công trình đường bộ; 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; sử dụng lòng đường, hè phố; sử dụng tạm thời gầm cầu cạn để trồng, giữ phương tiện giao thông 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; phương tiện giao thông đường bộ; niên hạn sử dụng của xe cơ giới; hoạt động vận tải đường bộ; rà soát các quy định về trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ cho phù hợp với chức năng, nhiệm vụ của Chính phủ và các bộ... để bảo đảm tính thống nhất của hệ thống pháp luật, tính cụ thể, tính khả thi của dự thảo Luật; hạn chế tối đa các nội dung giao Chính phủ và các cơ quan quy định chi tiết thi hành Luật.

Về ý kiến này, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật Đường bộ, cụ thể tại các Điều: giải thích từ ngữ (Điều 3); chính sách phát triển giao thông đường bộ (Điều 5); phân loại đường bộ (Điều 10, Điều 11, Điều 13); quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng đường bộ (Điều 15); hành lang an toàn đường bộ (Điều 18, Điều 19); đầu tư xây dựng công trình đường bộ (Điều 32); 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 (Điều 24); chuyển quy định về sử dụng lòng đường, hè phố sang dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; bỏ quy định về sử dụng tạm thời gầm cầu cạn để trồng, giữ phương tiện giao thông đường bộ; bỏ quy định về sử dụng ngân sách địa phương; chỉnh lý các quy định về trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ cho phù hợp với chức năng, nhiệm vụ của Chính phủ và các bộ (Điều 88).

4. Đề nghị 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, như: quy định về khai thác mỏ vật liệu trong trường hợp chưa được cấp Giấy phép khai thác; sử dụng tạm thời gầm cầu cạn để trồng, giữ phương tiện giao thông đường bộ; cơ sở dữ liệu đường bộ; ứng dụng phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải bằng xe ô tô; hỗ trợ ngân sách cho địa phương khác để đầu tư, xây dựng, nâng cấp đường bộ; thu phí không dừng; chuyển nhượng quyền thu phí sử dụng đường cao tốc; quảng cáo trên các phương tiện giao thông và công trình đường

bộ...; những nội dung có tính chất kỹ thuật, thuộc thẩm quyền của Chính phủ, các bộ thì không quy định trong dự thảo Luật.

Về ý kiến này, Chính phủ báo cáo như sau: Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải đã rà soát các quy định, theo đó dự thảo Luật Đường bộ được chỉnh lý theo hướng bỏ các quy định về sử dụng tạm thời gầm cầu cạn để trồng, giữ phương tiện giao thông đường bộ; sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư, xây dựng, nâng cấp đường bộ. Bên cạnh đó, dự thảo Luật Đường bộ bổ sung quy định để giải quyết vấn đề vật liệu xây dựng thông thường, bãi đổ chất thải rắn để thực hiện dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc (Điều 49); thu phí không dừng (Điều 46), nhượng quyền thu phí sử dụng đường cao tốc (Điều 54); nâng lên thành luật các quy định về dịch vụ phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải bằng xe ô tô đã thực hiện ổn định tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (Điều 86).

5. 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...; bổ sung các quy định về đường trên cao, đường gom, đường song hành chạy qua đô thị, đường thôn, xóm...; xã hội hóa hoạt động đường bộ; giao thông thông minh; hạ tầng giao thông đường bộ, phương tiện giao thông vận tải đường bộ thích ứng với biến đổi khí hậu; kiểm soát khí thải, bảo vệ môi trường; vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng; điều khoản chuyển tiếp.

Về ý kiến này, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý các nội dung tại dự thảo Luật Đường bộ như sau: bổ sung một chương riêng điều chỉnh về đường cao tốc (Chương III), bổ sung các quy định về đường trên cao, đường gom, đường song hành chạy qua đô thị, đường thôn, xóm (Điều 11, Điều 13); bổ sung quy định về hệ thống giao thông thông minh (Điều 7, Điều 43); bổ sung quy định chuyển tiếp (Điều 92).

II. TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN CỦA THÀNH VIÊN ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI

1. Chương I. Quy định chung

a) 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.

Về ý kiến này, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại Điều 3 dự thảo Luật Đường bộ.

b) Về chính sách phát triển trong hoạt động đường bộ

- 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, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại khoản 2 Điều 32, khoản 1 Điều 41 dự thảo Luật Đường bộ.

- 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, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại khoản 1 Điều 5 dự thảo Luật Đường bộ.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung thêm điều khoản quy định về cơ chế huy động đa dạng và sử dụng hiệu quả các nguồn lực xã hội cho phát triển giao thông đường bộ và cơ chế đa dạng hóa các hình thức đầu tư trong phát triển hạ tầng giao thông đường bộ.

Về ý kiến này, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại Điều 49 dự thảo Luật Đường bộ.

2. Chương II. Kết cấu hạ tầng đường bộ

a) Về phân loại đường bộ

- 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.

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, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại Điều 10, Điều 11, Điều 13 dự thảo Luật Đường bộ.

- 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, Chính phủ báo cáo như sau: hiện nay dự thảo Luật Đường bộ 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).

- Đề nghị cân nhắc trong việc đưa đường thôn, xóm vào hệ thống giao thông đường bộ để điều chỉnh trong luật và có thể vẫn phân loại theo hướng là đường dân sinh như hiện hành, trường hợp đưa vào dự thảo Luật thì cần phải có

quy định về kết cấu hạ tầng cho loại đường này và hành lang như thế nào cho phù hợp với phạm vi điều chỉnh của luật.

Về ý kiến này, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại Điều 13, Điều 18 dự thảo Luật Đường bộ.

b) 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, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại Điều 15 dự thảo Luật Đường bộ.

c) 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, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại Điều 18, Điều 19 dự thảo Luật Đường bộ.

d) 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

- 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, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại Điều 24 dự thảo Luật Đường bộ.

- 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 cấp, 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, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại khoản 5, khoản 6 Điều 24 dự thảo Luật.

đ) Về kết nối giao thông đường bộ

Có ý kiến cho rằng khoản 4 Điều 30 có quy định khi hình thành cảng hàng không, cảng thủy nội địa, cảng biển, ga đường sắt, khu công nghiệp, khu chế xuất, khu kinh tế, khu thương mại dịch vụ, khu đô thị, khu dân cư hoặc mở rộng địa giới hành chính đô thị thì Ủy ban nhân dân cấp tỉnh hoặc chủ đầu tư phải đánh giá tác động giao thông để có giải pháp phù hợp, bảo đảm lưu lượng phương tiện. Quy định này là chưa đủ vì hiện nay nhiều địa phương tiến hành xây dựng các khu hành chính, vậy thì khu hành chính có được tính vào đây không. Khu hành chính mới là chỗ dân đến nhiều thì phải đánh giá tác động thế nào, dôn các sở, ngành về hoặc là điều chỉnh lập khu hành chính.

Về ý kiến này, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại khoản 4 Điều 34 dự thảo Luật Đường bộ.

e) Về đầu tư xây dựng công trình đường bộ

- 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.

Về ý kiến này, Chính phủ báo cáo như sau: tiếp thu ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại Thông báo số 2671/TB-TTKQH ngày 31/7/2023, dự thảo Luật Đường bộ không quy định các chính sách đã có trong Nghị quyết của Quốc hội.

- 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, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại khoản 1 Điều 49 dự thảo Luật Đường bộ.

- 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, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại Điều 46, Điều 54 dự thảo Luật Đường bộ.

g) Về thẩm định, thẩm tra an toàn giao thông

- 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, Chính phủ 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.

- 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, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại khoản 1 Điều 33 dự thảo Luật Đường bộ.

h) 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, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật Đường bộ theo hướng bỏ quy định này.

i) Về nguồn tài chính để đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ

- 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, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật Đường bộ theo hướng bỏ quy định về sử dụng ngân sách địa phương.

- Có ý kiến cho rằng Điều 43 quy định là phí sử dụng đường bộ và trong dự thảo luật thì cũng có một phí mới là phí sử dụng đường cao tốc, chỗ này cần phải có giải trình rõ hơn để tránh dư luận hiểu rằng phí chồng phí. Vì phí đường bộ thì đường cao tốc cũng là một loại đường bộ, nếu chúng ta không giải thích chỗ này cho rõ thì dễ bị hiểu nhầm.

Về ý kiến này, Chính phủ báo cáo như sau: người điều khiển phương tiện cơ giới tham gia giao thông trên đường cao tốc được bảo đảm lưu thông với tốc độ cao và an toàn hơn, tiết kiệm thời gian và giảm chi phí so với lưu thông trên đường bộ thông thường. Bên cạnh tuyến đường cao tốc có tuyến đường bộ thông thường cùng hướng tuyến, nên người điều khiển phương tiện cơ giới có quyền lựa chọn đi trên đường bộ thông thường, hay đi trên đường bộ cao tốc phải nộp phí sử dụng đường bộ cao tốc. Vì vậy, việc quy định thu phí sử dụng đường bộ qua đầu phương tiện như hiện nay không bị chồng phí khi thu phí sử dụng đường bộ cao tốc.

k) Về Thanh tra đường bộ

Có ý kiến đề nghị làm rõ chức năng, nhiệm vụ của Thanh tra đường bộ khi ban hành hai Luật (Luật Đường bộ và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ)

Về ý kiến này, Chính phủ tiếp thu, bỏ quy định về thẩm quyền dừng xe của Thanh tra đường bộ để tránh trùng lặp với chức năng, nhiệm vụ của lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ. Đồng thời, 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 đơn vị vận tải, 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 Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Điều 89).

3. Chương III. Phương tiện giao thông đường bộ

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 bộ¹. 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.

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 hở, 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, Chính phủ báo cáo như sau: Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công an đã phối hợp rà soát và chuyển toàn bộ Chương này 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, Chính phủ 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

¹ 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”

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 5, khoản 6 Điều 61 dự thảo Luật Đường bộ.

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

Về ý kiến này, Chính phủ 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, Chính phủ báo cáo như sau: Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công an đã phối hợp rà soát và chuyển nội dung này 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, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại Điều 1 dự thảo Luật Đường bộ.

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, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý tại Điều 88 dự thảo Luật Đường bộ.

6. Một số ý kiến khác

a) Có ý kiến cho rằng do nội dung dự thảo Luật còn liên quan đến nhiều luật khác², các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên³ và liên quan trực tiếp

² 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...

³ 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, Chính phủ tiếp thu và đã 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.

b) 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 giao thông đường bộ.

Về ý kiến này, Chính phủ tiếp thu và đã 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 để rà soát hai dự án luật để tránh trùng lặp, đảm bảo tính thống nhất.

c) 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 giao thông đường bộ. Do đó, đề nghị nghiên cứu tên gọi phù hợp với phạm vi điều chỉnh của Luật.

Về ý kiến này, Chính phủ 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.

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).

d) Về bố cục của dự thảo Luật

- 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.

- 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, Chính phủ báo cáo như sau: Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công an đã phối hợp rà soát và chuyển nội dung này sang dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

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, Chính phủ báo cáo Quốc hội./.

Luật số: /202../QH15

**Dự thảo
30.8.2023****LUẬT
ĐƯỜNG BỘ**

*Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;
Quốc hội ban hành Luật Đường bộ.*

**Chương I
NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG****Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**

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 2. Đối tượng áp dụng

Luật này áp dụng đối với cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động đường bộ trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

1. Đường bộ gồm: đường, cầu đường bộ, cống đường bộ, hầm đường bộ, bến phà đường bộ, cầu phao đường bộ, đường cứu nạn và các công trình phụ trợ gắn liền với đường bộ.

2. Công trình đường bộ gồm: đường bộ; công trình phục vụ công tác quản lý, điều hành, giám sát giao thông, nhà hạt quản lý đường bộ, kho vật tư dự phòng, hệ thống giao thông thông minh; hệ thống kiểm soát tải trọng xe, trạm thu phí và các công trình khác của đường bộ.

3. Kết cấu hạ tầng đường bộ gồm: công trình đường bộ; bến xe; bãi đỗ xe; trạm dừng nghỉ; đất của đường bộ; hành lang an toàn đường bộ; các công trình phụ trợ phục vụ cho hoạt động đường bộ.

4. Cơ quan quản lý đường bộ là tổ chức thuộc Bộ Giao thông vận tải giúp Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải thực hiện chức năng quản lý nhà nước về đường bộ; cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh; cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp huyện; Ủy ban nhân dân cấp xã.

Điều 4. Nguyên tắc hoạt động đường bộ

1. Bảo đảm thông suốt, an toàn, hiệu quả, thân thiện môi trường; phục vụ nhu cầu vận tải hàng hoá và đi lại thuận tiện của người dân, góp phần phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường, phòng, chống thiên tai, hội nhập quốc tế.

2. Phát triển đường bộ theo quy hoạch; sử dụng hiệu quả các nguồn lực; kết nối phương thức vận tải đường bộ với các phương thức vận tải khác; tăng cường ứng dụng khoa học, công nghệ tiên tiến, bảo đảm văn minh, hiện đại và đồng bộ.

3. Thực hiện thống nhất trên cơ sở phân công, phân cấp trách nhiệm, quyền hạn cụ thể, đồng thời có sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ, ngành và chính quyền địa phương các cấp.

4. Mọi hành vi vi phạm pháp luật phải được phát hiện, ngăn chặn kịp thời, xử lý nghiêm minh, đúng pháp luật.

Điều 5. Chính sách phát triển đối với hoạt động đường bộ

1. Tập trung các nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ hiện đại, thích ứng với biến đổi khí hậu; kết nối đồng bộ các tuyến đường bộ, các phương thức vận tải khác với vận tải đường bộ; xây dựng cơ chế đẩy mạnh huy động và sử dụng hiệu quả nguồn lực xã hội, đa dạng hóa hình thức, phương thức đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ; tập trung phát triển đường cao tốc; tập trung, ưu tiên đầu tư các công trình, dự án trọng điểm về đường bộ kết nối các vùng, khu vực, các trung tâm trong nước và quốc tế; 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; ưu tiên sử dụng đất để đầu tư xây dựng điểm dừng, đỗ, trông, giữ phương tiện giao thông thân thiện với môi trường và trạm sạc cho phương tiện đường bộ sử dụng động cơ điện.

2. Phát triển hợp lý các loại hình kinh doanh vận tải, tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh giữa các loại hình kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; phát triển giao thông thông minh; ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

3. Khuyến khích, tạo điều kiện cho tổ chức, cá nhân Việt Nam và nước ngoài đầu tư, kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng đường bộ và hoạt động vận tải đường bộ; nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ tiên tiến, vật liệu thân thiện môi trường và đào tạo nguồn nhân lực trong lĩnh vực đường bộ.

Điều 6. Quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ, quy hoạch hệ thống đường địa phương, đường đô thị

1. Quy hoạch mạng lưới đường bộ là quy hoạch ngành quốc gia, xác định phương hướng phát triển, tổ chức không gian hệ thống quốc lộ làm cơ sở để định hướng lập quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ, phát triển mạng lưới giao

thông, xác định nguồn lực thực hiện trong quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, quy hoạch đô thị, quy hoạch nông thôn.

2. Việc lập quy hoạch mạng lưới đường bộ phải tuân thủ quy định của pháp luật về quy hoạch và bảo đảm kết nối vận tải đường bộ với các phương thức vận tải khác.

Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch mạng lưới đường bộ trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo quy định của pháp luật về quy hoạch.

Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức lập phương án phát triển mạng lưới đường bộ trong quy hoạch tỉnh căn cứ vào quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch vùng.

3. Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ là quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành, cụ thể hóa quy hoạch mạng lưới đường bộ, xác định phương án phát triển công trình đường bộ và các kết cấu hạ tầng đường bộ khác theo từng tuyến đường bộ.

Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

4. Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ bao gồm các nội dung chủ yếu sau đây:

a) Xác định hướng tuyến, các điểm khống chế chính, chiều dài, quy mô các tuyến đường bộ qua từng địa phương, từng vùng; xác định số lượng, quy mô, thông số kỹ thuật chủ yếu của các công trình chính gồm cầu, hầm, bến phà trên tuyến đường bộ; xác định cụ thể các điểm giao cắt, hệ thống trạm dừng nghỉ, công trình phụ trợ khác;

b) Phương án kết nối với các phương thức vận tải đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không cho từng khu vực, từng tuyến đường; kết nối với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu du lịch, khu công nghiệp, khu chế xuất;

c) Xác định nhu cầu sử dụng đất, nhu cầu vốn đầu tư, lộ trình thực hiện quy hoạch theo thứ tự ưu tiên đầu tư;

d) Xây dựng giải pháp chi tiết để thực hiện quy hoạch.

5. Thời kỳ quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ là 10 năm, tầm nhìn là từ 20 năm đến 30 năm.

Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ được rà soát theo định kỳ 05 năm để điều chỉnh phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội trong từng giai đoạn.

Việc công bố công khai quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ được thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch và pháp luật về giao thông đường bộ.

6. Quy hoạch đường tỉnh, đường huyện và đường khác thuộc hệ thống giao thông nông thôn được xác định trong quy hoạch vùng, quy hoạch cấp tỉnh và quy hoạch khác có liên quan.

7. Quy hoạch đường bộ đô thị thuộc quy hoạch đô thị và được thực hiện theo quy định của Luật quy hoạch đô thị và pháp luật khác có liên quan.

8. Quy hoạch đường bộ quy định tại Điều này phải đảm bảo kết nối các đô thị, địa bàn, khu vực, các tuyến đường bộ, các bến xe, kết nối đường bộ đến các ga đường sắt, cảng hàng không, cảng biển, cảng đường thủy nội địa, cảng cạn để phát huy năng lực, hiệu quả vận tải đường bộ và các phương thức vận tải khác.

9. Chính phủ quy định chi tiết về nội dung, trình tự, thủ tục lập, phê duyệt, điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ.

Điều 7. Hệ thống giao thông thông minh

1. 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.

2. Kiến trúc hệ thống giao thông thông minh là một khung tổng thể về các miền dịch vụ giao thông thông minh; mối liên kết về mặt logic và vật lý giữa các thành phần hệ thống giao thông thông minh; các luồng thông tin và dữ liệu kết nối các chức năng và các thành phần hệ thống giao thông thông minh.

3. Chính phủ quy định cụ thể Kiến trúc hệ thống giao thông thông minh; lộ trình triển khai các miền dịch vụ của hệ thống giao thông thông minh.

Điều 8. Cơ sở dữ liệu đường bộ

1. Cơ sở dữ liệu đường bộ bao gồm dữ liệu, cơ sở dữ liệu dùng chung và dữ liệu mở. Cơ sở dữ liệu dùng chung phục vụ công tác quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ và được bảo đảm an ninh, an toàn.

2. Cơ sở dữ liệu đường bộ được thiết kế, xây dựng, vận hành theo khung kiến trúc tổng thể quốc gia số và được kết nối, chia sẻ với các cơ sở dữ liệu khác, gồm:

a) Cơ sở dữ liệu về quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ;

b) Cơ sở dữ liệu về tình hình đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường bộ;

c) Cơ sở dữ liệu về kết cấu hạ tầng đường bộ đã đưa vào khai thác gồm cơ sở dữ liệu về quy mô, tình trạng đường, cầu, hầm, bến phà đường bộ, tải trọng, khổ giới hạn đường bộ, bảo trì đường bộ, trạm dừng nghỉ, trạm kiểm soát tải trọng xe, bến xe, các kho vật tư dự phòng phòng chống, khắc phục hậu quả thiên tai và các cơ sở dữ liệu khác về kết cấu hạ tầng đường bộ;

d) Cơ sở dữ liệu thu tiền dịch vụ sử dụng đường bộ;

đ) Cơ sở dữ liệu về hoạt động vận tải bằng xe ô tô.

3. Hệ thống hạ tầng và thiết bị công nghệ thông tin phục vụ thu thập, bảo quản, khai thác, sử dụng các cơ sở dữ liệu đường bộ gồm: Nhà và các công trình dân dụng, hệ thống cấp điện, cấp, thoát nước, máy móc, thiết bị, hạ tầng công nghệ thông tin và các phần mềm chuyên dùng phục vụ thu thập, phân tích, vận hành khai thác, sử dụng, lưu trữ và bảo quản các cơ sở dữ liệu.

4. Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm đầu tư xây dựng, tổ chức quản lý, vận hành khai thác, bảo trì, duy trì hệ thống cơ sở dữ liệu và hệ thống hạ tầng, thiết bị công nghệ thông tin và các phần mềm chuyên phục vụ thu thập, bảo quản, vận hành khai thác, sử dụng các cơ sở dữ liệu đường bộ quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều này thuộc phạm vi quản lý.

5. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Điều 9. Các hành vi bị nghiêm cấm

1. Phá hoại kết cấu hạ tầng đường bộ; khai thác, sử dụng kết cấu hạ tầng đường bộ trái quy định.

2. Mở đường, đầu nối trái phép vào đường chính, đường nhánh; tự ý tháo dỡ, di chuyển trái phép hoặc làm sai lệch công trình đường bộ.

3. Lấn, chiếm, sử dụng, xây dựng trái phép trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ.

4. Tự ý lắp đặt, điều chỉnh, che khuất báo hiệu đường bộ.

5. Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô mà không có giấy phép kinh doanh vận tải theo quy định.

6. Từ chối vận tải hoặc gây khó khăn đối với hành khách là người cao tuổi, người khuyết tật, trẻ em, phụ nữ mang thai, người bị thương do tai nạn giao thông.

Chương II

KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG BỘ

Mục 1

PHÂN LOẠI, ĐẶT TÊN, SỐ HIỆU ĐƯỜNG BỘ

Điều 10. Phân loại đường bộ theo cấp quản lý

1. Phân loại đường bộ để quản lý, gồm: quốc lộ, đường tỉnh, đường đô thị, đường huyện, đường xã, đường thôn xóm, đường chuyên dùng và được xác định như sau:

a) Quốc lộ là đường nối liền Thủ đô Hà Nội với trung tâm hành chính cấp tỉnh; đường nối liền các trung tâm hành chính cấp tỉnh; đường nối liền từ cảng

biển quốc tế, cảng hàng không quốc tế đến các cửa khẩu quốc tế, cửa khẩu chính trên đường bộ; đường có vị trí đặc biệt quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh của vùng, khu vực;

b) Đường tỉnh là đường nối trung tâm hành chính của tỉnh với trung tâm hành chính của huyện hoặc trung tâm hành chính của tỉnh lân cận; đường có vị trí quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh;

c) Đường huyện là đường nối trung tâm hành chính của huyện với trung tâm hành chính của xã, cụm xã hoặc trung tâm hành chính của huyện lân cận; đường có vị trí quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của huyện;

d) Đường xã là đường nối trung tâm hành chính của xã với các thôn, làng, ấp, bản và điểm dân cư nông thôn hoặc đường nối với các xã lân cận; đường có vị trí quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của xã;

đ) Đường thôn xóm là đường trong khu vực thôn, xóm, bản, ấp và các điểm dân cư nông thôn, đường trục nối thôn xóm với khu vực sản xuất nông, lâm nghiệp và cơ sở sản xuất, kinh doanh khác trên địa bàn thôn, xóm, bản, ấp và các điểm dân cư nông thôn;

e) Đường đô thị là đường trong phạm vi địa giới hành chính nội thành, nội thị;

g) Đường chuyên dùng là đường để phục vụ đi lại, vận tải của một hoặc một số tổ chức, cá nhân; đường nội bộ bên trong cơ sở sản xuất, kinh doanh, nhà ga, bến cảng, trường học, bệnh viện, cơ quan, tổ chức khác.

2. Trách nhiệm quản lý đường bộ thực hiện theo quy định tại Điều 39 Luật này.

3. Điều chỉnh các loại đường bộ

a) Chính phủ quy định thẩm quyền, điều kiện, tiêu chí, thủ tục điều chỉnh đường địa phương, đường chuyên dùng thành quốc lộ; quốc lộ thành đường địa phương;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định thẩm quyền, điều kiện, tiêu chí, thủ tục điều chỉnh các loại đường địa phương, đường chuyên dùng thành đường địa phương trên địa bàn.

Điều 11. Phân loại đường theo chức năng phục vụ

1. Việc phân loại đường bộ 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 đầu nối các tuyến đường.

2. Theo chức năng phục vụ, đường bộ gồm:

a) Đường chính là đường phục vụ giao thông chủ yếu trong khu vực, kết nối giao thông các khu vực, vùng;

b) Đường nhánh là đường nối vào đường chính, có chức năng kết nối giao thông các khu vực hai bên đường và từ đường gom vào đường chính thông qua nút giao;

c) Đường gom là đường để gom hệ thống đường giao thông nội bộ của các khu vực dân cư, nơi làm việc của cơ quan, tổ chức, cơ sở sản xuất, kinh doanh vào đường nhánh hoặc đường chính tại nơi không có đường nhánh. Đường gom có thể là đường bên theo quy định tại điểm d khoản này;

d) Đường bên được xây dựng bên cạnh tại các đoạn đường cao tốc, đường được thiết kế quy mô cấp I, cấp II hoặc đường có lưu lượng vận tải lớn (gọi chung là đường chính) đi qua khu vực đô thị, khu vực tập trung đông dân cư để ngăn cách giao thông khu vực hai bên đường với đường chính;

đ) Đường công cộng là đường sử dụng cho tất cả người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ, xe máy chuyên dùng tuân theo quy định của Luật này và pháp luật khác có liên quan;

e) Đường nội bộ là đường trong khuôn viên của cơ quan, tổ chức, khu dân cư, cơ sở sản xuất, kinh doanh, công trường xây dựng. Đường nội bộ chỉ phục vụ các đối tượng sống, làm việc và được phép vào, ra các khu vực này;

g) Ngoài các quy định tại các điểm a, điểm b, điểm c, điểm d, điểm đ và điểm e khoản này, theo chức năng phục vụ còn có đường dành riêng cho người đi bộ, đi xe đạp và các đường khác.

Điều 12. Cấp kỹ thuật, cấp công trình đường bộ

1. Cấp kỹ thuật, cấp công trình đường bộ để lập quy hoạch, lập dự án đầu tư, thiết kế và xây dựng, quản lý, khai thác, sử dụng và bảo trì đường bộ.

2. Cấp kỹ thuật theo quy chuẩn, tiêu chuẩn của đường, gồm:

a) Các cấp đường cao tốc;

b) Các cấp đường ô tô: cấp I, cấp II; cấp III, cấp IV, cấp V, cấp VI đồng bằng và miền núi;

c) Các cấp đường đô thị;

d) Các cấp đường thôn xóm và các cấp kỹ thuật khác.

3. Cấp đường quy định tại điểm a, điểm b, điểm d khoản 2 Điều này được thực hiện theo quy chuẩn kỹ thuật của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải; tiêu chuẩn kỹ thuật do Bộ Giao thông vận tải xây dựng trình cấp có thẩm quyền công bố.

4. Cấp đường quy định tại điểm c khoản 2 Điều này được thực hiện theo quy chuẩn kỹ thuật của Bộ trưởng Bộ Xây dựng; tiêu chuẩn kỹ thuật do Bộ Xây dựng trình cấp có thẩm quyền công bố.

5. Cấp công trình đường bộ thực hiện theo quy định của pháp luật về xây dựng.

Điều 13. Đường giao thông nông thôn, đường đô thị và đường địa phương

1. Các tuyến đường huyện, đường xã, đường thôn xóm tạo thành hệ thống đường giao thông nông thôn.

2. Đường đô thị gồm đường phố, đường cao tốc đô thị, đường ngõ, ngách trong đô thị và đường khác thuộc phạm vi địa giới hành chính nội thành, nội thị và được xác định như sau:

a) Đường phố gồm lòng đường và hè phố;

b) Đường ngõ trong đô thị là đường kết nối khu dân cư ở đô thị với đường phố;

c) Đường ngách trong đô thị là đường nối nhà ở dân cư, hộ gia đình với đường ngõ trong đô thị;

d) Đường cao tốc đô thị là đường xây dựng đáp ứng tiêu chuẩn đường cao tốc. Đường cao tốc đô thị được xây dựng trên các trục chính xuyên qua đô thị, kết nối các khu vực có lưu lượng giao thông lớn tại đô thị.

3. Các tuyến đường tỉnh, đường đô thị, đường giao thông nông thôn tạo thành hệ thống đường địa phương.

Điều 14. Đặt tên, số hiệu đường bộ

1. Đường bộ được đặt tên hoặc số hiệu như sau:

a) Tên đường được đặt tên danh nhân, người có công với đất nước hoặc di tích, sự kiện lịch sử, văn hóa, tên địa danh hoặc tên theo tập quán; số hiệu đường được đặt theo số tự nhiên hoặc số tự nhiên kèm theo chữ cái nếu cần thiết. Trường hợp đường đô thị trùng với quốc lộ thì sử dụng cả tên đường đô thị và tên, số hiệu quốc lộ;

b) Tên, số hiệu đường bộ tham gia vào mạng lưới đường bộ quốc tế thực hiện theo thỏa thuận giữa Việt Nam với các quốc gia, tổ chức quốc tế có liên quan. Đường bộ kết nối vào mạng lưới đường bộ quốc tế thì sử dụng cả tên, số hiệu đường trong nước và tên, số hiệu đường bộ quốc tế.

2. Không bắt buộc thay đổi tên, số hiệu hiện có trong trường hợp đường đó đi qua địa bàn được cấp có thẩm quyền quyết định nhập, tách, điều chỉnh phạm vi địa giới hành chính của địa phương.

3. Đoạn có các tuyến đường bộ đi trùng nhau thì việc đặt tên hoặc số hiệu theo tên, số hiệu đường bộ thuộc hệ thống đường có cấp quản lý cao hơn.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Mục 2

ĐẤT DÀNH CHO KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG BỘ, BẢO VỆ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 15. Quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng đường bộ

1. Quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng đường bộ phải phù hợp với quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất quốc gia, quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất cấp tỉnh, quy hoạch sử dụng đất cấp huyện và danh mục kế hoạch sử dụng đất hàng năm cấp huyện đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt, quy hoạch mạng lưới đường bộ và các quy hoạch khác có liên quan.

2. Quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông đô thị là diện tích đất dành cho xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đô thị, nhưng không bao gồm phần công trình giao thông đi dưới mặt đất, xây dựng trên sông, hồ.

4. Đối với đô thị xây dựng mới, tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị so với đất xây dựng đô thị phải bảo đảm theo loại đô thị như sau:

- a) Đô thị loại đặc biệt: 24% đến 26%;
- b) Đô thị loại I: 23% đến 25%;
- c) Đô thị loại II: 21% đến 23%;
- d) Đô thị loại III: 18% đến 20%;
- đ) Đô thị loại IV, loại V: 16% đến 18%.

5. Đối với các đô thị tại vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới, hải đảo, đô thị là di sản được UNESCO công nhận, di sản văn hóa vật thể là di tích lịch sử - văn hóa cấp quốc gia, di sản quốc gia đặc biệt thì tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị có thể thấp hơn quy định tại khoản 4 Điều này và do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định phù hợp với điều kiện của địa phương.

Điều 16. Đất dành cho kết cấu hạ tầng đường bộ

1. Đất dành cho kết cấu hạ tầng đường bộ gồm:

a) Đất của đường bộ gồm phần đất xây dựng đường bộ và phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ;

b) Đất để xây dựng các công trình phục vụ công tác quản lý, khai thác công trình đường bộ, trừ quy định điểm a khoản này;

c) Đất để xây dựng bến xe, bãi, điểm đỗ xe, trạm dừng nghỉ, các công trình phụ trợ phục vụ cho hoạt động đường bộ;

d) Hành lang an toàn đường bộ.

2. Việc quản lý, sử dụng đất dành cho kết cấu hạ tầng đường bộ phải tuân thủ các quy định của pháp luật về đất đai, quy hoạch, xây dựng và Luật này.

3. Trường hợp do vị trí tự nhiên mà việc thoát nước từ các công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường bộ buộc phải qua bất động sản khác thì chủ sở hữu bất động sản có hệ thống thoát nước đi qua phải dành một lối thoát nước thích hợp, không được cản trở hoặc ngăn chặn hệ thống thoát nước.

Cơ quan quản lý đường bộ; chủ sở hữu trực tiếp quản lý, vận hành khai thác hoặc tổ chức, cá nhân được chủ sở hữu giao hoặc ủy quyền quản lý, vận hành khai thác công trình đường bộ (sau đây gọi là tổ chức, cá nhân quản lý, khai thác công trình đường bộ) phải hạn chế đến mức thấp nhất thiệt hại cho chủ sở hữu bất động sản khi xây dựng, lắp đặt hệ thống thoát nước; nếu gây thiệt hại phải bồi thường theo quy định pháp luật.

Điều 17. Phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ

1. Chiều rộng phần đất để bảo vệ, bảo trì đường ngoài đô thị phụ thuộc vào cấp kỹ thuật của đường bộ và được xác định theo nguyên tắc sau:

a) Đối với đường có nền đắp, phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ được xác định từ chân ta luy nền đường ra bên ngoài;

b) Đối với đường có nền đào, phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ được xác định từ mép ngoài cùng của rãnh đỉnh ra bên ngoài; ở nơi không xây dựng rãnh đỉnh thì xác định từ mép trên cùng đỉnh mái ta luy dương nền đường ra bên ngoài;

c) Đối với cầu, cống, rãnh, hố thu, và các hạng mục công trình trên đường bộ, phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ được xác định từ mép ngoài bộ phận kết cấu ngoài cùng của công trình trở ra; đối với cầu cạn, cầu vượt trên cao, phạm vi đất để bảo vệ, bảo trì cầu được xác định từ mép ngoài trở ra của móng các hạng mục công trình móng, trụ, mép ngoài của kết cấu, tường chắn bảo vệ cầu;

d) Đối với đường không thuộc các trường hợp quy định tại các điểm a, điểm b và điểm c khoản này, phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ nằm dọc phía ngoài lề đường và cách lề đường một khoảng đủ để xây dựng rãnh thoát nước, nhưng không nhỏ hơn 1 mét.

2. Phần đất để bảo vệ, bảo trì đường đô thị được xác định theo nguyên tắc sau:

a) Đường đô thị đã có hè phố thì sử dụng một phần hè phố để thực hiện bảo vệ, bảo trì đường đô thị;

b) Trường hợp đường đi sát với tường bao nhà ở, tường bao công trình xây dựng khác, đường không có hè phố, đường nằm trong ngõ, ngách, đường nội bộ khu dân cư đô thị thì được sử dụng một phần mặt đường khi thực hiện bảo trì công trình;

c) Trường hợp không thuộc quy định tại các điểm a và điểm b khoản này thì được xác định tương tự đường ngoài đô thị;

d) Phần đất để bảo vệ, bảo trì cầu, cống, rãnh của đường đô thị xác định theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều này. Trường hợp cầu, cống, rãnh của đường đô thị nằm liền kề với công trình xây dựng khác thì phần đất để bảo vệ, bảo trì là ranh giới của các công trình.

3. Tại các đoạn đường chồng lán, giao nhau, phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ được xác định theo đường có cấp kỹ thuật cao hơn; các đường liền kề nhau thì xác định phần đất để bảo vệ, bảo trì của đường được xác định từ mép của đường ngoài cùng trở ra.

4. Trường hợp phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ chồng lán với hành lang an toàn đường sắt thì việc sử dụng phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ không được ảnh hưởng đến an toàn giao thông và an toàn công trình đường sắt.

5. Trường hợp phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ chồng lán với hành lang bảo vệ đê điều thì việc sử dụng phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ không được ảnh hưởng đến vận hành và an toàn công trình đê điều. Trường hợp phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ chồng với công trình thủy lợi, thì việc sử dụng phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ không được ảnh hưởng đến vận hành và an toàn công trình thủy lợi; nếu bị ảnh hưởng thì chủ công trình thủy lợi và chủ công trình đường bộ phải có biện pháp khắc phục bảo đảm an toàn công trình đường bộ, công trình thủy lợi và an toàn giao thông.

6. Phần đất để bảo vệ, bảo trì hầm đường bộ, bến phà, cầu phao đường bộ, công trình kè, tường chắn, cống được xác định như sau:

a) Phần đất để bảo vệ, bảo trì của hầm đường bộ phụ thuộc vào cấp công trình hầm và được xác định từ mép ngoài cửa hầm chính, cửa hầm phụ, cửa hầm thông gió và các hạng mục công trình khác ra xung quanh;

b) Phần đất để bảo vệ, bảo trì của bến phà, cầu phao đường bộ phụ thuộc vào cấp công trình phà được xác định từ mép ngoài đường xuống bến và công trình bến; xác định từ mép ngoài đường đầu cầu phao và mố, trụ cầu phao;

c) Trường hợp đường bộ có phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ chồng lán với đường thủy nội địa, ranh giới đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ là chân móng của đường, các hạng mục thuộc công trình đường bộ;

d) Phần đất bảo vệ, bảo trì công trình kè, tường chắn, cống xác định từ mép ngoài của bộ phận ngoài cùng của công trình trở ra xung quanh.

Điều 18. Hành lang an toàn đường bộ

1. Hành lang an toàn đường bộ là dải đất dọc hai bên đất của đường bộ, tính từ mép ngoài phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ ra hai bên để bảo đảm an toàn giao thông đường bộ, bảo đảm tầm nhìn xe chạy và hạn chế ảnh hưởng của môi trường xung quanh.

2. Chiều rộng hành lang an toàn đường bộ được xác định theo nguyên tắc sau:

a) Đối với đường ngoài đô thị, xác định từ mép ngoài phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ, theo quy mô, cấp kỹ thuật của đường trong quy hoạch đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt; trường hợp chưa có quy hoạch được xác định theo cấp kỹ thuật hiện tại của đường;

b) Đối với đường đô thị, xác định từ mép ngoài phần đất để bảo vệ bảo trì đường đô thị đến chỉ giới đường đỏ nhưng không lớn hơn chiều rộng hành lang của đường ngoài đô thị cùng cấp;

c) Không phải 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;

d) Đối với cầu, bến phà, cầu phao đường bộ xác định theo chiều dọc, chiều ngang và phụ thuộc cấp sông, quy mô công trình; đối với cầu cạn, cầu vượt trên cao, phạm vi hành lang an toàn cầu được xác định từ mép ngoài của phần đất để bảo vệ, bảo trì cầu quy định tại điểm c khoản 1 Điều 17 Luật này;

đ) Đối với hầm đường bộ xác định từ mép ngoài của phần đất bảo vệ công trình hầm ra xung quanh;

e) Đường bộ có kè, tường chắn bảo vệ nằm trong phạm vi đất dành cho kết cấu hạ tầng đường bộ thì phạm vi hành lang an toàn được xác định từ mép ngoài của tường trở ra nhưng không lớn hơn quy định tại các điểm a, b, c và điểm d khoản này.

3. Đường bộ có hành lang an toàn chồng lấn với hành lang an toàn đường sắt thì phân định ranh giới quản lý theo nguyên tắc ưu tiên bố trí hành lang an toàn cho đường sắt. Việc sử dụng hành lang an toàn đường sắt không được làm ảnh hưởng chất lượng công trình đường bộ và an toàn giao thông.

4. Đường bộ có hành lang an toàn đường bộ chồng lấn với hành lang bảo vệ đường thủy nội địa, việc quản lý, sử dụng hành lang không được ảnh hưởng đến an toàn công trình, an toàn giao thông đường bộ, đường thủy.

5. Đường bộ đi chung với đê hoặc có hành lang an toàn chồng lấn hành lang đê điều, việc phân định ranh giới quản lý theo nguyên tắc ưu tiên bố trí hành lang bảo vệ đê.

6. Tại các đoạn đường chồng lán, giao nhau, hành lang an toàn đường bộ được xác định theo đường có cấp kỹ thuật cao hơn; các đường liền kề nhau thì xác định hành lang an toàn đường bộ theo đường ngoài cùng.

7. Mốc lộ giới hành lang an toàn đường bộ được xác định theo quy hoạch trước, trong khi đầu tư xây dựng hoặc trong thời gian khai thác, sử dụng công trình đường bộ. Việc quản lý, sử dụng mốc lộ giới hành lang an toàn đường bộ được thực hiện theo quy định của Luật này, quy định của pháp luật về đất đai, xây dựng, quy hoạch.

Điều 19. Sử dụng hành lang an toàn đường bộ

1. Đất hành lang an toàn đường bộ đã được Nhà nước thu hồi phải được quản lý, sử dụng theo quy định của Luật này, pháp luật về đất đai và pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

2. Đất hành lang an toàn đường bộ chưa được Nhà nước thu hồi thì người sử dụng đất được pháp luật thừa nhận được tiếp tục sử dụng đất theo đúng mục đích đã được xác định và phải bảo đảm an toàn công trình đường bộ, an toàn giao thông, không được che lấp hệ thống báo hiệu đường bộ, không ảnh hưởng đến tầm nhìn xe chạy trên đường và phải bảo đảm an toàn công trình đường bộ.

Trường hợp việc sử dụng đất gây ảnh hưởng đến an toàn công trình đường bộ, an toàn giao thông, che lấp biển báo hiệu, tầm nhìn xe chạy người sử dụng đất phải có biện pháp khắc phục, nếu không khắc phục được thì Nhà nước thu hồi đất và bồi thường theo quy định của pháp luật đất đai.

3. Việc trồng cây phục vụ sản xuất nông, lâm nghiệp, trồng cây xanh đô thị, trồng cây che mát trong hành lang an toàn đường bộ phải bảo đảm quy định tại khoản 2 Điều này và các quy định sau:

a) Thực hiện các biện pháp cần thiết để tránh nguy cơ gãy, đổ cây gây mất an toàn cho người, phương tiện tham gia giao thông;

b) Cắt xén khi cây che lấp biển báo hiệu đường bộ, che khuất tầm nhìn của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông và ảnh hưởng tới an toàn giao thông;

c) Không được ảnh hưởng tới chất lượng đường bộ và hoạt động bảo trì đường bộ.

4. Sử dụng đất hành lang an toàn đường bộ chồng lán với hành lang bảo vệ đề điều, hành lang bảo vệ đường sắt phải tuân thủ quy định của Luật Đê điều, Luật Đường sắt, Luật Đất đai và Luật này.

Điều 20. Phạm vi bảo vệ trên không và phía dưới đường bộ

1. Phạm vi bảo vệ trên không của phần đường theo phương thẳng đứng không nhỏ hơn chiều cao tính không của đường. Đối với đoạn đường có dự

phòng chiều cao tăng cường lớp mặt đường, chiều cao bù lún và các trường hợp cần dự phòng tôn cao mặt đường thì phải cộng chiều cao này với chiều cao tĩnh không.

2. Phạm vi bảo vệ trên không của cầu đường bộ

a) Phạm vi bảo vệ trên không của cầu đường bộ tính từ điểm cao nhất của cầu trở lên theo phương thẳng đứng là 02 m nhưng không nhỏ hơn chiều cao tĩnh không quy định tại khoản 1 Điều này;

b) Cầu đường bộ xây dựng vượt đường sắt, đường khác thì phải bảo đảm tĩnh không cho đường sắt, đường bộ bên dưới;

c) Cầu đường bộ xây dựng trên khu vực có hoạt động giao thông đường thủy nội địa, hàng hải phải bảo đảm khổ thông thuyền cho tàu, thuyền lưu thông an toàn theo quy định của pháp luật về đường thủy nội địa và hàng hải.

3. Phạm vi bảo vệ công trình hầm đường bộ được xác định từ các bộ phận kết cấu của hầm đường bộ ra xung quanh đủ để bảo đảm an toàn đối với công trình, thiết bị lắp đặt vào công trình, an toàn trong khai thác sử dụng và bảo đảm tuổi thọ công trình theo thiết kế; phạm vi bảo vệ bên ngoài của hầm đường bộ là khoảng không đủ để bảo đảm an toàn cho vận hành khai thác và sử dụng công trình hầm đường bộ và các thiết bị của hầm đường bộ.

4. Giới hạn theo phương thẳng đứng đường dây thông tin đi phía trên đường bộ được quy định sau:

a) Không nhỏ hơn 5,5m tính từ điểm thấp nhất của đường dây đi qua đường bộ tới điểm cao nhất trên mặt đường;

b) Trường hợp đường dây phía trên cầu đường bộ phải đáp ứng quy định tại khoản 2 Điều này.

5. Giới hạn theo phương thẳng đứng của đường điện đi phía trên đường bộ được quy định như sau:

a) Theo quy định tại điểm a khoản 4 Điều này cộng với khoảng cách an toàn phóng điện theo quy định của pháp luật về điện lực;

b) Trường hợp đường điện phía trên cầu phải đáp ứng quy định tại khoản 2 Điều này cộng với khoảng cách an toàn toàn phóng điện được xác định theo quy định của pháp luật điện lực;

c) Đường điện đi phía trên cột điện chiếu sáng phải bảo đảm khoảng cách theo phương thẳng đứng không nhỏ hơn 02 m cộng với khoảng cách an toàn phóng điện theo quy định của pháp luật về điện.

6. Trường hợp đường dây thông tin, viễn thông, đường dây điện đi phía trên của cầu dây treo, ngoài việc thực hiện theo quy định tại khoản 2, khoản 4 Điều này còn phải bảo đảm an toàn cho hệ thống dây treo và trụ tháp của cầu.

7. Giới hạn khoảng cách an toàn trên không đối với trạm thu phí và các hạng mục công trình đường bộ khác, tính từ điểm cao nhất của công trình trở lên theo phương thẳng đứng là 02 m; đối với đường dây điện còn phải bảo đảm khoảng cách an toàn phóng điện.

8. Khi tiến hành xây dựng, khai thác, bảo trì công trình ngầm bên dưới của công trình đường bộ phải bảo đảm quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật và bảo đảm an toàn cho công trình đường bộ đang khai thác và công trình liền kề.

Điều 21. Phạm vi bảo vệ đối với các công trình khác thuộc kết cấu hạ tầng đường bộ

Phạm vi bảo vệ của công trình phục vụ công tác quản lý, điều hành, giám sát giao thông, nhà hạt quản lý đường bộ, kho vật tư dự phòng, hệ thống kiểm soát tải trọng xe, trạm thu phí và các công trình khác của đường bộ, bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, các công trình phụ trợ phục vụ cho hoạt động đường bộ là phạm vi vùng đất, vùng nước thuộc diện tích của công trình được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao đất, quy định trong dự án đầu tư được phê duyệt, giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, quyền sở hữu nhà ở và tài sản khác gắn liền với đất.

Điều 22. Xây dựng, lắp đặt biển quảng cáo

1. Biển quảng cáo gồm bảng quảng cáo, bảng rôn, biển hiệu, hộp đèn, màn hình chuyên quảng cáo theo quy định của pháp luật về quảng cáo. Khi đáp ứng các quy định tại các khoản 2, khoản 3, khoản 4 và khoản 5 Điều này thì biển quảng cáo được lắp đặt tại các vị trí sau:

a) Trong phạm vi hành lang an toàn đường bộ, trừ đường cao tốc và hành lang đường bộ tại nút giao;

b) Trường hợp nút giao có đường kính lớn hơn 2 lần chiều rộng hành lang an toàn đường bộ, thì được lắp biển quảng cáo trong phạm vi đất giữa nút giao nhưng phải bảo đảm khoảng cách từ biển báo đến đường bộ theo các hướng không nhỏ hơn chiều rộng hành lang an toàn đường bộ.

2. Yêu cầu đối với lắp đặt biển quảng cáo:

a) Không được che khuất biển báo hiệu đường bộ; không ảnh hưởng đến tầm nhìn người điều khiển phương tiện giao thông; không ảnh hưởng đến đường bộ;

b) Không ảnh hưởng đến việc quản lý, khai thác, sử dụng và bảo trì đường bộ, an toàn công trình, an toàn đường bộ;

c) Biển quảng cáo phải được lắp đặt bảo đảm bền vững, an toàn, chịu được tác động của gió, bão, tải trọng bản thân và các tác động khác và phải được thiết kế, thẩm định và xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật về quảng cáo.

3. Việc xây dựng, lắp đặt công trình, biển quảng cáo quy định tại các khoản 1 Điều này phải được cơ quan quản lý đường bộ chấp thuận vị trí, quy mô công trình, kích thước biển quảng cáo, phương án thi công để bảo đảm an toàn giao thông, an toàn cho công trình đường bộ và công trình liền kề khác.

4. Công trình, biển quảng cáo lắp đặt vào phần đất đã được Nhà nước đền bù, giải phóng mặt bằng, cơ quan quản lý đường bộ phải lập đề án khai thác theo quy định về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản công kết cấu hạ tầng đường bộ.

5. Tổ chức, cá nhân xây dựng, lắp đặt biển quảng cáo có trách nhiệm :

a) Tuân thủ quy định Luật này, pháp luật về xây dựng, pháp luật về quảng cáo;

b) Xây dựng công trình quảng cáo, biển quảng cáo đáp ứng quy định tại khoản 1, 2 và 3 Điều này;

c) Tháo dỡ biển quảng cáo, các bộ phận để lắp đặt biển quảng cáo, trừ kết cấu hạ tầng đường bộ và không được bồi thường khi có yêu cầu của cơ quan quản lý đường bộ, chủ sở hữu hoặc người quản lý, sử dụng đường bộ.

Điều 23. Xây dựng, lắp đặt công trình hạ tầng trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ

1. Trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ, không được xây dựng các công trình khác, trừ các trường hợp sau:

a) Công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường bộ;

b) Công trình hạ tầng khác không thể bố trí ngoài phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ, gồm công trình phục vụ quốc phòng, an ninh; các công trình đường tuyến: công trình thông tin, viễn thông, đường dây tải điện, cột viễn thông, trạm thu phát sóng di động, cột điện; công trình cấp năng lượng, cấp, thoát nước, nhưng không bao gồm nhà máy nước, nhà máy sản xuất năng lượng; công trình thủy lợi, thủy điện, công trình đê điều, phòng, chống thiên tai, thủy điện, băng tải phục vụ sản xuất, công trình hạ tầng kỹ thuật đô thị, các công trình đặc biệt khác nhưng phải bảo đảm quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật, quy định của pháp luật về môi trường, an toàn trong xây dựng và khai thác kết cấu hạ tầng đường bộ;

c) Công trình tuyên truyền theo yêu cầu của cơ quan nhà nước; cơ quan, tổ chức thuộc hệ thống chính trị.

2. Trừ công trình đê điều, các công trình quy định tại khoản 1 Điều này trước khi xây dựng, lắp đặt trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ phải được cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền chấp thuận bằng văn bản.

3. Đường dây tải điện, đường dây thông tin, viễn thông xây dựng bên trên đường bộ đáp ứng đồng thời các quy định sau thì không cần có văn bản chấp thuận cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền:

- a) Cột công trình hạ tầng nằm ngoài hành lang an toàn đường bộ;
- b) Chiều cao đường dây đi bên trên đường bộ đáp ứng quy định tại Điều 20 Luật này;
- c) Công trình đường dây không ảnh hưởng đến an toàn trong vận hành khai thác công trình đường bộ.

4. Công trình hạ tầng xây dựng, lắp đặt trong phạm vi bảo vệ đường chuyên dùng phải được sự đồng ý của chủ sở hữu đường chuyên dùng.

5. Chủ sở hữu hoặc người quản lý sử dụng công trình hạ tầng quy định tại khoản 1 Điều này nhưng không bao gồm công trình đê điều, phải hoàn trả công trình đường bộ bị ảnh hưởng, bố trí kinh phí và tổ chức di dời công trình trong các trường hợp sau:

- a) Khi có yêu cầu của cơ quan quản lý đường bộ 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;
- b) Công trình hạ tầng ảnh hưởng đến an toàn giao thông, an toàn công trình đường bộ mà không có biện pháp khắc phục;
- c) Công trình xây dựng trái phép.

Việc thực hiện hoàn trả, di dời công trình hạ tầng quy định tại điểm a, điểm b, điểm c khoản này mà gây thiệt hại đến kết cấu hạ tầng đường bộ phải khắc phục, bồi thường theo yêu cầu của cơ quan, tổ chức được giao quản lý tuyến đường.

6. Đối với công trình hạ tầng kỹ thuật đã hình thành hợp pháp trước khi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường bộ cần phải di dời để giải phóng mặt bằng xây dựng công trình hoặc để thực hiện công tác bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông thì chi phí bồi thường, hỗ trợ và các chi phí khác phục vụ di dời, hoàn trả công trình hạ tầng kỹ thuật bị ảnh hưởng được thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về xây dựng.

Trường hợp không thể bố trí công trình hạ tầng kỹ thuật cần di dời ra ngoài phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ, việc xây dựng, lắp đặt công trình hạ tầng kỹ thuật được thực hiện theo quy định tại khoản 1, khoản 2, khoản 3, khoản 4 Điều này.

Điều 24. Xây dựng, khai thác công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ

1. Đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung (gồm hào, hộp kỹ thuật và các hạng mục để lắp đặt công trình cáp, thoát nước, các loại đường dây tải điện, ống cáp năng lượng, cáp và thiết bị, nhưng không bao gồm trạm thu, phát sóng, các công trình ảnh hưởng với an toàn giao thông và vận

hành khai thác công trình đường bộ) kết hợp với đầu tư xây dựng đường bộ được thực hiện trong các trường hợp sau:

a) Đầu tư xây dựng đường cao tốc, đường phố, hầm đường bộ và các trường hợp cần thiết khác kết hợp đầu tư xây dựng hệ thống thoát nước, hào, hộp cống, bể, tuy nèn kỹ thuật để kết hợp lắp đặt ống cấp nước sạch, hạ ngầm đường dây tải điện, cáp thông tin và thiết bị viễn thông nhưng không bao gồm các trạm thu, phát sóng và các hạng mục ảnh hưởng đến an toàn trong khai thác sử dụng đường bộ;

b) Đầu tư xây dựng cầu đường bộ kết hợp xây dựng các hạng mục giá đỡ để treo cáp thông tin, viễn thông, đường ống cấp nước sạch;

c) Các trường hợp khác cần thiết xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung kết hợp với đầu tư xây dựng đường bộ do người quyết định đầu tư xây dựng công trình đường bộ quyết định;

d) Việc xây dựng công trình hạ tầng viễn thông thụ động kết hợp với đầu tư xây dựng đường bộ thực hiện theo quy định của Luật này và quy định của pháp luật viễn thông.

2. Việc xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ chỉ được thực hiện trong trường hợp bảo đảm an toàn, chất lượng, tuổi thọ của công trình đường bộ; bảo đảm an toàn đường bộ và an toàn khi vận hành khai thác công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung. Không xây dựng, lắp đặt, vận hành đường ống dẫn khí đốt, các chất dễ cháy, nổ, hoá chất độc hại, đường dây truyền tải điện trần và dây truyền tải điện cao thế vào hầm đường bộ.

3. Trường hợp công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung xây dựng gắn vào công trình đường bộ, công trình khác thuộc phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ làm gia tăng tải trọng, ảnh hưởng khả năng chịu lực, an toàn của công trình đường bộ thì phải bảo đảm an toàn kết cấu công trình đường bộ.

4. Tổ chức, cá nhân trước khi xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung vào phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ phải thực hiện theo quy định tại Điều 23 và Điều 36 Luật này.

5. Trường hợp Nhà nước đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung khi xây dựng công trình đường bộ thì cơ quan quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ lập đề án cho thuê sử dụng hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung để thu tiền sử dụng theo cơ chế giá, trình cấp có thẩm quyền phê duyệt và tổ chức thực hiện theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

6. Trường hợp nhà đầu tư xây dựng công trình đường bộ theo phương thức đối tác công tư đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung khi xây dựng công trình đường bộ, thì nhà đầu tư được thu tiền cho thuê sử dụng hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung. Chi phí đầu tư, doanh thu từ việc cho thuê khai

thác công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung được xác định trong hợp đồng đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

7. Trường hợp doanh nghiệp đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung trong phạm vi dự án xây dựng công trình đường bộ, thì doanh thu khai thác công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung được phân chia theo tỷ lệ mức đóng góp các chi phí xây dựng, chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng, tái định cư giữa doanh nghiệp này và chủ quản lý, sử dụng công trình đường bộ.

Điều 25. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ

1. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ gồm hoạt động bảo đảm an toàn và tuổi thọ, biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường bộ.

Phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ là giới hạn trên mặt đất, mặt nước, trên không và phần dưới mặt đất, dưới mặt nước của công trình đường bộ, phần đất của đường bộ, hành lang an toàn đường bộ và công trình phụ trợ phục vụ cho hoạt động đường bộ.

2. Tổ chức, cá nhân khi xây dựng, cải tạo, mở rộng, bảo trì công trình và tiến hành hoạt động khác trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ phải được phép theo quy định tại khoản 2 Điều 32 Luật này.

3. Đơn vị quản lý công trình đường bộ, nhà thầu thi công xây dựng có trách nhiệm bảo đảm an toàn kỹ thuật của công trình, liên đới chịu trách nhiệm đối với tai nạn giao thông xảy ra do chất lượng quản lý, bảo trì, bảo hành công trình; trường hợp phát hiện công trình bị hư hỏng hoặc có nguy cơ gây mất an toàn giao thông thì phải xử lý, sửa chữa kịp thời, có biện pháp phòng, chống và khắc phục kịp thời hậu quả do thiên tai gây ra đối với công trình đường bộ.

4. Trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ quy định như sau:

a) Bộ Giao thông vận tải tổ chức thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ, trừ quy định tại điểm b khoản này;

b) Ủy ban nhân dân các cấp tổ chức thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ thuộc phạm vi quản lý; bảo vệ hành lang an toàn đường bộ, kịp thời xử lý những trường hợp lấn, chiếm, sử dụng trái phép hành lang an toàn đường bộ, phá hoại kết cấu hạ tầng đường bộ tại địa phương.

5. Tổ chức, cá nhân phát hiện công trình đường bộ bị hư hỏng hoặc bị xâm hại, hành lang an toàn đường bộ bị lấn chiếm phải kịp thời báo cho Ủy ban nhân dân, cơ quan quản lý đường bộ hoặc cơ quan công an nơi gần nhất để xử lý; trường hợp cần thiết có biện pháp báo hiệu ngay cho người tham gia giao thông biết. Khi nhận được tin báo, cơ quan có trách nhiệm phải nhanh chóng thực hiện các biện pháp khắc phục để bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn.

6. Chính phủ quy định chi tiết về việc quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ.

Mục 3**BIÊN BÁO HIỆU ĐƯỜNG BỘ, CÔNG TRÌNH PHỤ TRỢ GẮN LIỀN VỚI ĐƯỜNG BỘ, MÁY MÓC THIẾT BỊ PHỤC VỤ KHAI THÁC, SỬ DỤNG ĐƯỜNG BỘ VÀ TỔ CHỨC GIAO THÔNG****Điều 26. Lắp đặt báo hiệu đường bộ**

1. Báo hiệu đường bộ theo quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

2. Nguyên tắc lắp đặt đèn tín hiệu giao thông

a) Mặt đèn quay về hướng đối diện chiều đi và phải đặt ở vị trí để người tham gia giao thông dễ quan sát;

b) Thứ tự lắp đặt đèn tín hiệu theo chiều thẳng đứng: đèn đỏ ở trên, đèn vàng ở giữa và đèn xanh ở dưới;

c) Thứ tự lắp đặt đèn tín hiệu theo chiều ngang: đèn đỏ ở phía bên trái, đèn vàng ở giữa và đèn xanh ở bên phải theo chiều đi;

d) Hệ thống đèn tín hiệu giao thông sau khi lắp đặt xong phải được chủ đầu tư, cơ quản lý đường bộ tổ chức vận hành thử phù hợp với yêu cầu tổ chức giao thông trên đường bộ trước khi nghiệm thu, đưa vào khai thác.

3. Nguyên tắc lắp đặt biển báo hiệu đường bộ

a) Mặt biển quay về hướng đối diện chiều đi;

b) Được đặt về phía bên phải hoặc phía trên phần đường xe chạy. Trong một số trường hợp cụ thể có thể đặt bổ sung biển báo ở bên trái theo chiều đi để chỉ dẫn, báo hiệu cho người tham gia giao thông;

c) Đặt ở vị trí để người tham gia giao thông dễ quan sát và thực hiện;

d) Biển phụ được sử dụng kết hợp để thuyết minh bổ sung các loại biển báo cấm, biển báo nguy hiểm, biển hiệu lệnh và biển chỉ dẫn hoặc được sử dụng độc lập.

4. Nguyên tắc bố trí vạch kẻ đường

a) Vạch kẻ đường là hình thức báo hiệu đường bộ được kẻ trên mặt đường và trên các công trình đường bộ;

b) Vạch kẻ đường có thể bố trí độc lập và có thể kết hợp với các biển báo hiệu đường bộ hoặc đèn tín hiệu giao thông.

5. Nguyên tắc lắp đặt cọc tiêu, đỉnh phản quang, tiêu phản quang, cột Km, cọc H, cọc mốc lộ giới:

a) Cọc tiêu được bố trí ở các vị trí cần thiết hướng dẫn cho người tham gia giao thông biết phần đường an toàn và hướng đi của tuyến đường;

b) Đinh phản quang được lắp đặt trên mặt đường theo chiều dọc hoặc chiều ngang đường để dẫn hướng, phân làn đường;

c) Tiêu phản quang được gắn các công cụ phản quang để dẫn hướng xe chạy vào ban đêm hoặc trong điều kiện sương mù, điều kiện hạn chế tầm nhìn để dẫn hướng. Tiêu phản quang được bố trí tại các nơi mà tuyến đường có thể gây nhầm lẫn về hướng đường;

d) Cột Km là cột ghi khoảng cách tính bằng km từ điểm đặt cột đến điểm đầu của tuyến đường. Cột Km sử dụng trong quản lý, vận hành khai thác, xây dựng, cải tạo, bảo trì đường bộ và xác định vị trí sự cố công trình, ùn tắc, tai nạn giao thông; giúp người tham gia giao thông xác định khoảng cách các đoạn đường;

Khoảng cách giữa hai cột Km liên kề là 1000 m, trường hợp đặc biệt khoảng cách giữa hai cột liên kề có chiều dài lớn hơn hoặc nhỏ hơn 1000m;

e) Cọc H là cọc lý trình 100 m trong phạm vi giữa hai cột Km liên kề;

g) Mốc lộ giới là cọc mốc được đặt ở mép ngoài cùng xác định ranh giới của hành lang an toàn đường bộ theo chiều ngang đường.

6. Không được gắn vào báo hiệu đường bộ các nội dung không liên quan tới ý nghĩa, mục đích của báo hiệu đường bộ.

Điều 27. Công trình an toàn giao thông đường bộ

1. Đường cứu nạn là công trình được xây dựng tại các đoạn đường đèo dốc, để xe máy kiểm soát khi xuống dốc có thể rời khỏi đường chính đi vào, giảm tốc độ và bảo đảm dừng lại;

2. Hàm cứu nạn là công trình gắn liền với hàm đường bộ, phục vụ việc thoát hiểm, cứu hộ, cứu nạn khi hàm chính xảy ra sự cố hoặc sử dụng trong công tác bảo trì hàm đường bộ. Không sử dụng hàm cứu nạn phục vụ mục đích lưu thông của các phương tiện giao thông;

3. Tường phòng vệ, rào chắn, hàng rào hộ lan là công trình đường bộ được bố trí tại vị trí nguy hiểm, có tác dụng ngăn ngừa các phương tiện lao ra khỏi phần đường xe chạy khi gặp sự cố không kiểm soát được phương tiện.

Trường hợp không đồng thời bố trí cọc tiêu thì trên tường phòng vệ, hàng rào hộ lan phải được gắn tiêu phản quang hoặc sơn phản quang, để cảnh báo cho người tham gia giao thông về vị trí nguy hiểm và chỉ dẫn người tham gia giao thông đi đúng theo hướng của phần đường xe chạy;

4. Công trình chống chói được bố trí trên dải phân cách giữa, có tác dụng giảm bớt tác động giảm bớt ánh sáng đèn của phương tiện lưu thông ngược chiều tới mắt người điều khiển phương tiện;

5. Gương cầu lồi được lắp đặt tại lưng đường cong bán kính nhỏ, tầm nhìn bị che khuất, giúp người điều khiển phương tiện có thể quan sát được từ xa phương tiện chạy ngược chiều để điều chỉnh tốc độ cho phù hợp;

6. Hệ thống điện chiếu sáng là công trình được xây dựng để chiếu sáng cho các đối tượng tham gia giao thông về ban đêm; thời gian thấp sáng trong hầm đường bộ theo quy trình vận hành khai thác của công trình hầm;

7. Dải phân cách được lắp đặt để phân chia phần đường xe chạy thành hai chiều riêng biệt hoặc để phân chia phần đường dành cho xe cơ giới và xe thô sơ hoặc của nhiều loại xe khác nhau trên cùng một chiều đường. Đầu dải phân cách có sơn phản quang hoặc cảnh báo an toàn giao thông. Dải phân cách gồm dải phân cách cố định và dải phân cách di động.

8. Tường chống ồn được xây dựng tại các vị trí cần thiết để giảm tiếng ồn do phương tiện giao thông gây ra.

9. Công trình khác phục vụ an toàn giao thông.

Điều 28. Công trình phụ trợ gắn liền với đường bộ; thiết bị, phương tiện phục vụ quản lý, khai thác sử dụng đường bộ

1. Công trình phụ trợ gắn liền với đường bộ gồm:

a) Báo hiệu đường bộ, trừ hiệu lệnh của người điều khiển giao thông;

b) Công trình an toàn giao thông đường bộ;

c) Hệ thống thoát nước đường bộ;

d) Tường chắn, kè bảo vệ đường bộ;

đ) Cọc mốc giải phóng mặt bằng;

e) Điểm dừng xe;

g) Công trình, bộ phận công trình, thiết bị lắp đặt vào công trình thuộc hệ thống giao thông thông minh, thu phí đường bộ, kiểm soát tải trọng xe đường bộ, hệ thống quản lý, điều hành, giám sát giao thông, hệ thống thu thập xử lý và lưu giữ dữ liệu đường bộ, hệ thống theo dõi tình trạng kỹ thuật và quan trắc đường và công trình phụ trợ khác.

2. Thiết bị, phương tiện phục vụ quản lý, vận hành khai thác, sử dụng công trình đường bộ gồm hệ thống thiết bị, phương tiện, hạ tầng công nghệ, phần mềm phục vụ kiểm tra, đánh giá, quan trắc, khảo sát tình trạng kỹ thuật công trình đường bộ; thu thập cơ sở dữ liệu đường bộ; phục vụ công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai và tìm kiếm cứu nạn đường bộ; cứu nạn, cứu hộ giao thông đường bộ.

3. Đường bộ đang khai thác phải được điều chỉnh, bổ sung công trình phụ trợ gắn liền với đường bộ; thiết bị phục vụ quản lý, khai thác sử dụng công trình đường bộ để bảo đảm an toàn giao thông, an toàn công trình.

Điều 29. Tổ chức giao thông

1. 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.

2. Tổ chức giao thông bao gồm các hoạt động sau:

a) Định hướng phân luồng, phân tuyến, cấp kỹ thuật công trình, kết nối hệ thống đường bộ và các phương thức vận tải trong giai đoạn quy hoạch mạng lưới đường bộ; quy hoạch đô thị và các quy hoạch khác có liên quan đến hệ thống đường bộ;

b) Phân luồng, phân làn, lắp đặt báo hiệu đường bộ, hệ thống trang thiết bị quản lý, vận hành giao thông trong giai đoạn thiết kế, đầu tư, xây dựng và cải tạo nâng cấp công trình đường bộ;

c) Quy định tốc độ, tải trọng khai thác, thời gian đi lại, các đoạn đường cấm đi, đường đi một chiều, đóng mở dải phân cách, việc dừng, đỗ, rẽ, quay đầu xe, điểm dừng đón, trả khách, điều hành hệ thống trang thiết bị quản lý giao thông, cung cấp thông tin hướng dẫn cho người tham gia giao thông; phân lại luồng, phân lại tuyến, phân lại làn; 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;

Tạm thời đình chỉ đi lại ở một số đoạn đường nhất định, tạm thời phân lại luồng, phân lại tuyến, nơi dừng xe, đỗ xe và hướng dẫn, điều khiển giao thông khi: thi công công trình trên đường bộ đang khai thác; phòng, chống thiên tai, khắc phục hư hỏng kết cấu hạ tầng đường bộ hoặc các tình huống đột xuất khác liên quan đến an toàn kết cấu hạ tầng.

3. Trong quá trình khai thác, cơ quan quản lý đường bộ điều chỉnh tổ chức giao thông, phân làn, phân luồng 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.

4. Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm tổ chức giao thông trên hệ thống đường bộ thuộc phạm vi quản lý.

5. 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 30. Tốc độ thiết kế, tốc độ khai thác và khoảng cách giữa các xe

1. 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. Tốc độ

thiết kế được xác định trong giai đoạn đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường bộ nhằm bảo đảm cho phương tiện di chuyển an toàn.

2. Tốc độ khai thác trên đường bộ

a) 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;

b) 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;

c) Đối với đường đôi, giá trị giới hạn tốc độ cho từng chiều đường có thể khác nhau;

d) Trên cùng một chiều đường có nhiều làn đường, giá trị giới hạn tốc độ của các làn đường có thể khác nhau. Làn đường phải đảm bảo yêu cầu về mục đích sử dụng, bề rộng để lưu thông thông suốt, an toàn.

3. Khoảng cách giữa các xe trên đường bộ là cự ly tối thiểu giữa hai phương tiện tham gia giao thông liền nhau trên cùng một làn đường; bảo đảm an toàn của phương tiện chạy sau với phương tiện chạy trước.

Khoảng cách giữa các xe phụ thuộc vào tốc độ khai thác của tuyến đường, thời tiết, mật độ phương tiện và điều kiện giao thông thực tế khác.

4. Đường cao tốc trước khi đưa vào khai thác phải bố trí đầy đủ hệ thống báo hiệu tốc độ, khoảng cách giữa các xe; đối với các tuyến đường khác, căn cứ vào hiện trạng của công trình đường bộ và tình hình giao thông thực tế của từng đoạn tuyến, cơ quan quản lý đường bộ quyết định việc bố trí hệ thống báo hiệu để đảm bảo khả năng thông hành và an toàn giao thông trên đường.

5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tốc độ khai thác và khoảng cách giữa các xe trên đường bộ.

Điều 31. Tải trọng và khổ giới hạn của đường bộ

1. Khổ giới hạn của đường bộ là khoảng trống có kích thước giới hạn về chiều rộng, chiều cao của đường bộ để các xe, kể cả hàng hoá xếp trên xe theo quy định đi qua được an toàn và được xác định theo quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật của đường bộ.

2. Tải trọng của đường bộ là khả năng chịu tải khai thác của đường bộ để bảo đảm khai thác an toàn và tuổi thọ công trình đường bộ.

3. Trách nhiệm công bố tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ

a) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ thuộc phạm vi quản lý;

b) Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh công bố về tải trọng, khổ giới hạn của hệ thống đường địa phương, đường chuyên dùng trong phạm vi tỉnh;

c) Tổ chức, cá nhân quản lý đường chuyên dùng có hoạt động giao thông công cộng có trách nhiệm cung cấp thông tin về tải trọng, khổ giới hạn đường chuyên dùng để Ủy ban nhân dân cấp tỉnh công bố;

d) Chủ đầu tư xây dựng công trình đường bộ có trách nhiệm cung cấp thông tin về tải trọng, khổ giới hạn cho các cơ quan quy định tại các điểm a, điểm b và điểm c khoản này.

Mục 4

ĐẦU TƯ, XÂY DỰNG, BẢO TRÌ, VẬN HÀNH KHAI THÁC CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG BỘ

Điều 32. Đầu tư xây dựng công trình đường bộ

1. Đầu tư xây dựng công trình đường bộ là việc đầu tư xây dựng mới, nâng cấp, cải tạo, mở rộng công trình đường bộ. Việc đầu xây dựng công trình đường bộ được thực hiện theo các hình thức, phương thức sau:

- a) Đầu tư công;
- b) Đầu tư theo phương thức đối tác công tư;
- c) Các hình thức đầu tư khác.

2. Trách nhiệm đầu tư xây dựng:

a) Bộ Giao thông vận tải tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng quốc lộ, trừ quy định tại điểm c khoản này;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng hệ thống đường địa phương;

c) Căn cứ nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội vùng, địa phương, bảo đảm quốc phòng an ninh và khả năng bố trí nguồn lực của địa phương, Thủ tướng Chính phủ giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện đầu tư xây dựng quốc lộ.

3. Việc đầu tư xây dựng công trình đường bộ phải phù hợp với quy hoạch, nhu cầu vận tải, công nghệ phát triển của phương tiện đường bộ; bảo đảm quy chuẩn, tiêu chuẩn, cấp kỹ thuật đường bộ, cảnh quan, bảo vệ môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu; giải pháp thiết kế và phương án tổ chức giao thông. Quy mô công trình đường bộ có thể phân kỳ theo nhu cầu vận tải, khả năng huy động nguồn lực để bảo đảm hiệu quả đầu tư. Ưu tiên bố trí hè phố, làn đường dành riêng cho phương tiện thô sơ, người đi bộ và người khuyết tật trong nội thành, nội thị.

Việc đầu tư, xây dựng, cải tạo công trình đường bộ liên quan đến đê điều, hành lang bảo vệ nguồn nước, lòng, bờ, bãi sông, hồ phải đảm bảo phù hợp theo

quy định của pháp luật về đê điều và an toàn đê điều; bảo đảm không gây sạt, lở lòng, bờ, bãi sông, hồ, không gây cản trở dòng chảy; hạn chế đến mức thấp nhất hoặc không làm tăng nguy cơ rủi ro thiên tai và bảo đảm tính ổn định của công trình trước thiên tai, biến đổi khí hậu.

4. Khi đầu tư xây dựng tuyến tránh quốc lộ qua khu vực đô thị, có nấn chỉnh tuyến, đoạn tuyến quốc lộ cũ phải 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.

5. Khi đầu tư xây dựng đường từ bốn làn xe trở lên phải xây dựng đường bên để phục vụ việc đi lại của người, phương tiện giao thông ở khu dân cư ven đường. Đường bên được ngăn cách với đường chính bằng dải phân cách, tường bảo vệ hoặc rào chắn. Kết nối giao thông giữa đường chính và đường bên theo thiết kế được duyệt.

Đường bên được sử dụng làm đường gom trong trường hợp đáp ứng việc kết nối giao thông thay cho đường gom.

6. Các tuyến đường có vận tải bằng xe ô tô khách thành phố và vận tải hành khách công cộng, trừ đường cao tốc, phải xây dựng điểm dừng xe, đỗ xe để đón trả khách. Nguồn vốn xây dựng các hạng mục này trong dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ, nguồn vốn của địa phương hoặc nguồn vốn của tổ chức, cá nhân khai thác điểm dừng xe, đỗ xe.

7. Tại đoạn, tuyến đường có trường học xây dựng mới, chủ đầu tư trường học phải phối hợp với cơ quan quản lý đường bộ để xây dựng điểm dừng, đỗ phù hợp với tổ chức giao thông của tuyến đường.

8. Việc mở rộng, nâng cấp, cải tạo, hiện đại hóa kết cấu hạ tầng đường bộ đang khai thác theo phương thức đối tác công tư được thực hiện theo quy định pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư và Điều 51 Luật này.

9. 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 từng bước đầu tư xây dựng, nâng cấp, cải tạo để đảm bảo yêu cầu kỹ thuật theo tiêu chuẩn đường bộ.

Điều 33. Thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông

1. Đường bộ được thẩm tra, thẩm định về an toàn giao thông trong giai đoạn lập dự án đầu tư, thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở, trước khi đưa công trình đường bộ vào khai thác và trong quá trình khai thác công trình đường bộ.

Đối với công trình đường bộ xây dựng mới, cải tạo nâng cấp, người có thẩm quyền quyết định đầu tư quyết định dự án phải thẩm định an toàn giao thông, giai đoạn phải thực hiện thẩm định an toàn giao thông. Đối với công trình đường bộ đang khai thác, Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định và tổ chức thực hiện thẩm định an toàn giao thông đối với đường bộ được giao quản lý.

Trong giai đoạn lập dự án đầu tư, thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở, việc thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đường bộ được thực hiện cùng với công tác thẩm định báo cáo nghiên cứu khả thi, thiết kế xây dựng.

2. Thẩm tra an toàn giao thông đường bộ là việc tổ chức kinh doanh dịch vụ thẩm tra an toàn giao thông nghiên cứu, phân tích thiết kế cơ sở, thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở, báo cáo kinh tế - kỹ thuật xây dựng công trình, hồ sơ hoàn thành công trình, hồ sơ quản lý tuyến đường, nguyên nhân các vụ tai nạn giao thông và tiến hành kiểm tra hiện trường để phát hiện các khả năng tiềm ẩn tai nạn giao thông hoặc đánh giá nguyên nhân gây tai nạn giao thông để đề xuất giải pháp khắc phục nhằm bảo đảm giao thông trên tuyến an toàn, thông suốt.

3. Việc thẩm định an toàn giao thông của cơ quan có thẩm quyền được thực hiện trên cơ sở Báo cáo thẩm tra an toàn giao thông của tổ chức tư vấn thẩm tra an toàn giao thông để:

a) Người quyết định đầu tư phê duyệt dự án;

b) Chủ đầu tư phê duyệt thiết kế xây dựng triển khai sau thiết kế cơ sở;

c) Cơ quan có thẩm quyền quyết định đưa công trình vào khai thác đối với công trình xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp;

d) Cơ quan quản lý đường bộ tổ chức thực hiện các giải pháp nhằm bảo đảm giao thông an toàn, thông suốt đối với công trình đang khai thác.

4. Tổ chức kinh doanh dịch vụ thẩm tra an toàn giao thông thực hiện thẩm tra an toàn giao thông phải đáp ứng các điều kiện về đầu tư kinh doanh và bảo đảm độc lập với tổ chức tư vấn thiết kế đã lập hồ sơ dự án, thiết kế công trình (đối với công trình đường bộ xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp) hoặc tổ chức quản lý, bảo dưỡng thường xuyên tuyến đường (đối với công trình đường bộ đang khai thác).

5. Chi phí thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông được tính vào tổng mức đầu tư, dự toán xây dựng công trình đối với công trình đường bộ xây dựng mới, nâng cấp, cải tạo; được sử dụng trong nguồn tài chính dành cho quản lý, bảo trì đường bộ đối với công trình đường bộ đang khai thác.

6. Thẩm tra viên thực hiện việc thẩm tra an toàn giao thông phải được đào tạo. Việc đào tạo thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ do cơ sở đào tạo thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ có đủ năng lực, điều kiện thực hiện.

7. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Điều 34. Kết nối giao thông đường bộ

1. Kết nối các tuyến đường bộ phục vụ phát triển kinh tế xã hội, phục vụ nhiệm vụ quốc phòng, an ninh, bảo đảm hiệu quả hoạt động giao thông vận tải an toàn, thông suốt.

2. Kết nối giao thông đường bộ gồm:

a) Kết nối các hệ thống đường bộ, các tuyến đường bộ với nhau tạo thành mạng lưới đường bộ;

b) Kết nối đường bộ đến các vùng, khu vực, địa bàn khu dân cư, cơ quan, tổ chức, cơ sở sản xuất, kinh doanh và các địa điểm khác.

3. Việc kết nối từ đường nhánh vào đường chính và giữa các tuyến đường với nhau được thực hiện tại điểm đầu nối (nút giao) và phải bảo đảm các yêu cầu sau:

a) Vị trí đầu nối được thiết kế, xây dựng tuân thủ quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật; phù hợp với cấp đường và bảo đảm an toàn giao thông, năng lực thông hành của tuyến đường;

b) Trường hợp đầu nối đường khác với đường cao tốc, ngoài thực hiện các điểm a và b khoản này, khoảng cách các điểm đầu nối phải tuân thủ quy chuẩn, tiêu chuẩn quốc gia về thiết kế đường cao tốc;

c) Việc kết nối giao thông đường bộ thực hiện theo quy định của Chính phủ.

4. Trách nhiệm xây dựng đường nhánh, đường gom, đường bên kết nối với đường chính trong từng địa bàn, khu vực như sau:

a) 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 có trách nhiệm xây dựng đường bộ để kết nối giao thông từ các khu vực, cơ sở này với đường chính đi qua khu vực. Đường kết nối là một hoặc kết hợp các loại đường sau: Đường nhánh, đường gom, đường bên;

b) Bộ Giao thông vận tải 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 thuộc phạm vi quản lý để giảm tai nạn, ùn tắc giao thông trên đường bộ;

c) Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm 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 thuộc phạm vi quản lý.

5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trình tự, thủ tục chấp thuận thiết kế kỹ thuật và trình tự, thủ tục cấp phép thi công nút giao điểm kết nối giao thông đường bộ.

Điều 35. Bàn giao, đưa công trình đường bộ vào khai thác

Công trình đường bộ đã hoàn thành đầu tư xây dựng ngoài việc thực hiện nghiệm thu, bàn giao công trình xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng, tùy theo nguồn vốn và hình thức đầu tư phải thực hiện các công việc sau:

1. Đối với công trình đường bộ do Nhà nước đầu tư, cơ quan được giao tiếp nhận tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ có trách nhiệm phối hợp với chủ đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định giao tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ hình thành sau khi hoàn thành dự án đầu tư theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

2. Đối với công trình đường bộ được đầu tư theo phương thức đối tác công tư, doanh nghiệp dự án phải thực hiện thủ tục đề nghị xác nhận hoàn thành công trình trước khi đưa vào khai thác theo quy định của pháp luật về đối tác công tư.

Điều 36. Thi công công trình trên đường bộ đang khai thác

1. Thi công công trình trên đường bộ đang khai thác gồm: xây dựng, cải tạo, nâng cấp, mở rộng, sửa chữa đường bộ đang khai thác; thi công xây dựng công trình hạ tầng trong phạm vi đất dành cho đường bộ; thi công xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung trong phạm vi đất dành cho đường bộ.

2. Tổ chức, cá nhân chỉ được thi công công trình trên đường bộ đang khai thác khi có Giấy phép thi công trên đường đang khai thác của cơ quan nhà nước có thẩm quyền, trừ các trường hợp quy định tại khoản 5 Điều này; thực hiện theo đúng nội dung của Giấy phép thi công.

3. Trong quá trình thi công, tổ chức, cá nhân thi công trên đường bộ đang khai thác thực hiện đầy đủ các quy định trong giấy phép thi công quy định tại khoản 2 Điều này; phải bố trí người cảnh báo, hướng dẫn giao thông, bố trí báo hiệu, rào chắn tạm thời tại nơi thi công và thực hiện các biện pháp bảo đảm giao thông, các biện pháp bảo vệ môi trường và các nội dung khác; người tham gia các hoạt động thi công, bảo trì trên đường đang khai thác phải mặc trang phục bảo hộ lao động có báo hiệu an toàn; máy móc thi công phải lắp thiết bị cảnh báo trên phương tiện.

4. Tổ chức, cá nhân thi công trên đường bộ đang khai thác vi phạm Giấy phép thi công, gây ùn tắc giao thông, mất an toàn giao thông, ảnh hưởng tới sức khỏe, tính mạng người tham gia giao thông; gây hư hỏng, hủy hoại công trình đang khai thác, vi phạm quy định về bảo vệ môi trường và các hành vi vi phạm khác phải chịu trách nhiệm theo quy định của pháp luật.

5. Các trường hợp thi công trên đường bộ đang khai thác không phải cấp giấy phép:

a) Thi công công trình bí mật nhà nước;

b) Thi công trong phạm vi đất dành cho kết cấu hạ tầng đường bộ đối với các dự án xây dựng mới, nâng cấp, cải tạo công trình đường bộ do Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định đầu tư trên hệ thống đường bộ thuộc phạm vi quản lý;

c) Thi công trên đường chuyên dùng;

d) Thi công trên đường thôn xóm; đường ngõ, ngách đô thị;

đ) Bảo hành, bảo dưỡng công trình đường bộ; sửa chữa cấp bách đường bộ để khắc phục hậu quả thiên tai, bão, lũ; cứu hộ, cứu nạn giao thông và các trường hợp cấp bách khác;

e) Thi công sửa chữa, thay thế các bộ phận, hạng mục, thiết bị khi đáp ứng đồng thời các điều kiện: không đào, khoan, xẻ công trình đường bộ; không ảnh hưởng đến chất lượng, tải trọng, khổ giới hạn đường bộ; không gây ùn tắc giao thông; không thu hẹp phạm vi mặt đường dành cho giao thông; không phải điều chỉnh, phân luồng, phân làn giao thông;

g) Thi công trên đường bộ đang khai thác mà cơ quan cấp phép tự thực hiện hoặc là chủ đầu tư dự án thi công trên đường bộ đang khai thác; cơ quan cấp phép trực thuộc cơ quan đầu tư dự án;

h) Thi công ở nơi đường bộ giao nhau đồng mức với đường sắt hoặc thi công trên mặt cầu đường bộ đi chung với đường sắt đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp phép theo quy định của pháp luật về đường sắt;

i) Xây dựng công trình trong hành lang an toàn đường bộ đáp ứng đồng thời các quy định: không làm ảnh hưởng tầm nhìn xe chạy, an toàn giao thông, không sử dụng đất của đường bộ và công trình đường bộ làm mặt bằng thi công và đã được chấp thuận xây dựng theo quy định tại Điều 23 Luật này;

k) Xử lý cấp bách bảo đảm an toàn đô thị, công trình phòng chống thiên tai;

l) Trường hợp đã được cấp phép xây dựng và đã có phương án đảm bảo giao thông trên đường đang khai thác được cơ quan quản lý đường bộ chấp thuận.

6. Nhà thầu thi công có trách nhiệm bảo đảm an toàn giao thông, an toàn công trình đường bộ đối với các trường hợp quy định tại khoản 5 Điều này, đồng thời gửi biện pháp bảo đảm an toàn giao thông, an toàn công trình khi thi công trên đường đang khai thác đến Cơ quan quản lý đường bộ để kiểm tra, giám sát. Cơ quan quản lý đường bộ có trách nhiệm xử lý hoặc kiến nghị xử lý theo thẩm quyền nếu việc thi công gây mất an toàn giao thông, an toàn công trình.

7. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trình tự, thủ tục, nội dung cấp giấy phép thi công công trình trên đường bộ đang khai thác.

Điều 37. 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

1. Khi thi công xây dựng, sửa chữa đường bộ ở nơi giao nhau đồng mức với đường sắt, sửa chữa mặt cầu đường bộ đi chung với đường sắt phải được cấp phép theo quy định của pháp luật về đường sắt; thực hiện theo quy định tại Điều

36 Luật này đối với trường hợp thi công xây dựng, sửa chữa trên đường bộ đang khai thác.

2. Ngoài việc thực hiện các quy định tại khoản 1 Điều này, khi sửa chữa, mặt cầu đường bộ đi chung với đường sắt, sửa chữa ở nơi đường bộ giao cắt với đường sắt phải thực hiện các quy định sau:

a) Chủ đầu tư dự án sửa chữa đường bộ thống nhất với cơ quan quản lý đường sắt về thời gian, phương án thi công và phương án tổ chức giao thông, trừ trường hợp cần khắc phục sự cố nhằm ngăn ngừa tai nạn giao thông; nguy cơ sập đổ công trình;

b) Thực hiện theo quy định khác có liên quan đến bảo đảm an toàn giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật về đường sắt;

c) Cơ quan đường sắt có thẩm quyền quy định tại pháp luật về đường sắt thực hiện cấp giấy phép thi công theo quy định của pháp luật về đường sắt, hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện dự án thi công, sửa chữa đường bộ giao nhau với đường sắt và công tác đảm bảo an toàn giao thông, an toàn công trình đường sắt và đường bộ.

Điều 38. Thi công công trình thủy lợi, thủy điện trong phạm vi bảo vệ công trình đường bộ đang khai thác

1. Khi xây dựng công trình thủy lợi, thủy điện trong phạm vi bảo vệ công trình đường bộ đang khai thác phải thực hiện theo quy định tại Điều 23 và Điều 36 Luật này.

2. Ngoài việc thực hiện quy định tại khoản 1 Điều này, khi xây dựng công trình thủy lợi, thủy điện giao cắt đường bộ đang khai thác phải bảo đảm các quy định sau:

a) Vị trí xây dựng không ảnh hưởng đến vận hành khai thác và sự làm việc bình thường của các công trình đường bộ hiện có trừ quy định tại điểm d khoản này;

b) Thực hiện biện pháp bảo đảm an toàn cho công trình đường bộ hiện có, công trình liên kề, bảo đảm giao thông an toàn, thông suốt và bảo vệ môi trường; bảo đảm các quy định về tính không của đường bộ, phạm vi bảo vệ trên không, phạm vi bảo vệ bên dưới của công trình đường bộ;

c) Không được làm xói lở mố, trụ cầu, tường chắn bảo vệ công trình đường bộ khi nạo vét và thi công trên sông, kênh, mương trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ;

d) Trước khi xây dựng đập, kênh, mương và các công trình thủy lợi, thủy điện cắt ngang, chông lên vị trí đường bộ hoặc ảnh hưởng đến công trình đường bộ đang khai thác, chủ đầu tư dự án xây dựng công trình thủy lợi, thủy điện phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền chấp thuận theo quy định tại Điều 23 và

Điều 36 Luật này và phải xây dựng công trình đường bộ để bồi hoàn, thay thế cho phần công trình đường bộ bị ảnh hưởng. Công trình đường bộ để bồi hoàn có cấp kỹ thuật, quy mô không thấp hơn công trình đường bộ bị ảnh hưởng;

đ) Sau khi hoàn thành xây dựng công trình đường bộ để bồi hoàn, chủ đầu tư dự án xây dựng công trình thủy lợi, thủy điện có trách nhiệm bàn giao công trình đường bộ để bồi hoàn và hồ sơ hoàn thành công trình, quy trình bảo trì cho cơ quan quản lý đường bộ, chủ sở hữu hoặc người quản lý khai thác công trình đường bộ.

3. Chủ đầu tư và nhà thầu thi công dự án thủy lợi, thủy điện có trách nhiệm thực hiện bảo hành công trình đường bộ bồi hoàn theo quy định của pháp luật về xây dựng.

4. Trách nhiệm bảo trì và vận hành khai thác:

a) Cơ quan quản lý đường bộ, chủ sở hữu hoặc người quản lý khai thác công trình đường bộ có trách nhiệm bảo trì, vận hành khai thác đối với công trình đường bộ bồi hoàn đã nhận bàn giao theo quy định tại điểm đ khoản 2 Điều này;

b) Chủ đầu tư, chủ sở hữu hoặc người quản lý sử dụng công trình thủy lợi, thủy điện có trách nhiệm bảo trì, vận hành khai thác công trình thủy lợi, thủy điện theo quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật khác có liên quan;

c) Bộ phận, hạng mục công trình sử dụng chung cho giao thông đường bộ và phục vụ công trình thủy lợi, thủy điện thì trách nhiệm bảo trì, vận hành khai thác thực hiện theo quy định tại khoản 10 Điều 39 Luật này.

5. Trường hợp xây dựng công trình thủy lợi, thủy điện ảnh hưởng đến đường chuyên dùng thì các bên tự thỏa thuận hoặc thực hiện đền bù, bồi thường theo quy định của pháp luật.

Điều 39. Trách nhiệm quản lý, vận hành khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ

1. Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng và bảo trì đối với quốc lộ, trừ điểm b khoản 2 Điều này; đường địa phương, đường chuyên dùng được điều chỉnh thành quốc lộ theo quy định tại khoản 3 Điều 10 Luật này.

2. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm tổ chức quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì:

a) Hệ thống đường địa phương; quốc lộ được phân cấp trong trường hợp bảo đảm được nguồn lực thực hiện;

b) Tiếp nhận và tổ chức quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì đối với: quốc lộ đi qua đô thị loại đặc biệt; đoạn, tuyến quốc lộ đã hoàn thành việc đầu tư tuyến tránh thay thế theo quy định tại khoản 4 Điều 32 Luật này phù hợp

với quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ; quốc lộ không còn trong quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ, trừ trường hợp quốc lộ có yêu cầu đặc biệt về việc bảo đảm quốc phòng, an ninh;

c) 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 quy định tại khoản 1 Điều này đi qua đô thị;

d) Đường gom, đường bên được bố trí tách riêng khỏi đường chính của các tuyến quốc lộ trên địa bàn địa phương.

3. Doanh nghiệp được Nhà nước giao đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành khai thác công trình đường bộ phải thực hiện việc quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng và bảo trì theo quy định của Luật này và pháp luật khác có liên quan.

4. Đối với công trình đường bộ đầu tư theo phương thức đối tác công tư

a) Nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án có trách nhiệm quản lý, vận hành khai thác, bảo trì công trình đường bộ, các hạng mục công trình vỉa hè, cây xanh, chiếu sáng, thoát nước trên các tuyến, đoạn tuyến đường bộ và các hạng mục công trình khác theo quy định của Luật này, pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư, pháp luật xây dựng và hợp đồng dự án;

b) Trường hợp 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, cơ quan nhà nước ký kết hợp đồng tổ chức quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì công trình theo quy định. Các bên ký kết hợp đồng xác nhận các nghĩa vụ đã hoàn thành và trách nhiệm của các bên đối với phần công việc chưa hoàn thành;

c) Trường hợp nhà đầu tư dự án đối tác công tư đã hoàn thành việc khai thác, thu phí theo phương án tài chính của hợp đồng, cơ quan nhà nước ký hợp đồng quyết định dừng thu, thì cơ quan nhà nước ký hợp đồng có trách nhiệm tiếp nhận để quản lý, bảo quản và bảo trì đối với công trình, các cơ sở vật chất và thiết bị thuộc phạm vi hợp đồng đối tác công tư;

d) Cơ quan có thẩm quyền có trách nhiệm tổ chức quản lý, vận hành khai thác, bảo trì công trình đường bộ từ khi tiếp nhận tài sản từ dự án.

5. Đối với công trình đường bộ là tài sản công trong thời hạn cho thuê quyền khai thác tài sản hoặc chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản, doanh nghiệp thuê quyền khai thác, nhận chuyển nhượng quyền khai thác có trách nhiệm quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công và quy định của Luật này cho đến khi chuyển giao cho Nhà nước.

6. Tổ chức, cá nhân được pháp luật thừa nhận là chủ sở hữu hoặc người quản lý, sử dụng đường chuyên dùng có trách nhiệm quản lý, vận hành, khai

thác và bảo trì công trình do mình quản lý, sử dụng bảo đảm an toàn, tuân thủ quy định của Luật này, quy định của pháp luật khác có liên quan.

7. Công trình có nhiều chủ sở hữu hoặc nhiều tổ chức, cá nhân quản lý, vận hành khai thác chung, ngoài việc chịu trách nhiệm quản lý, khai thác, bảo trì phần công trình thuộc sở hữu riêng của mình, các chủ sở hữu hoặc tổ chức, cá nhân quản lý, vận hành khai thác có trách nhiệm quản lý, vận hành khai thác, bảo trì cả phần công trình thuộc sở hữu, sử dụng chung.

Điều 40. Hoạt động quản lý, vận hành, khai thác sử dụng, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ

1. Nội dung quản lý, vận hành, khai thác sử dụng, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ bao gồm:

a) Quản lý, vận hành khai thác, sử dụng đường, cầu đường bộ, bến phà đường bộ, cầu phao đường bộ, hầm đường bộ, hệ thống quản lý vận hành khai thác đường bộ; hệ thống kết cấu hạ tầng phục vụ thu thập, quản lý, khai thác, sử dụng các cơ sở dữ liệu đường bộ; quản lý, vận hành khai thác và cập nhật hệ thống cơ sở dữ liệu đường bộ; khảo sát, thu thập dữ liệu đường bộ; quản lý, vận hành khai thác hệ thống thu phí, hệ thống kiểm soát tải trọng xe và các công trình khác thuộc kết cấu hạ tầng đường bộ; quản lý hành lang an toàn đường bộ;

b) Quản lý việc thực hiện bảo trì công trình đường bộ, thiết bị lắp đặt vào công trình đường bộ, thiết bị phục vụ quản lý, vận hành khai thác các hệ thống quy định tại điểm c khoản này;

c) Thực hiện công tác phòng, chống và khắc phục hậu quả thiên tai trong lĩnh vực đường bộ; mua sắm, bảo quản, sử dụng vật tư dự phòng phục vụ phòng, chống và khắc phục hậu quả thiên tai trong lĩnh vực đường bộ;

d) Xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn đường bộ; xây dựng công trình an toàn giao thông; khắc phục nguy cơ mất an toàn của kết cấu hạ tầng đường bộ; xử lý thông tin, kiến nghị về yếu tố gây mất an toàn giao thông công trình đường bộ đang khai thác, vận hành;

đ) Thực hiện các công việc khác theo quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật quản lý sử dụng tài sản công kết cấu hạ tầng đường bộ;

e) Các công việc cần thiết khác phục vụ công việc quản lý, vận hành khai thác, bảo trì công trình đường bộ.

2. Việc thực hiện công tác vận hành khai thác và bảo dưỡng công trình đường bộ bao gồm:

a) Vận hành khai thác, sử dụng công trình phục vụ giao thông thông suốt, an toàn theo quy định;

b) Thực hiện thường xuyên, định kỳ công tác bảo dưỡng; sửa chữa hư hỏng, bổ sung, thay thế hạng mục công trình và các bộ phận thiết bị lắp đặt vào

công trình theo tiêu chuẩn kỹ thuật và quy trình bảo trì để duy trì công trình ở trạng thái khai thác, sử dụng bình thường, ổn định, hạn chế phát sinh các hư hỏng;

c) Kiểm tra và thực hiện các biện pháp bảo vệ công trình đường bộ và tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ; thực hiện tuần kiểm, tuần đường để phát hiện các dấu hiệu hư hỏng, xuống cấp của công trình, các tồn tại về an toàn giao thông trên đường để kịp thời sửa chữa, khắc phục;

d) Kết quả thực hiện bảo dưỡng phải được ghi chép và lập hồ sơ; cơ quan quản lý đường bộ, chủ sở hữu hoặc người quản lý sử dụng công trình có trách nhiệm xác nhận việc hoàn thành bảo dưỡng và quản lý trong hồ sơ bảo trì công trình đường bộ;

đ) Việc áp dụng hình thức bảo dưỡng theo chất lượng thực hiện đối với kết cấu hạ tầng đường bộ thực hiện theo quy định của pháp luật về xây dựng và pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

3. Sửa chữa công trình đường bộ gồm sửa chữa định kỳ, sửa chữa đột xuất được thực hiện trong các trường hợp công trình đường bộ hư hỏng, xuống cấp, thay thế thiết bị định kỳ về thời hạn hoặc tần suất khai thác, sử dụng theo tiêu chuẩn kỹ thuật, quy trình bảo trì; khắc phục ùn tắc giao thông định kỳ theo kế hoạch hoặc đột xuất khi phát sinh ngoài kế hoạch được duyệt. Việc sửa chữa phải đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật, đáp ứng lưu lượng và tải trọng trên tuyến, đảm bảo nhanh chóng, liên tục và an toàn nhằm khai thác, sử dụng hiệu quả công trình đường bộ.

a) Sửa chữa định kỳ bao gồm sửa chữa khiếm khuyết, hư hỏng công trình, hạng mục công trình, thay thế bộ phận công trình, thiết bị lắp đặt vào công trình bị hư hỏng được thực hiện định kỳ về thời hạn hoặc tần suất khai thác, sử dụng theo tiêu chuẩn kỹ thuật, quy trình bảo trì được duyệt; sửa chữa, bổ sung hạng mục công trình, thiết bị công trình để cải thiện tình trạng kỹ thuật của công trình đang khai thác; sửa chữa, khắc phục điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông; sửa chữa, nâng cấp công trình an toàn đường bộ; sửa chữa nâng cấp thiết bị, hệ thống, áp dụng công nghệ mới phục vụ công tác quản lý, vận hành khai thác, bảo trì công trình đường bộ, hệ thống quản lý, vận hành giao thông đường bộ, hệ thống thu phí, hệ thống kiểm soát tải trọng xe;

b) Sửa chữa đột xuất công trình được thực hiện để khắc phục điểm đen về tai nạn giao thông hoặc khi bộ phận công trình, công trình bị hư hỏng do thiên tai, va đập, cháy và những tác động đột xuất khác hoặc khi bộ phận công trình, công trình có biểu hiện xuống cấp, không bảo đảm an toàn cho khai thác, sử dụng.

4. Các công trình đường bộ có tính chất kỹ thuật phức tạp, yêu cầu cao về an toàn trong khai thác, sử dụng, gồm: 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 và hầm vượt sông,

biển; phà và phương tiện đường bộ vượt sông; thiết bị vận hành khai thác cầu quay và các công trình, hạng mục, thiết bị lắp đặt vào công trình đường bộ có yêu cầu cao về an toàn, quá trình vận hành khai thác 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, quan trắc tình trạng kết cấu và môi trường xung quanh, 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.

5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết nội dung, trình tự vận hành khai thác, bảo trì công trình đường bộ.

Điều 41. Phòng chống, khắc phục hậu quả thiên tai trong lĩnh vực đường bộ

1. Các dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ phải được thiết kế, xây dựng bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu, 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.

2. Thực hiện 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:

a) Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân các cấp tổ chức thực hiện công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai và tìm kiếm cứu nạn đối với đường bộ thuộc phạm vi quản lý theo quy định của Luật này, pháp luật về phòng chống thiên tai và pháp luật khác có liên quan

b) Cơ quan quản lý đường bộ, tổ chức, cá nhân quản lý, vận hành khai thác, sử dụng công trình đường bộ có trách nhiệm thực hiện phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai đối với đường bộ được giao quản lý, tham gia công tác tìm kiếm cứu nạn theo quy định của Luật này, pháp luật khác có liên quan; sửa chữa, khắc phục ngay hư hỏng công trình đường bộ đối với các trường hợp không bảo đảm an toàn cho người, phương tiện tham gia giao thông; khắc phục nguy cơ sập đổ công trình đường bộ, công trình liên kề; khi có yêu cầu của công tác cứu nạn, cứu hộ.

c) Chính quyền địa phương, lực lượng Quân đội, Công an, cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan tham gia phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai và tìm kiếm cứu nạn theo quy định của pháp luật về phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai và tìm kiếm cứu nạn.

Điều 42. Chi phí thực hiện quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ

1. Chi phí quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ gồm chi phí cho các hoạt động quy định tại Điều 40 và Điều 41 Luật này.

2. Doanh nghiệp dự án đối tác công tư, Doanh nghiệp được nhà nước giao quản lý, khai thác công trình đường bộ, chủ sở hữu, người quản lý sử dụng công trình đường bộ có trách nhiệm bảo đảm vốn quản lý, bảo trì, thực hiện công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai trên các tuyến đường do mình quản lý, vận hành khai thác.

3. Đối với dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ, hạng mục công trình đường bộ đã hoàn thành nhưng chưa bàn giao, chủ đầu tư có trách nhiệm quản lý, vận hành khai thác, bảo trì công trình cho đến khi bàn giao cho tổ chức, cá nhân quản lý; chi phí quản lý, bảo trì các tuyến đường được tính trong tổng mức đầu tư của dự án.

Điều 43. Trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh

1. 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.

2. Trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh gồm các công trình hạ tầng kỹ thuật và hệ thống thiết bị công nghệ để cung cấp các dịch vụ giao thông thông minh.

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.

3. Trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh quốc gia và Trung tâm quản lý, điều hành đường cao tốc quốc gia do Bộ Giao thông vận tải quản lý, vận hành và khai thác; Trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh đô thị do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý, vận hành và khai thác; hoạt động thường xuyên, liên tục.

4. Chính phủ quy định về quản lý, vận hành, kết nối, chia sẻ dữ liệu của Trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh.

Điều 44. Bến xe, bãi đỗ xe, điểm dừng xe, trạm dừng nghỉ, hệ thống kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ, trạm thu phí đường bộ

1. Bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ

a) Bến xe phải được xây dựng tại các đô thị là trung tâm hành chính cấp huyện trở lên và các khu vực cần thiết khác để phục vụ vận tải hành khách công cộng;

b) Bãi đỗ xe, gồm bãi đỗ dành riêng cho xe tải, bãi đỗ xe khách, xe con, bãi đỗ xe dùng cho nhiều loại xe. Bãi đỗ xe được xây dựng phù hợp với nhu cầu đỗ xe tại các khu vực trong đô thị, ngoại ô các thành phố, thị xã, đường có lưu

lượng vận tải lớn và các khu vực khác khi cần thiết để phục vụ đỗ xe, trông giữ xe;

c) Bến xe, bãi đỗ xe được đầu tư xây dựng phải đáp ứng yêu cầu quy chuẩn kỹ thuật của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, tiêu chuẩn kỹ thuật do Bộ Giao thông vận tải xây dựng, trình cấp có thẩm quyền công bố. Đối với bãi đỗ xe đô thị được thực hiện theo quy chuẩn kỹ thuật của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

d) Trạm dừng nghỉ phải xây dựng nằm ngoài phạm vi hành lang an toàn đường bộ, bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, tiêu chuẩn kỹ thuật do Bộ Giao thông vận tải xây dựng, trình cấp có thẩm quyền công bố;

đ) Trạm dừng nghỉ, bến xe phải có hệ thống sạc điện cho phương tiện giao thông cơ giới sử dụng năng lượng điện. 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. Bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ được kết hợp đầu tư xây dựng để thực hiện hoạt động dịch vụ thương mại.

2. Điểm dừng xe được xây dựng để đáp ứng nhu cầu về dừng xe tại các đô thị, trong phạm vi nền mặt đường bộ. Điểm dừng xe trong đô thị và trong các khu dân cư, cơ quan, tổ chức nhằm đáp ứng nhu cầu dừng xe phục vụ giao thông đô thị và các khu vực, địa điểm này; điểm dừng xe trong phạm vi đường bộ được thực hiện tại một số vị trí nhất định dành cho xe buýt đón, trả hành khách. Đối với các đường ngoài đô thị được đầu tư xây dựng mới hoặc cải tạo nâng cấp mở rộng thì điểm dừng xe phải được xây dựng ngoài phạm vi nền mặt đường bộ.

3. Trạm thu phí đường bộ là nơi thu tiền sử dụng đường bộ đối với phương tiện cơ giới tham gia giao thông đường bộ.

4. Hệ thống kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ:

a) Hệ thống kiểm soát tải trọng xe gồm các thiết bị để xác định khối lượng, khổ giới hạn của phương tiện tham gia giao thông trên đường bộ, bảo đảm phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;

b) Hệ thống kiểm soát tải trọng xe được xây dựng, lắp đặt tại khu vực trạm thu phí hoặc vị trí cần thiết khác do Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định trên đường bộ thuộc phạm vi quản lý;

c) Cơ quan quản lý đường bộ, cơ quan chức năng có thẩm quyền, tổ chức được giao quản lý, khai thác, bảo trì công trình đường bộ sử dụng hệ thống kiểm soát tải trọng xe để thực hiện việc thu thập, phân tích, đánh giá tác động của khối lượng xe, khổ giới hạn xe đến an toàn đường bộ; phát hiện vi phạm và xử lý theo thẩm quyền;

d) Dữ liệu thu thập từ hệ thống kiểm soát tải trọng xe được chia sẻ với lực lượng cảnh sát giao thông để xử lý vi phạm theo quy định.

5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về hoạt động của bến xe, trạm dừng nghỉ, bãi đỗ xe, điểm dừng xe, hệ thống kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ, trạm thu phí đường bộ; quy định trình tự đưa bến xe, trạm dừng nghỉ vào khai thác.

Điều 45. Nguồn tài chính để đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ

1. Nguồn tài chính để đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành khai thác và bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ được thực hiện theo quy định pháp luật về ngân sách, pháp luật về đầu tư, pháp luật về đầu tư công, pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư, pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công và pháp luật khác có liên quan.

Đối với kết cấu hạ tầng đường bộ chuyên dùng hoặc do tổ chức, cá nhân tự đầu tư, quản lý, khai thác thì nguồn tài chính do tổ chức, cá nhân đó tự chi trả.

2. Nguồn thu được bố trí trong dự toán chi ngân sách nhà nước để đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì đường bộ, bao gồm từ các nguồn sau:

a) Phí sử dụng đường bộ thu qua đầu phương tiện giao thông cơ giới đường bộ;

b) 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;

c) Các nguồn thu liên quan đến sử dụng kết cấu hạ tầng đường bộ và các nguồn thu hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.

3. Nguồn thu dịch vụ sử dụng đường bộ của các dự án đầu tư xây dựng đường bộ để kinh doanh được thực hiện theo quy định pháp luật về giá.

Điều 46. Thanh toán điện tử giao thông

1. Thanh toán điện tử giao thông được thực hiện bằng tài khoản giao thông dùng để thanh toán phí sử dụng đường bộ và các loại phí, giá, tiền dịch vụ khác liên quan đến hoạt động giao thông của phương tiện.

2. Tài khoản giao thông là tài khoản được mở cho chủ phương tiện cơ giới đường bộ, bao gồm thông tin phương tiện, chủ phương tiện, thẻ đầu cuối gắn trên phương tiện, hoạt động của phương tiện; được kết nối với tài khoản ngân hàng, các phương thức thanh toán khác.

3. Thu phí sử dụng đường bộ được 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. Thu phí sử dụng đường bộ trên đường cao tốc phải thực hiện theo hình thức điện tử không dừng.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Chương III

ĐƯỜNG BỘ CAO TỐC

Điều 47. Quy định chung đối với đường cao tốc

1. Đường bộ cao tốc (sau đây gọi là đường cao tốc) là một cấp kỹ thuật của đường bộ, chỉ dành cho xe cơ giới, có dải phân cách phân chia hai chiều xe chạy riêng biệt, không giao nhau cùng mức với một hoặc các đường khác, được bố trí hàng rào bảo vệ, trang thiết bị phục vụ, bảo đảm giao thông liên tục, an toàn, rút ngắn thời gian hành trình, chỉ cho xe ra, vào ở những điểm nhất định.

2. Đường cao tốc thuộc hệ thống quốc lộ, đường tỉnh, đường đô thị được xác định tại một trong các quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, quy hoạch đô thị, quy hoạch đơn vị hành chính - kinh tế đặc biệt.

3. Đất được Nhà nước đền bù, thu hồi để xây dựng kết cấu hạ tầng đường cao tốc, bao gồm:

a) Đất quy định tại điểm a, b khoản 1 Điều 16 Luật này;

b) Đất để xây dựng trạm dừng nghỉ, điểm dừng, đỗ xe, trung tâm quản lý điều hành giao thông tuyến.

4. Trách nhiệm đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì, bảo vệ đường cao tốc:

a) Bộ Giao thông vận tải tổ chức thực hiện đối với đường cao tốc thuộc hệ thống quốc lộ, trừ quy định tại điểm c khoản này;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức thực hiện đối với đường cao tốc thuộc hệ thống đường tỉnh, đường đô thị;

c) Căn cứ nhu cầu, động lực phát triển kinh tế - xã hội vùng, địa phương, bảo đảm quốc phòng an ninh và khả năng bố trí nguồn lực của địa phương, Thủ tướng Chính phủ giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh hoặc các tổ chức khác tổ chức thực hiện đối với đường cao tốc thuộc hệ thống quốc lộ.

5. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Điều 48. Tiêu chuẩn, quy chuẩn và ứng dụng khoa học công nghệ

1. Đường cao tốc được thiết kế theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật riêng.

2. 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.

3. Nghiên cứu, ứng dụng khoa học, phát triển công nghệ mới, vật liệu mới, ứng dụng tự động hóa và trí tuệ nhân tạo trong khảo sát, thiết kế, xây dựng, quản lý vận hành, khai thác đường cao tốc phù hợp điều kiện đặc thù của từng vùng, từng địa phương.

Điều 49. Chính sách phát triển đường cao tốc

Việc phát triển đường cao tốc thực hiện theo quy định tại Điều 5 Luật này và các chính sách sau:

1. Nhà nước đảm bảo:

a) Bố trí vốn ngân sách đầu tư xây dựng 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;

b) Nguồn lực quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì nhằm khai thác an toàn và duy trì tình trạng kỹ thuật công trình theo yêu cầu của thiết kế trong suốt thời gian sử dụng đường cao tốc;

c) Bố trí vốn nhà nước tham gia trong dự án đối với các dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư và các phương thức đầu tư khác khi cần có nguồn vốn nhà nước để khuyến khích đầu tư;

d) Thực 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.

2. Nhà nước ưu tiên sử dụng các nguồn lực thu được từ khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc để:

a) Đầu tư hoàn chỉnh các tuyến đường cao tốc chưa đáp ứng đầy đủ các yêu cầu theo quy định tại khoản 1 Điều 47 Luật này;

b) Đầu tư phát triển đường cao tốc theo quy hoạch.

3. Nhà nước khuyến khích các tổ chức, cá nhân:

a) Nghiên cứu và ứng dụng khoa học, công nghệ hiện đại, sử dụng vật liệu mới trong quản lý đầu tư xây dựng, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc nhằm hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng, sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên thiên nhiên;

b) Sử dụng các nguồn lực tham gia đầu tư xây dựng, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư và các hình thức khác theo quy định pháp luật.

c) Sử dụng nguồn nhân lực chất lượng cao.

4. Nhà nước có chính sách hỗ trợ cho các tổ chức tham gia đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác đường cao tốc phù hợp với từng giai đoạn cụ thể nhằm thực hiện có hiệu quả việc phát triển đường cao tốc.

Điều 50. Đầu tư xây dựng, phát triển đường cao tốc

1. Việc đầu tư xây dựng đường cao tốc phù hợp với quy định tại Điều 32 Luật này và các quy định tại Chương này.

2. Đường cao tốc được đầu tư xây dựng phù hợp với quy hoạch quy định tại khoản 2 Điều 47 Luật này và đầu tư xây dựng đồng bộ các công trình sau:

- a) Đường gom hoặc đường bên;
- b) Trung tâm quản lý điều hành giao thông tuyến;
- c) Trạm dừng nghỉ, điểm dừng, đỗ xe;
- d) Hệ thống thu phí điện tử không dừng đối với tuyến đường có thu phí;
- đ) Hệ thống kiểm soát tải trọng xe.

3. 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.

4. Căn cứ nhu cầu vận tải và khả năng nguồn lực đầu tư, cấp quyết định chủ trương đầu tư quyết định việc phân kỳ đầu tư; công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư được thực hiện theo quy mô quy hoạch.

5. Việc đầu tư đường cao tốc đô thị phải phù hợp với quy hoạch đô thị và các quy định khác liên quan; có các giải pháp phù hợp để phát triển không gian, bảo đảm môi trường, hạn chế chia cắt cộng đồng.

6. Cấp quyết định đầu tư được phê duyệt tiểu dự án, dự án thành phần để triển khai thực hiện trong trường hợp kinh phí các tiểu dự án, dự án thành phần có sự thay đổi nhưng không vượt sơ bộ tổng mức đầu tư trong chủ trương đầu tư được duyệt.

7. Công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, di dời công trình hạ tầng kỹ thuật được thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai và các quy định sau:

a) Căn cứ quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ được phê duyệt, các cơ quan quy định tại điểm a, điểm b khoản 3 Điều 47 Luật này tổ chức cắm mốc quản lý đất quy hoạch; chính quyền địa phương có trách nhiệm quản lý đất để xây dựng đường cao tốc theo quy hoạch được duyệt;

b) Sau khi chủ trương đầu tư được phê duyệt, trong giai đoạn lập báo cáo nghiên cứu khả thi, được phép triển khai trước việc lập, phê duyệt hồ sơ, phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, di dời công trình hạ tầng kỹ thuật và được cập nhật theo dự án đầu tư được duyệt;

8. Đối với dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư:

a) Không tính giá trị tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc hiện hữu vào tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án và được thu phí trực tiếp từ người sử dụng dịch

vụ để hoàn vốn đầu tư trong trường hợp mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hóa;

b) Việc quản lý và sử dụng vốn nhà nước hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng thực hiện theo một trong các phương thức: tách thành tiểu dự án trong dự án đầu tư, bố trí vào hạng mục cụ thể hoặc hòa chung với vốn thực hiện dự án của nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án.

Điều 51. Mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hóa đường cao tốc

1. Việc mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hóa đối với các dự án đường cao tốc hoặc được quy hoạch thành đường cao tốc được thực hiện khi xuất hiện một trong các yếu tố:

a) Lưu lượng phương tiện tham gia giao thông vượt quá dự báo, yêu cầu đáp ứng nhu cầu vận tải, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, an toàn giao thông;

b) Xuất hiện các yếu tố mang lại hiệu quả cao hơn về tài chính, kinh tế - xã hội cho dự án;

c) Quy hoạch, chính sách, pháp luật có liên quan thay đổi tác động tới dự án.

2. Đối với dự án đã được đầu tư theo phương thức đối tác công tư đang trong giai đoạn thực hiện hợp đồng dự án:

a) Cơ quan có thẩm quyền đánh giá năng lực, tiến hành đàm phán với nhà đầu tư, điều chỉnh dự án đầu tư, điều chỉnh hợp đồng dự án để thực hiện việc mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hóa;

b) Trường hợp nhà đầu tư theo phương thức đối tác công tư không đủ năng lực hoặc đàm phán không thành công theo điểm a khoản này, Cơ quan có thẩm quyền tổ chức lập dự án đầu tư đối tác công tư hoặc đầu tư công đối với phần mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hoá; tổ chức lựa chọn nhà đầu tư, nhà thầu theo quy định pháp luật liên quan.

Cơ quan có thẩm quyền đàm phán với nhà đầu tư đang thực hiện theo hợp đồng đã ký kết về việc điều chỉnh hợp đồng theo quy định tại Điều 50 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư trên nguyên tắc bảo đảm quyền lợi của các nhà đầu tư.

3. Đối với các dự án đường cao tốc chuyển nhượng quyền thu phí cần mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hóa đáp ứng yêu cầu tại khoản 1 Điều này, Cơ quan có thẩm quyền đàm phán, thương thảo để thực hiện theo quy định tại khoản 2 Điều này.

4. Đối với các dự án đường cao tốc là tài sản công cần mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hóa đáp ứng yêu cầu tại khoản 1 Điều này, đầu tư theo phương thức đối tác công tư thì thực hiện theo quy định tại khoản 8 Điều 50 Luật này và quy định pháp luật có liên quan.

Điều 52. Quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường cao tốc

Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và các tổ chức khác thực hiện quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường cao tốc theo quy định tại Chương II của Luật này và các quy định sau:

1. Ứng dụng giao thông thông minh trong quản lý, vận hành, khai thác đường cao tốc nhằm cung cấp các thông tin cần thiết 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.

2. Công tác kiểm tra, bảo vệ đường cao tốc được thực hiện thường xuyên; kịp thời xử lý sự cố trên đường cao tốc.

3. Đối với các hạng mục liên quan đến an toàn xe chạy, các công trình cầu, hầm đường bộ và các công trình, thiết bị liên quan đến an toàn trong vận hành khai thác phải được kiểm tra đánh giá thường xuyên, định kỳ; sửa chữa, khắc phục kịp thời.

4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức quản lý, vận hành khai thác, bảo trì đường gom, đường bên sau khi được đầu tư xây dựng.

5. Chính phủ quy định cụ thể việc quản lý, vận hành khai thác sử dụng đường cao tốc.

Điều 53. Khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc

Việc khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc được thực hiện theo các phương thức sau đây:

1. Đối tượng được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng trực tiếp tổ chức khai thác;

2. Chuyển nhượng quyền thu phí sử dụng đường cao tốc;

3. Cho thuê quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc;

4. Chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc;

5. Nhượng quyền kinh doanh - quản lý theo pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

6. Phương thức khác theo quy định của pháp luật.

Điều 54. Phí sử dụng đường cao tốc

1. Nhà nước thu phí sử dụng đường cao tốc đối với các tuyến đường là tài sản công do Nhà nước đại diện sở hữu và quản lý, bao gồm:

a) Đường cao tốc do Nhà nước đầu tư theo hình thức đầu tư công.

b) Đường cao tốc được đầu tư theo các hình thức khác khi kết thúc hợp đồng, chuyển giao cho Nhà nước.

2. Phí sử dụng đường cao tốc theo quy định tại điểm b khoản 2 Điều 45 Luật này là khoản chi phí mà phương tiện lưu thông phải trả khi sử dụng dịch vụ đường cao tốc.

3. Quản lý, sử dụng các nguồn thu từ phí sử dụng đường cao tốc:

a) Cơ quan quản lý đường bộ trực tiếp tổ chức khai thác tài sản nộp số phí thu được vào ngân sách nhà nước theo quy định của pháp luật về phí và lệ phí.

b) Tổ chức nhận nhượng quyền thu phí, nhượng quyền kinh doanh, quản lý nộp số tiền nhận nhượng quyền theo quy định vào ngân sách nhà nước, số tiền phí thu được trong thời gian thực hiện hợp đồng chuyển nhượng không phải nộp ngân sách nhà nước, trừ trường hợp chia sẻ doanh thu theo quy định của pháp luật.

Điều 55. Tạm dừng khai thác đường cao tốc

1. Tạm dừng khai thác đường cao tốc là trường hợp tạm không cho phương tiện tham gia giao thông trên 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.

2. Các trường hợp đường cao tốc phải tạm dừng khai thác gồm:

a) Công trình bị hư hỏng do xảy ra sự cố công trình, do hậu quả của thiên tai không thể khai thác, sử dụng an toàn;

b) Khi xảy ra sự cố cháy, nổ, tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng buộc phải tạm dừng khai thác để phục vụ cứu nạn, cứu hộ và bảo đảm an toàn giao thông;

c) Khi có yêu cầu phục vụ quốc phòng, an ninh của cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc các trường hợp đặc biệt khác.

3. Khi phát hiện nguy cơ mất an toàn, nguy cơ xảy ra sự cố công trình đường cao tốc ảnh hưởng đến an toàn tính mạng, công trình lân cận và cộng đồng, thì người quản lý sử dụng đường cao tốc có trách nhiệm:

a) Kịp thời dừng sử dụng đường cao tốc, trong thời hạn không quá 60 phút kể từ thời điểm dừng phải thông báo cho người có thẩm quyền về nguyên nhân phải tạm dừng và chịu trách nhiệm về quyết định của mình;

b) Thực hiện các biện pháp để bảo đảm an toàn cho người, phương tiện giao thông, tài sản khác; thực hiện các công việc để hạn chế và ngăn ngừa các nguy hiểm có thể xảy ra đối với công trình;

c) Bảo vệ hiện trường; tham gia cứu nạn, cứu hộ, giải quyết ùn tắc giao thông;

d) Thông báo cho Cảnh sát giao thông, cơ quan quản lý đường bộ, Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến, chính quyền địa phương.

4. Khi tạm dừng khai thác sử dụng đường cao tốc phải thực hiện các công việc sau:

a) Người quản lý sử dụng đường cao tốc, đơn vị khai thác, bảo trì phải khẩn trương thực hiện các biện pháp bảo đảm giao thông, điều chỉnh giao thông để hạn chế ùn tắc giao thông; sửa chữa hư hỏng, khắc phục các tồn tại trên đường cao tốc, tuyến đường khác sử dụng để điều tiết giao thông; điều chỉnh, bổ sung

các công trình báo hiệu đường bộ và các công trình khác phục vụ bảo đảm giao thông; tham gia hướng dẫn người và phương tiện tham gia giao thông; phối hợp với Cảnh sát giao thông, chính quyền địa phương trong việc tổ chức giao thông trên đường cao tốc.

b) Cảnh sát giao thông thực hiện nhiệm vụ chỉ huy, điều khiển giao thông.

c) Chính quyền địa phương phối hợp thực hiện bảo đảm giao thông khi cần điều tiết các phương tiện tham gia giao thông đường cao tốc sang đường do địa phương quản lý.

d) Công tác cứu nạn, cứu hộ thực hiện theo quy định của Luật này và quy định của Luật trật tự an toàn giao thông đường bộ.

đ) Khắc phục sự cố công trình, khắc phục hư hỏng công trình bảo đảm an toàn trong khai thác sử dụng thực hiện theo quy định của pháp luật về xây dựng; công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả cháy, nổ thực hiện theo quy định của pháp luật về phòng cháy, chữa cháy.

e) Sau khi hoàn thành việc tổ chức lại giao thông, hoàn thành cứu nạn, điều tra sự cố, người quản lý sử dụng đường cao tốc có trách nhiệm sửa chữa hư hỏng, khắc phục các tồn tại để đưa đường cao tốc vào khai thác sử dụng đúng tiêu chuẩn thiết kế.

Điều 56. Trạm dừng nghỉ, điểm dừng, đỗ xe

1. Trạm dừng nghỉ:

a) Được xây dựng theo quy chuẩn và tiêu chuẩn kỹ thuật để phục vụ khai thác đồng bộ với công trình đường cao tốc, cung cấp các dịch vụ cho người tham gia giao thông, hỗ trợ công tác cứu nạn, cứu hộ, sửa chữa, cung cấp nhiên liệu, năng lượng cho phương tiện tham gia giao thông;

b) Trường hợp dự án đường cao tốc được đầu tư theo hình thức đầu tư công, trạm dừng nghỉ được đầu tư cùng với dự án theo hình thức đầu tư công hoặc lựa chọn nhà đầu tư theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

c) Trường hợp dự án đường cao tốc được đầu tư theo phương thức đối tác công tư, chi phí đầu tư xây dựng trạm dừng nghỉ tính toán trong phương án tài chính của dự án, thực hiện đồng thời với dự án đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư. Trong giai đoạn lựa chọn nhà đầu tư chưa đủ điều kiện để xác định doanh thu, lợi nhuận và các chi phí liên quan đến vận hành, khai thác trạm dừng nghỉ, cơ quan ký kết hợp đồng và nhà đầu tư căn cứ vào doanh thu, lợi nhuận, các chi phí hợp lý trong giai đoạn kinh doanh, khai thác trạm dừng nghỉ để cập nhật vào phương án tài chính.

2. Trong trường hợp cần thiết, căn cứ nhu cầu sử dụng dịch vụ, tính chất dự án, cơ quan có thẩm quyền xem xét quyết định đầu tư điểm dừng, đỗ xe để phục vụ người tham gia giao thông trên đường cao tốc.

3. Vị trí, quy mô trạm dừng nghỉ, điểm dừng, đỗ xe được xác định khi lập dự án, thiết kế xây dựng.

Điều 57. Trung tâm quản lý, điều hành đường cao tốc quốc gia

1. Trung tâm quản lý, điều hành đường cao tốc quốc gia gồm nhà làm việc và các công trình dân dụng phục vụ quản lý, điều hành và lắp đặt các thiết bị công nghệ, màn hình hiển thị thông tin, hình ảnh giao thông và các công trình hạ tầng kỹ thuật cần thiết khác; các hệ thống thiết bị công nghệ để thu thập, lưu trữ, tổng hợp, phân tích, xử lý dữ liệu, hiển thị thông tin tình hình giao thông, phục vụ quản lý, điều hành giao thông các tuyến trên toàn quốc. Trung tâm quản lý, điều hành đường cao tốc quốc gia được kết nối với trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến, trung tâm chỉ huy giao thông của lực lượng Cảnh sát giao thông và các Trung tâm khác theo quy định.

2. Chi phí thực hiện quản lý, vận hành và bảo trì Trung tâm quản lý, điều hành đường cao tốc quốc gia được bố trí từ ngân sách nhà nước.

Điều 58. Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến

1. Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến được xây dựng để phục vụ quản lý, điều hành cho một hoặc một số tuyến cao tốc kết nối với nhau; được đầu tư xây dựng đồng thời khi xây dựng đường cao tốc.

2. Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến gồm:

a) Nhà làm việc của người quản lý đường cao tốc; các cơ sở hạ tầng, công trình dân dụng phục vụ quản lý, điều hành và lắp đặt các thiết bị công nghệ, màn hình hiển thị hình ảnh giao thông và các công trình hạ tầng kỹ thuật cần thiết khác; hệ thống thiết bị công nghệ để thu thập, lưu trữ, phân tích, xử lý dữ liệu, hiển thị thông tin về tình hình giao thông trên tuyến, phục vụ tổ chức, quản lý, điều hành giao thông tuyến;

b) Cơ sở hạ tầng phục vụ làm việc của lực lượng Cảnh sát giao thông thực thi nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trên đường cao tốc.

3. Chi phí quản lý, vận hành và bảo trì Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến được tính trong chi phí quản lý, bảo trì công trình đường cao tốc.

Điều 59. Thông tin trên đường cao tốc

1. Thông tin trên đường cao tốc gồm thông tin cố định, thông tin thay đổi, được kết nối với Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến để điều hành giao thông.

2. Thông tin cố định trên đường cao tốc, gồm các thông tin trên các công trình báo hiệu đường bộ.

3. Thông tin thay đổi gồm:

a) Thông tin điều chỉnh tổ chức giao thông trong một thời gian nhất định phục vụ sửa chữa, bảo trì công trình; thực hiện bảo đảm trật tự, an toàn giao thông;

b) Các thông tin về tình hình giao thông trên đường cao tốc; thông tin về vị trí, thời gian xảy ra tai nạn, ùn tắc giao thông, sự cố công trình, sự cố cháy, nổ, vị trí sửa chữa, bảo trì công trình;

c) Thông tin thời tiết, sự kiện thiên tai ảnh hưởng đến giao thông;

d) Hiệu lệnh của người chỉ huy, điều khiển giao thông, thông tin trên đèn tín hiệu giao thông (nếu có) và các thông tin khác.

4. Các hình thức hiển thị thông tin thay đổi phục vụ người tham gia giao thông

a) Các thông tin quy định tại khoản 3 Điều này có thể được đăng tải trên các phương tiện truyền thông được phép hoạt động gồm: Radio, báo điện tử và các thông tin trên mạng.

b) Các thông tin tại điểm a khoản 3 Điều này phải được thực hiện trên biển báo hiệu đường bộ, biển báo tạm.

c) Hệ thống biển báo điện tử của các tuyến đường đã lắp đặt có thể hiển thị một số thông tin quy định tại khoản 3 Điều này.

d) Thông tin do người quản lý sử dụng đường cao tốc; đơn vị khai thác, bảo trì, tổ chức, cá nhân liên quan cung cấp theo hình thức trực tiếp, điện thoại, Email và các nền tảng mạng công nghệ thông tin cho người tham gia giao thông và các đối tượng liên quan.

5. Cung cấp, tiếp nhận, khai thác, sử dụng thông tin

a) Người quản lý, sử dụng đường cao tốc có trách nhiệm cung cấp các thông tin quy định tại khoản 2, điểm a, b, c khoản 3 Điều này cho Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến, Cảnh sát giao thông và các phương tiện truyền thông quy định tại điểm a khoản 4 Điều này.

b) Cảnh sát giao thông cung cấp thông tin về tình hình xử lý tai nạn giao thông, chỉ huy điều hành giao thông và các thông tin khác liên quan đến trách nhiệm của cơ quan mình cho Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến, tổ chức được giao quản lý, sử dụng đường cao tốc và các phương tiện truyền thông.

c) Tổ chức được giao bảo trì đường cao tốc cung cấp thông tin tình hình giao thông, tai nạn giao thông, tình trạng hư hỏng, sự cố công trình, các vị trí đang thực hiện bảo trì và các thông tin cần thiết khác cho Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến, Cảnh sát giao thông, tổ chức được giao quản lý, sử dụng đường cao tốc.

d) Việc cung cấp thông tin tại các điểm a, điểm b, điểm c khoản này phải bảo đảm chính xác, kịp thời, được lưu giữ, bảo quản tại các trung tâm quản lý, điều hành giao thông đường cao tốc.

Điều 60. Chi phí thực hiện quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng và bảo trì đường cao tốc

Chi phí thực hiện quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng và bảo trì đường cao tốc thực hiện theo quy định tại Điều 42 của Luật này và các quy định sau:

1. Đối với đường cao tốc do Nhà nước đầu tư, quản lý hoặc chuyển nhượng quyền thu phí thì chi phí thực hiện quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng và bảo trì được bảo đảm từ ngân sách nhà nước.

2. Đối với đường cao tốc đầu tư theo phương thức đối tác công tư thì chi phí thực hiện quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng và bảo trì được tính trong phương án tài chính thuộc trách nhiệm của Nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án.

3. Đối với đường cao tốc chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác, cho thuê theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công thì bên nhận chuyển nhượng, bên thuê có trách nhiệm đảm bảo kinh phí thực hiện quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng và bảo trì cho đến khi chuyển giao tài sản cho Nhà nước.

4. Đối với các trường hợp không quy định tại các khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều này và trong thời gian thực hiện thủ tục xác lập quyền sở hữu toàn dân đối với tài sản chuyển giao, nhà nước có trách nhiệm bố trí kinh phí thực hiện quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng và bảo trì đường cao tốc theo quy định của pháp luật về xây dựng và pháp luật khác có liên quan.

Chương IV

VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ

Điều 61. Hoạt động vận tải đường bộ

1. Đơn vị vận tải là tổ chức, cá nhân sử dụng phương tiện giao thông đường bộ để thực hiện vận tải đường bộ.

2. Hoạt động vận tải đường bộ là việc tổ chức, cá nhân sử dụng xe thô sơ, xe cơ giới để vận tải người, hàng hoá trên đường bộ trong nước, quốc tế. Hoạt động vận tải đường bộ gồm hoạt động kinh doanh vận tải và hoạt động vận tải nội bộ.

3. 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 tải người, hàng hoá trên đường bộ trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam.

4. Hoạt động vận tải đường bộ quốc tế là hoạt động do tổ chức, cá nhân sử dụng xe cơ giới để vận tải người, hàng hoá qua lại giữa Việt Nam với các nước. Hoạt động vận tải đường bộ quốc tế phải tuân thủ các quy định của Luật này, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và phù hợp với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Xe cơ giới hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ quốc tế của nước khác không được vận tải người, hàng hoá có điểm bắt đầu và điểm kết thúc cùng nằm trên lãnh thổ Việt Nam.

5. Kinh doanh vận tải đường bộ là hoạt động do tổ chức, cá nhân sử dụng xe thô sơ, xe cơ giới để cung cấp dịch vụ vận tải người, hàng hoá trên đường bộ nhằm mục đích sinh lợi.

6. Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô là việc tổ chức, cá nhân 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 tải hành khách, hàng hóa trên đường bộ nhằm mục đích sinh lợi trừ các hoạt động vận tải nội bộ được quy định tại khoản 13 Điều này. Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô là ngành nghề kinh doanh có điều kiện gồm kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô và kinh doanh vận tải hàng hoá bằng xe ô tô.

7. 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 theo quy định của Chính phủ.

8. Kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định là loại hình kinh doanh vận tải hành khách sử dụng xe ô tô khách để vận tải hành khách có xác định bến xe khách nơi đi, bến xe khách nơi đến với lịch trình, hành trình nhất định.

9. Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt là loại hình kinh doanh vận tải hành khách sử dụng xe ô tô khách thành phố hoặc xe ô tô khách để vận tải hành khách có các điểm dừng đón, trả khách, biểu đồ chạy xe và hành trình trong phạm vi nhất định; bao gồm tuyến xe buýt nội tỉnh, tuyến xe buýt liên tỉnh và tuyến xe buýt kết nối sân bay. Trong đó:

a) Tuyến xe buýt nội tỉnh là tuyến xe buýt có phạm vi hoạt động trên địa bàn của một tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;

b) Tuyến xe buýt liên tỉnh là tuyến xe buýt có phạm vi hoạt động trên địa bàn của hai hoặc ba tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;

c) Tuyến xe buýt kết nối sân bay là tuyến xe buýt có phạm vi hoạt động trên địa bàn tối đa 03 (ba) tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương; có điểm đầu hoặc điểm cuối tại cảng hàng không.

10. Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi là loại hình kinh doanh vận tải hành khách sử dụng xe ô tô con để thực hiện vận tải theo yêu cầu của hành khách, phương thức tính tiền cước chuyển đi do hành khách lựa chọn theo một trong các phương thức sau đây:

a) Tiền cước được tính thông qua đồng hồ tính tiền;

b) Tiền cước được tính qua phần mềm tính tiền có kết nối trực tiếp với hành khách thông qua phương tiện điện tử;

c) Tiền cước được tính theo chuyến đi trên cơ sở quãng đường và thời gian vận tải.

11. Kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng là loại hình kinh doanh vận tải hành khách sử dụng xe ô tô khách để thực hiện theo hợp đồng vận tải hành khách (bằng văn bản giấy hoặc điện tử) giữa đơn vị kinh doanh vận tải hành khách với người thuê vận tải có nhu cầu thuê cả chuyến xe (bao gồm cả thuê người lái xe).

12. Kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô là loại hình kinh doanh vận tải sử dụng xe ô tô tải, xe ô tô chuyên dùng để vận tải hàng hóa trên đường bộ.

13. Hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô là hoạt động vận tải không kinh doanh để vận tải người, hàng hóa trên đường bộ.

a) Hoạt động vận tải người nội bộ bằng xe ô tô là việc cơ quan, tổ chức sử dụng xe ô tô khách để vận tải cán bộ công nhân viên, người lao động hoặc học sinh, sinh viên của cơ quan, tổ chức đó;

b) Hoạt động vận tải hàng hoá nội bộ bằng xe ô tô là việc cơ quan, tổ chức sử dụng xe ô tô tải, xe ô tô chuyên dùng, xe ô tô kéo rơ moóc, xe ô tô đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc để vận tải sản phẩm, hàng hóa do cơ quan, tổ chức đó sản xuất hoặc trang thiết bị, dụng cụ, nguyên vật liệu, nhiên liệu để phục vụ quá trình sản xuất, tiêu thụ sản phẩm hoặc dịch vụ của đơn vị mà chi phí vận tải đã được tính vào giá thành sản phẩm hoặc dịch vụ đó.

14. Đơn vị kinh doanh vận tải phải có bộ phận quản lý an toàn. Đơn vị kinh doanh vận tải, đơn vị vận tải nội bộ phải đảm bảo công tác quản lý an toàn giao thông trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô.

15. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Điều 62. Vận tải hành khách bằng xe ô tô

1. Đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô

a) Thực hiện điều hành phương tiện và lái xe hoặc quyết định giá cước để vận tải hành khách; không được để tổ chức, cá nhân không có giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô thực hiện điều hành phương tiện và lái xe hoặc quyết định giá cước để vận tải hành khách;

b) Không được sử dụng người lái xe đang trong thời kỳ bị cấm hành nghề theo quy định của pháp luật;

c) Xây dựng và công bố tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải;

d) Ứng dụng công nghệ thông tin để quản lý điều hành và cung cấp dữ liệu về hoạt động vận tải theo quy định.

2. Việc vận tải hành khách bằng xe ô tô phải thực hiện quy định tại Điều 61 của Luật này và Điều 56, Điều 57 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và phải chấp hành các quy định sau:

a) Không được tự ý chuyển hành khách sang phương tiện khác, trừ trường hợp bất khả kháng;

b) Không sử dụng xe ô tô khách có giường nằm hai tầng để hoạt động trên các tuyến đường cấp V miền núi và cấp VI miền núi;

c) Không sử dụng lái xe có dưới 02 năm kinh nghiệm lái xe kinh doanh vận tải hành khách để điều khiển xe giường nằm hai tầng, xe ô tô khách thành phố hai tầng;

d) Tổ chức khám sức khỏe định kỳ cho người lái xe và sử dụng người lái xe đủ sức khỏe theo quy định.

Điều 63. Quyền và nghĩa vụ của đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô

1. Đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô có các quyền sau đây:

a) Thu tiền vận tải;

b) Từ chối vận tải hành khách có hành vi gây rối trật tự công cộng, gây cản trở hoạt động của đơn vị kinh doanh vận tải hành khách, ảnh hưởng đến sức khỏe, tài sản của người khác, gian lận vé hoặc hành khách đang bị mắc bệnh truyền nhiễm thuộc nhóm A.

2. Đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô có các nghĩa vụ sau đây:

a) Chấp hành và thực hiện đầy đủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; thực hiện đầy đủ các cam kết về chất lượng vận tải, hợp đồng vận tải;

b) Mua bảo hiểm cho hành khách; phí bảo hiểm được tính vào giá vé hành khách;

c) Thực hiện kê khai giá theo quy định pháp luật về giá; cung cấp vé, chứng từ thu tiền vận tải;

d) Bồi thường thiệt hại gây ra cho hành khách trong quá trình vận tải theo quy định của pháp luật;

đ) Chịu trách nhiệm về hậu quả mà người thực hiện công việc theo yêu cầu của đơn vị kinh doanh vận tải hành khách gây ra trái quy định của pháp luật;

e) Thực hiện việc miễn giảm giá vé đối với người cao tuổi, người khuyết tật và các đối tượng chính sách khác theo quy định pháp luật.

Điều 64. Quyền và nghĩa vụ của người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách

1. Từ chối vận tải hành khách có hành vi gây rối trật tự công cộng, gây cản trở công việc của người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe, ảnh hưởng đến sức

khỏe, tài sản của người khác, gian lận vé hoặc hành khách đang bị mắc bệnh truyền nhiễm thuộc nhóm A.

2. Từ chối điều khiển phương tiện khi phát hiện phương tiện không đảm bảo các điều kiện về an toàn; phương tiện không có thiết bị giám sát hành trình, camera (đối với loại phương tiện quy định phải lắp) hoặc có lắp nhưng thiết bị không hoạt động.

3. Không được bỏ điem dừng hoặc từ chối vận tải hành khách, trừ lý do quy định tại khoản 2 Điều này.

4. Thu tiền đúng giá vé niêm yết hoặc theo chứng từ thu tiền vận tải.

5. Có thái độ văn minh, lịch sự, hướng dẫn hành khách ngồi đúng nơi quy định, bố trí chỗ ngồi ưu tiên cho người khuyết tật, người cao tuổi, phụ nữ có thai và trẻ em.

6. Thực hiện trách nhiệm theo quy định tại Điều 56 và Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Điều 65. Quyền và nghĩa vụ của hành khách

1. Hành khách có các quyền sau đây:

a) Được vận tải theo đúng vé, hợp đồng vận tải, cam kết của người kinh doanh vận tải về chất lượng vận tải;

b) Được miễn cước hành lý với trọng lượng không quá 20 kg và với kích thước phù hợp với thiết kế của xe;

c) Được nhận vé hoặc chứng từ thay vé; được từ chối chuyển đi trước khi phương tiện khởi hành và được trả lại tiền vé theo quy định;

d) Được miễn, giảm giá vé theo quy định của pháp luật.

2. Hành khách có các nghĩa vụ sau đây:

a) Thanh toán tiền cước chuyển đi, cước hành lý mang theo vượt quá mức quy định tại điểm b khoản 1 Điều này theo giá vé niêm yết hoặc theo thỏa thuận với đơn vị kinh doanh vận tải;

b) Có mặt tại nơi xuất phát đúng thời gian đã thỏa thuận; chấp hành quy định về vận tải; thực hiện đúng hướng dẫn của lái xe, nhân viên phục vụ trên xe về các quy định bảo đảm trật tự, an toàn giao thông;

c) Không mang theo hành lý, hàng hóa mà pháp luật cấm kinh doanh;

d) Xuất trình giấy tờ chứng minh thuộc đối tượng được miễn, giảm giá vé với đơn vị cung cấp dịch vụ vận tải theo quy định của pháp luật;

đ) Thực hiện phòng chống dịch bệnh theo quy định của pháp luật.

Điều 66. Vận tải hàng hóa bằng xe ô tô

1. Chứng từ vận tải

a) Chứng từ vận tải bao gồm giấy vận tải và chứng từ vận tải khác. Mẫu giấy vận tải do đơn vị kinh doanh vận tải phát hành;

b) Giấy vận tải là chứng từ vận tải làm bằng chứng về việc người lái xe đã nhận hàng hóa với số lượng, chủng loại, tình trạng hàng hoá để vận tải đến nơi trả hàng; là bằng chứng của hợp đồng vận tải hàng hóa;

c) Chứng từ vận tải khác là chứng từ do người vận tải và người thuê vận tải thỏa thuận về nội dung, giá trị.

2. Đơn vị kinh doanh vận tải hàng hoá bằng xe ô tô

a) Không được để tổ chức, cá nhân không có giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô thay mình thực hiện điều hành phương tiện và lái xe hoặc quyết định giá cước để vận tải hành khách;

b) Không được sử dụng người lái xe đang trong thời kỳ bị cấm hành nghề theo quy định của pháp luật;

c) Ứng dụng công nghệ thông tin để quản lý điều hành và cung cấp dữ liệu về hoạt động vận tải theo quy định.

3. Việc vận tải hàng hoá bằng xe ô tô phải thực theo quy định tại Điều 61 của Luật này và Điều 39, Điều 56 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Khi vận tải hàng hoá trên đường phải có Giấy vận tải theo quy định.

Điều 67. Quyền và nghĩa vụ của đơn vị kinh doanh vận tải hàng hoá bằng xe ô tô

1. Đơn vị kinh doanh vận tải hàng hoá bằng xe ô tô có các quyền sau đây:

a) Yêu cầu người thuê vận tải cung cấp thông tin cần thiết về hàng hoá để ghi vào giấy vận tải và có quyền kiểm tra tính xác thực của thông tin đó;

b) Yêu cầu người thuê vận tải thanh toán đủ cước, phí vận tải và chi phí phát sinh; yêu cầu người thuê vận tải bồi thường thiệt hại do vi phạm thỏa thuận trong hợp đồng;

c) Từ chối vận tải nếu người thuê vận tải không giao hàng hoá theo thỏa thuận trong hợp đồng;

d) Yêu cầu giám định hàng hoá khi cần thiết;

đ) Lưu giữ hàng hoá trong trường hợp người thuê vận tải không thanh toán đủ cước phí vận tải và chi phí phát sinh theo thỏa thuận trong hợp đồng.

2. Đơn vị kinh doanh vận tải hàng hoá bằng xe ô tô có các nghĩa vụ sau đây:

a) Tổ chức khám sức khỏe định kỳ cho người lái xe và sử dụng người lái xe đủ sức khỏe theo quy định.

b) Cung cấp phương tiện đúng loại, thời gian, địa điểm và giao hàng hóa cho người nhận hàng theo thỏa thuận trong hợp đồng; cấp giấy vận tải cho lái xe trước khi thực hiện vận tải;

c) Hướng dẫn, kiểm tra việc xếp, dỡ hàng hóa trên phương tiện đảm bảo không vượt quá khối lượng hàng hoá cho phép tham gia giao thông hoặc khổ giới hạn cho phép của xe và các chỉ dẫn an toàn trong quá trình vận tải, giao nhận hàng hóa;

d) Bồi thường thiệt hại cho người thuê vận tải do mất mát, hư hỏng hàng hóa xảy ra trong quá trình vận tải từ lúc nhận hàng đến lúc giao hàng, trừ trường hợp miễn bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật;

đ) Bồi thường thiệt hại do người làm công, người đại diện gây ra trong khi thực hiện công việc được đơn vị kinh doanh vận tải hàng hoá bằng xe ô tô giao;

e) Chịu trách nhiệm về hậu quả mà người làm công, người đại diện gây ra do thực hiện yêu cầu của đơn vị kinh doanh vận tải hàng hoá bằng xe ô tô trái quy định của Luật này và pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Điều 68. Quyền và nghĩa vụ của người lái xe vận tải hàng hoá bằng xe ô tô

1. Người lái xe vận tải hàng hoá bằng xe ô tô có các quyền sau đây:

a) Từ chối điều khiển phương tiện khi: phát hiện phương tiện không đảm bảo các điều kiện về an toàn; phương tiện không có thiết bị giám sát hành trình, camera (đối với loại phương tiện bắt buộc phải lắp) hoặc có lắp nhưng thiết bị không hoạt động; phương tiện xếp hàng vượt quá khối lượng hàng hoá cho phép tham gia giao thông, vượt quá tải trọng, khổ giới hạn cầu đường hoặc quá khổ giới hạn của xe; hàng hóa cấm kinh doanh theo quy định của pháp luật; không có Giấy vận tải;

b) Trước khi thực hiện vận tải hàng hóa, lái xe yêu cầu người chịu trách nhiệm xếp hàng hóa lên xe ký xác nhận việc xếp hàng vào Giấy vận tải; từ chối vận tải nếu việc xếp hàng không đúng quy định của pháp luật.

2. Người lái xe vận tải hàng hoá bằng xe ô tô có các nghĩa vụ sau đây:

a) Thu tiền cước theo đúng hợp đồng vận tải hoặc chứng từ thu tiền vận tải;

b) Thực hiện trách nhiệm theo quy định tại Điều 56 và Điều 59 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Điều 69. Quyền và nghĩa vụ của người thuê vận tải hàng hóa bằng xe ô tô

1. Người thuê vận tải hàng hóa bằng xe ô tô có các quyền sau đây:

a) Từ chối xếp hàng hóa lên phương tiện mà phương tiện đó không đúng thỏa thuận trong hợp đồng;

b) Yêu cầu người kinh doanh vận tải hàng hoá bằng xe ô tô giao hàng đúng thời gian, địa điểm đã thỏa thuận trong hợp đồng;

c) Yêu cầu người kinh doanh vận tải bằng xe ô tô bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật.

2. Người thuê vận tải hàng hóa bằng xe ô tô có các nghĩa vụ sau đây:

a) Chuẩn bị đầy đủ giấy tờ hợp pháp về hàng hóa trước khi giao hàng hóa cho người kinh doanh vận tải; đóng gói hàng hóa đúng quy cách, ghi ký hiệu, mã hiệu hàng hóa đầy đủ, rõ ràng; giao hàng hóa cho người kinh doanh vận tải đúng thời gian, địa điểm và nội dung khác ghi trong hợp đồng;

b) Không được yêu cầu hoặc thực hiện việc xếp hàng hóa vượt quá khối lượng cho phép tham gia giao thông hoặc vượt quá khổ giới hạn của xe;

c) Thanh toán đủ cước, phí vận tải và chi phí phát sinh cho người kinh doanh vận tải hàng hóa;

d) Cử người áp tải hàng hóa trong quá trình vận tải đối với loại hàng hóa bắt buộc phải có người áp tải.

Điều 70. Quyền và nghĩa vụ của người nhận hàng

1. Người nhận hàng có các quyền sau đây:

a) Nhận và kiểm tra hàng hóa nhận được theo hợp đồng hoặc chứng từ tương đương khác;

b) Yêu cầu người kinh doanh vận tải thanh toán chi phí phát sinh do giao hàng chậm;

c) Yêu cầu hoặc thông báo cho người thuê vận tải để yêu cầu người kinh doanh vận tải bồi thường thiệt hại do mất mát, hư hỏng hàng hóa;

d) Yêu cầu giám định hàng hóa khi cần thiết.

2. Người nhận hàng có các nghĩa vụ sau đây:

a) Nhận hàng hóa đúng thời gian, địa điểm đã thỏa thuận; xuất trình hợp đồng và giấy tờ tùy thân cho người kinh doanh vận tải trước khi nhận hàng hóa;

b) Thanh toán chi phí phát sinh do nhận hàng chậm;

c) Thông báo cho người kinh doanh vận tải về mất mát, hư hỏng hàng hóa ngay khi nhận hàng hóa hoặc chậm nhất là ba ngày, kể từ ngày nhận hàng hóa nếu không thể phát hiện thiệt hại ngay khi nhận hàng.

Điều 71. Vận tải 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

1. Tổ chức, cá nhân sử dụng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự để kinh doanh vận tải hành khách, hàng hóa phải thực hiện quy định tại Điều 44 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

2. Tổ chức, cá nhân cung cấp dịch vụ vận tải hành khách, hàng hoá bằng xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự thông qua phần mềm kết nối với hành khách phải chấp hành các quy định theo pháp luật về thương mại điện tử, giao dịch điện tử, các pháp luật khác có liên quan và các quy định sau đây:

- a) Được thành lập theo quy định của pháp luật;
- b) Ghi nhận yêu cầu vận tải của khách hàng và chuyển yêu cầu vận tải đến người lái xe đang tham gia trong phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối;
- c) Có hợp đồng cung cấp dịch vụ phần mềm với lái xe hoặc tổ chức, cá nhân theo quy định của pháp luật;
- d) Ghi nhận đánh giá của khách hàng về chất lượng phục vụ của lái xe để điều chỉnh dịch vụ kết nối đã cung cấp;
- đ) Đảm bảo an toàn và bảo mật thông tin đối với các dữ liệu của hành khách và lái xe theo quy định pháp luật;
- e) Thực hiện lưu trữ toàn bộ lịch sử các giao dịch và thông tin về chuyến đi đã thực hiện trên phần mềm hỗ trợ kết nối để phục vụ thanh tra, kiểm tra;
- g) Phải gửi thông tin của chuyến đi, số tiền phải thanh toán đến tài khoản của hành khách hoặc người thuê vận tải và cơ quan thuế theo quy định;
- h) Phải xây dựng và công bố công khai quy trình giải quyết khiếu nại của khách hàng.

Điều 72. Vận tải hành khách, hàng hóa bằng xe bốn bánh có gắn động cơ

1. Doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh sử dụng xe bốn bánh có gắn động cơ để kinh doanh vận tải phải thực hiện quy định tại Điều 45 của Luật Trật tự, an toàn giao thông.
2. Doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh được thành lập theo quy định của pháp luật mới được sử dụng xe bốn bánh có gắn động cơ để kinh doanh vận tải.
3. Tổ chức, cá nhân không được sử dụng xe bốn bánh có gắn động cơ để tham gia giao thông ngoài mục đích kinh doanh vận tải.

Điều 73. Vận tải đa phương thức

1. Vận tải đa phương thức là việc vận tải hàng hóa từ địa điểm nhận hàng đến địa điểm trả hàng cho người nhận hàng bằng ít nhất 02 phương thức vận tải, trong đó có phương thức vận tải bằng đường bộ trên cơ sở hợp đồng vận tải đa phương thức.
2. Việc đầu tư xây dựng các trung tâm logistics, bến xe, đầu mối trung chuyển hàng hóa phải đảm bảo tính kết nối với các phương thức vận tải khác và các yêu cầu về tổ chức giao thông.

3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh ưu tiên bố trí quỹ đất để xây dựng các trung tâm logistics, bến xe, đầu mối trung chuyển hàng hóa phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường bộ.

Điều 74. Hàng hoá ký gửi

1. Hàng hoá ký gửi là hàng hoá gửi theo xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách mà người gửi không đi cùng trên xe.

2. Hàng hoá ký gửi chỉ được nhận vận tải khi không thuộc loại hàng hoá mà pháp luật cấm kinh doanh, có kích thước, trọng lượng phù hợp với phương tiện và được giao cho đơn vị kinh doanh vận tải theo thời hạn do hai bên thoả thuận.

3. Người có hàng hoá ký gửi phải lập tờ khai gửi hàng hoá, trong đó kê khai tên hàng hoá; số lượng, khối lượng; tên, địa chỉ, số căn cước công dân của người gửi và người nhận.

4. Đơn vị kinh doanh vận tải có trách nhiệm kiểm tra hàng hoá ký gửi theo tờ khai gửi hàng hoá và xác nhận vào tờ khai gửi hàng hoá. Tờ khai gửi hàng hoá được lập thành hai bản, mỗi bên giữ một bản.

5. Người nhận hàng hoá ký gửi phải xuất trình giấy tờ tùy thân khi nhận hàng.

6. Đơn vị kinh doanh vận tải phải bồi thường hư hỏng, mất mát, thiếu hụt hàng hoá ký gửi như sau:

a) Việc bồi thường hàng hoá hư hỏng, mất mát, thiếu hụt được thực hiện theo hợp đồng vận tải hoặc theo thỏa thuận giữa người kinh doanh vận tải và người gửi hàng.

b) Trường hợp không thực hiện được theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều này thì thực hiện theo phán quyết của tòa án hoặc trọng tài.

7. Đơn vị kinh doanh vận tải được miễn bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hoá ký gửi trong các trường hợp sau đây:

a) Do đặc tính tự nhiên hoặc khuyết tật vốn có của hàng hoá ký gửi hoặc hao hụt ở mức cho phép;

b) Do việc bắt giữ hoặc cưỡng chế của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với hàng hoá ký gửi;

c) Do nguyên nhân bất khả kháng;

d) Do lỗi của người thuê vận tải, người nhận hàng hoặc người áp tải hàng hoá.

Điều 75. Hoạt động vận tải bệnh nhân bằng xe ô tô cứu thương

1. Dịch vụ vận tải người bệnh là việc tổ chức, cá nhân sử dụng xe ô tô cứu thương có thiết bị y tế chuyên dùng để vận tải người bệnh cấp cứu hoặc vận tải người bệnh.

2. Cơ sở khám bệnh, chữa bệnh, tổ chức, cá nhân cung cấp dịch vụ vận tải người bệnh và sử dụng xe ô tô cứu thương để vận tải người bệnh phải đáp ứng điều kiện theo quy định của pháp luật về khám bệnh, chữa bệnh.

3. Xe ô tô cứu thương vận tải người bệnh phải có dấu hiệu nhận diện, niêm yết thông tin, gắn thiết bị giám sát hành trình, camera và truyền dữ liệu theo quy định.

Điều 76. Hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô

1. Hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô là hoạt động sử dụng xe ô tô để đưa đón học sinh đi lại giữa nơi ở và nơi học tập hoặc tham gia các hoạt động khác. Hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô có thể do cơ sở giáo dục đào tạo tự tổ chức hoặc do đơn vị kinh doanh vận tải thực hiện.

a) Trường hợp cơ sở giáo dục, đào tạo tự tổ chức hoạt động đưa đón học sinh phải đáp ứng quy định về quản lý hoạt động vận tải nội bộ;

b) Trường hợp đơn vị kinh doanh vận tải thực hiện đưa đón học sinh bằng xe ô tô phải đáp ứng quy định về hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

2. Lái xe ô tô đưa đón học sinh phải có tối thiểu 02 năm kinh nghiệm lái xe kinh doanh vận tải hành khách; thực hiện các quy định tại khoản 1 Điều 62 và Điều 64 của Luật này.

3. Cơ sở giáo dục, đào tạo tự tổ chức hoạt động vận tải đưa đón học sinh và đơn vị kinh doanh vận tải hoạt động vận tải đưa đón học sinh phải đáp ứng các quy định tại Điều 61, Điều 62 và Điều 63 của Luật này.

4. Thực hiện quy định tại Điều 46 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Điều 77. Dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ

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, dịch vụ phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải bằng xe ô tô.

Điều 78. Dịch vụ bến xe, trạm dừng nghỉ

1. Hoạt động của bến xe khách, bến xe hàng, trạm dừng nghỉ phải bảo đảm trật tự, an toàn, vệ sinh môi trường, phòng, chống cháy nổ và chịu sự quản lý của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền ở địa phương.

2. Được thành lập theo quy định của pháp luật.

3. Bến xe, trạm dừng nghỉ phải đáp ứng các tiêu chí kỹ thuật theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và phải được công bố trước khi đưa vào hoạt động.

4. Đơn vị kinh doanh dịch vụ bến xe khách có quyền, nghĩa vụ: cho thuê nơi bán vé hoặc tổ chức bán vé cho hành khách theo hợp đồng với người kinh doanh vận tải; sắp xếp xe ô tô có đủ điều kiện kinh doanh vận tải vào bến đón, trả khách.

5. Đơn vị kinh doanh dịch vụ bến xe hàng có quyền, nghĩa vụ: sắp xếp xe ô tô vào bến xếp dỡ hàng hóa, dịch vụ kho bãi, ký gửi, đóng gói, bảo quản hàng hóa; tổ chức xếp dỡ hàng hóa lên xe ô tô đảm bảo theo quy định tại Điều 83 của Luật này.

6. Đơn vị kinh doanh dịch vụ trạm dừng nghỉ có quyền, nghĩa vụ tổ chức dịch vụ phục vụ người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ; thực hiện công việc theo hợp đồng ủy thác với đơn vị kinh doanh vận tải.

7. Đơn vị kinh doanh dịch vụ bến xe xây dựng, công bố giá dịch vụ xe ra, vào bến xe theo quy định pháp luật về giá.

8. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bố trí quỹ đất xây dựng bến xe khách hoặc điểm trung chuyển hành khách tại các khu vực trung tâm của đô thị để kết nối liên thông giữa các phương thức vận tải hành khách trong và ngoài đô thị.

Điều 79. Dịch vụ bãi đỗ xe

1. Bãi đỗ xe được tổ chức:

- a) Dịch vụ trông giữ phương tiện;
- b) Dịch vụ bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện;
- c) Dịch vụ sạc điện cho phương tiện;
- d) Dịch vụ khác theo quy định của pháp luật.

2. Trách nhiệm của đơn vị kinh doanh dịch vụ bãi đỗ xe

a) Đảm bảo an ninh, trật tự, vệ sinh môi trường và phòng, chống cháy, nổ tại bãi đỗ xe;

b) Niêm yết công khai nội quy, giá các dịch vụ tại bãi đỗ xe, tên và số điện thoại cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền để chủ xe phản ánh, khiếu nại khi cần thiết;

c) Bồi thường thiệt hại cho người gửi xe nếu để xảy ra mất mát, hư hỏng phương tiện nhận gửi;

d) Kinh doanh các loại dịch vụ quy định tại khoản 1 Điều này;

đ) Thu tiền trông giữ phương tiện;

e) Không được để chủ phương tiện kinh doanh vận tải sử dụng bãi đỗ xe để đón, trả khách hoặc xếp dỡ hàng hóa, đóng gói, sang tải và bảo quản hàng hóa;

g) Có quyền từ chối phục vụ đối với chủ phương tiện không chấp hành nội quy bãi đỗ xe;

h) Chịu sự kiểm tra, giám sát của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

Điều 80. Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa

1. Đại lý vận tải là dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, trong đó tổ chức, cá nhân được đơn vị kinh doanh vận tải ủy quyền thực hiện một hoặc nhiều công đoạn trong quá trình vận tải (trừ công đoạn trực tiếp điều hành phương tiện, người lái xe vận tải hành khách, hàng hoá; quyết định giá cước vận tải).

2. Được thành lập theo quy định của pháp luật.

3. Được hưởng tiền công dịch vụ đại lý vận tải theo thoả thuận với chủ hàng và được ghi trong hợp đồng.

4. Đại lý vận tải hàng hoá khi xếp, dỡ hàng hóa lên xe ô tô đảm bảo theo quy định tại khoản 2, khoản 3 và khoản 4 Điều 83 của Luật này.

Điều 81. Dịch vụ đại lý bán vé

1. Được thành lập theo quy định của pháp luật.

2. Phải có hợp đồng đại lý bán vé với đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt, tuyến cố định.

3. Đơn vị kinh doanh vận tải và dịch vụ đại lý bán vé không được tổ chức đón, trả khách tại địa điểm nơi đặt đại lý bán vé.

Điều 82. Dịch vụ thu gom hàng, dịch vụ chuyển tải, dịch vụ kho bãi hàng hoá

1. Được thành lập theo quy định của pháp luật.

2. Bảo quản hàng hóa theo quy định của chủ hàng và phải có hợp đồng về việc gom hàng, chuyển tải hàng hoặc cho thuê kho bãi hàng hoá với chủ hàng.

3. Đơn vị kinh doanh dịch vụ hoặc người xếp hàng khi xếp hàng hóa lên xe ô tô phải đảm bảo theo quy định tại khoản 2, khoản 3 và khoản 4 Điều 83 của Luật này.

Điều 83. Dịch vụ xếp, dỡ hàng hóa trên phương tiện tham gia giao thông đường bộ

1. Được thành lập theo quy định của pháp luật.

2. Việc xếp hàng hoá trên phương tiện phải đảm bảo các yêu cầu sau:

a) Đảm bảo thực hiện quy định tại Điều 39 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ;

b) Hàng hoá xếp trên xe không được vượt quá khối lượng hàng chuyên chở cho phép tham gia giao thông được ghi trong Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

3. Người xếp hàng chịu trách nhiệm khi vi phạm các quy định về xếp hàng hóa, trừ trường hợp chứng minh được những lỗi đó không do người xếp hàng hoá gây ra hoặc do đơn vị vận tải cung cấp thông tin sai lệch.

4. Người xếp, dỡ hàng hoá chịu trách nhiệm bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hoá theo quy định tại Điều 74 của Luật này.

Điều 84. Dịch vụ cho thuê phương tiện

1. Dịch vụ cho thuê phương tiện bao gồm dịch vụ cho thuê phương tiện để tự lái, dịch vụ cho thuê phương tiện để kinh doanh vận tải và vận tải nội bộ.

2. Dịch vụ cho thuê phương tiện để tự lái là việc tổ chức, cá nhân cho thuê xe ô tô con, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự để người thuê xe tự điều khiển phương tiện.

3. Dịch vụ cho thuê phương tiện để kinh doanh vận tải, vận tải nội bộ là việc tổ chức, cá nhân cho thuê xe ô tô (không bao gồm thuê người lái xe) để bên thuê xe tổ chức hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô hoặc vận tải nội bộ.

4. Đơn vị kinh doanh cho thuê phương tiện để tự lái phải đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Chỉ được cho thuê xe ô tô con, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự khi người thuê có giấy phép lái xe hợp pháp, phù hợp với loại xe muốn thuê;

b) Phải lắp thiết bị giám sát hành trình trên các xe ô tô cho thuê và truyền dữ liệu theo quy định;

c) Không được bố trí lái xe cho người thuê phương tiện;

d) Không được sử dụng phương tiện cho thuê để tự lái tham gia kinh doanh vận tải hành khách có thu tiền hoặc tham gia hoạt động đó theo yêu cầu của bên thứ ba;

đ) Phải ký kết hợp đồng cho thuê phương tiện để tự lái với người thuê kèm theo bản phô tô giấy phép lái xe của người thuê và các giấy tờ khác (nếu có).

5. Người thuê phương tiện để tự lái không được phép sử dụng phương tiện đi thuê để vận tải hành khách, hàng hoá có thu tiền; không được cho bất kỳ bên thứ ba nào thuê lại trừ trường hợp có thoả thuận cụ thể với người cho thuê. Trường hợp thuê xe ô tô để tự lái, không được sử dụng các biện pháp kỹ thuật, trang thiết bị ngoại vi, các biện pháp khác để can thiệp vào quá trình hoạt động, phá hoặc làm nhiễu sóng định vị vệ tinh toàn cầu, sóng viễn thông hoặc làm sai lệch dữ liệu của thiết bị giám sát hành trình lắp trên xe.

6. Đơn vị kinh doanh dịch vụ cho thuê phương tiện để kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, vận tải nội bộ phải đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Được thành lập theo quy định của pháp luật. Riêng đối với nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài chỉ được cung cấp dịch vụ thông qua thành lập liên doanh với đối tác Việt Nam theo tỷ lệ vốn góp theo quy định;

b) Không được bố trí người lái xe cho bên thuê;

c) Phải ký kết hợp đồng cho thuê phương tiện không kèm người lái xe với bên thuê.

Điều 85. Dịch vụ cứu hộ giao thông đường bộ

1. Tổ chức, cá nhân kinh doanh dịch vụ cứu hộ giao thông đường bộ phải đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Được thành lập theo quy định của pháp luật;

b) Phải đảm bảo an toàn giao thông, an toàn lao động trong quá trình thực hiện cứu hộ;

c) Không được sử dụng xe cứu hộ tham gia hoạt động kinh doanh vận tải hàng hoá bằng xe ô tô;

2. Thực hiện quy định tại Điều 48 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Điều 86. Dịch vụ phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải bằng xe ô tô

1. Phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải bằng xe ô tô là giao thức kết nối giữa đơn vị kinh doanh vận tải, người lái xe với hành khách hoặc người thuê vận tải diễn ra trong môi trường điện tử.

2. Tổ chức, cá nhân kinh doanh vận tải bằng xe ô tô sử dụng phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải bằng xe ô tô phải tuân thủ các quy định về kinh doanh, điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, pháp luật về giao dịch điện tử và pháp luật khác có liên quan.

3. Tổ chức, cá nhân cung cấp dịch vụ phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải bằng xe ô tô cho các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô phải tuân thủ các quy định của pháp luật về thương mại điện tử, giao dịch điện tử, pháp luật khác có liên quan.

Chương V

QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HOẠT ĐỘNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 87. Nội dung quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ

1. Xây dựng, ban hành hoặc trình cơ quan có thẩm quyền ban hành và tổ chức thực hiện chính sách, pháp luật; tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, định mức kinh tế - kỹ thuật về hoạt động đường bộ.

2. Xây dựng, ban hành và tổ chức thực hiện quy hoạch, kế hoạch về hoạt động đường bộ.

3. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật trong hoạt động đường bộ.

4. Đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành khai thác, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ.

5. Quản lý hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

6. Tổ chức nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ; đào tạo, bồi dưỡng nguồn nhân lực trong hoạt động đường bộ.

7. Kiểm tra, thanh tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo; xử lý vi phạm pháp luật trong hoạt động đường bộ.

8. Hợp tác quốc tế trong hoạt động đường bộ.

Điều 88. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ

1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ

2. Bộ Giao thông vận tải là cơ quan đầu mối giúp Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ.

3. Bộ, cơ quan ngang Bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ.

4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm tổ chức thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ.

Điều 89. Thanh tra đường bộ

1. 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 đơn vị vận tải, bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, hệ thống kiểm soát tải trọng xe, dịch vụ hỗ trợ vận tải.

2. 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 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 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Chương VI

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 90. Sửa đổi, bổ sung Danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí số 97/2015/QH13

Sửa đổi, bổ sung mục 1.1, bổ sung mục 1.2 thuộc phần V- Phí thuộc lĩnh vực giao thông vận tải trong Danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí số 97/2015/QH13 như sau:

1.1	Phí sử dụng đường bộ thu qua đầu phương tiện giao thông cơ giới đường bộ	Bộ Tài chính
-----	--	--------------

1.2	Phí sử dụng đường bộ cao tốc thu đối với phương tiện lưu thông trên tuyến đường bộ cao tốc do Nhà nước đầu tư, sở hữu, quản lý và khai thác	Bộ Tài chính đối với đường cao tốc thuộc hệ thống quốc lộ; Hội đồng nhân dân cấp tỉnh đối với đường cao tốc thuộc hệ thống đường tỉnh, đường đô thị
-----	---	---

Điều 91. Quy định chuyển tiếp

1. Đối với các dự án đường cao tốc phân kỳ đầu tư đã được quyết định đầu tư trước ngày Luật này có hiệu lực mà chưa đáp ứng đầy đủ các yêu cầu tại Luật này tiếp tục được tiếp tục đầu tư theo lộ trình tại quy hoạch được duyệt.

2. Đối với các tuyến đường cao tốc đã đưa vào khai thác mà chưa có các công trình quy định tại khoản 2 Điều 50 Luật này thì thực hiện xây dựng theo lộ trình do Chính phủ quy định.

3. Đối với mốc lộ giới quy định tại khoản 7 Điều 18 Luật này đã được cắm theo cấp đường quy hoạch, được cấp có thẩm quyền phê duyệt, khi có sự thay đổi về cấp đường theo quy hoạch mới thì các đoạn tuyến qua khu vực, địa hình khó khăn, mà không đủ quỹ đất để cắm lại mốc lộ giới theo quy hoạch mới nhưng chiều rộng phần đất hành lang an toàn đường bộ còn đủ để xây dựng tuyến đường theo quy hoạch, đủ phần đất để bảo trì, bảo vệ đường bộ, bảo đảm an toàn giao thông, tầm nhìn xe chạy sẽ được giữ nguyên mốc lộ giới.

4. Việc thu phí sử dụng đường bộ qua đầu phương tiện được tiếp tục thực hiện theo quy định hiện hành cho đến khi có quy định khác của Chính phủ.

Điều 92. Hiệu lực thi hành

1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2025.

2. Luật này thay thế Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 ngày 13 tháng 11 năm 2008.

3. Luật này bãi bỏ Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch số 35/2018/QH14 ngày 20 tháng 11 năm 2018.

Luật này đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khoá ... , kỳ họp thứ thông qua ngày... tháng... năm...

CHỦ TỊCH QUỐC HỘI

Vương Đình Huệ

Số: 9744/BC-BGTVT

Hà Nội, ngày 30 tháng 8 năm 2023

BÁO CÁO
Tổng kết thi hành 13 năm Luật Giao thông đường bộ năm 2008

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 bao gồm 8 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 này thay thế Luật giao thông đường bộ năm 2001.

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 2 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 thêm trên mô tô, xe gắn máy là dưới 14 tuổi và xe đạp là dưới 7 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 năm 2008 đã xuất hiện một số tồn tại và các vấn đề phát sinh: (i) các đô thị chưa đảm bảo quy định về tỉ lệ % diện tích đất dành cho đường bộ; (ii) phương tiện giao thông cá nhân phát triển nhanh với nhiều loại hình công nghệ tiên tiến; (iii) kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ từ giao thông nông thôn đến giao thông đô thị, hệ thống quốc lộ và đường cao tốc đã phát triển mạnh, tuy nhiên, vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải, tính kết nối và sự đồng bộ chưa cao; (iv) vận tải công cộng chưa đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân; (v) tai nạn giao thông đường bộ giảm liên tục trong các năm qua, nhưng kết quả của việc hạn chế và giảm tai nạn giao thông chưa bền vững, số người bị chết, bị thương do tai nạn giao thông vẫn ở mức cao và còn tiềm ẩn nguy cơ gia tăng, tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng trên đường bộ vẫn còn thường xuyên xảy ra.

Trên cơ sở tổng kết 13 năm thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008 của các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương và thực tiễn công tác quản lý, Bộ Giao thông vận tải báo cáo như sau:

Phần thứ nhất

KẾT QUẢ TRIỂN KHAI THỰC HIỆN

LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ NĂM 2008

I. Tình hình xây dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008

Ngay sau khi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được Quốc hội thông qua, Bộ Giao thông vận tải và các Bộ, ngành liên quan đã chủ động, tích cực xây dựng các văn bản hướng dẫn thực hiện; triển khai xây dựng, thực hiện các đề án quy hoạch, chiến lược và các đề án khác trong lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ.

Đến nay Chính phủ, các Bộ, cơ quan ngang Bộ đã ban hành đầy đủ các văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008. Tính đến hết tháng 31/2012 có 33 văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết Luật Giao thông đường bộ năm 2008 (*chi tiết tại Danh mục kèm theo báo cáo*).

Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đã ban hành tương đối đầy đủ các văn bản hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 theo phân cấp. Ngoài các văn bản quy phạm pháp luật này, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương còn ban hành các Quyết định, Chỉ thị nhằm tăng cường công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông trên địa bàn; nâng cao trách nhiệm của cơ quan, đơn vị trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông, công tác quy hoạch phát triển giao thông vận tải của địa phương.

Nhìn chung, các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn, triển khai thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 cơ bản đáp ứng được yêu cầu về nội dung, hình thức, trình tự, thủ tục và thẩm quyền ban hành, tạo cơ sở pháp lý cho công tác xây dựng, triển khai thực hiện chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông

đường bộ, thúc đẩy sự phát triển của ngành giao thông vận tải, góp phần quan trọng vào công cuộc phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh của đất nước.

Công tác cải cách hành chính mà trọng tâm là cải cách thủ tục hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ được chú trọng, đã từng bước tạo sự hài lòng của người dân và doanh nghiệp. Bộ Giao thông vận tải thường xuyên rà soát, tăng cường rà soát theo chuyên đề 100% các thủ tục hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ; qua rà soát, nghiên cứu sửa đổi, bổ sung văn bản quy phạm pháp luật có liên quan để điều chỉnh các nội dung như thành phần hồ sơ, yêu cầu của thủ tục hành chính, thời gian thực hiện, trình tự, cách thức thực hiện thủ tục hành chính, v.v...

Đặc biệt, Bộ Giao thông vận tải đã triển khai việc cung cấp dịch vụ công trực tuyến mức độ 4 đối với thủ tục cấp giấy phép lái xe quốc tế; mức độ 3, 4 đối với thủ tục đổi giấy phép lái xe và các thủ tục trong lĩnh vực vận tải đường bộ, cung cấp dịch vụ công trực tuyến mức độ 4 đối với 05 thủ tục về chấp thuận cơ sở đào tạo thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ, về cấp chứng chỉ thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ.

II. Công tác tuyên truyền, phổ biến Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành

Công tác tuyên truyền, phổ biến Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành được xác định là công tác trọng tâm, lâu dài, đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao ý thức chấp hành pháp luật của người dân, đặc biệt của cán bộ, công chức và viên chức nhằm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, từng bước kiểm chế, giảm thiểu tai nạn và ùn tắc giao thông.

Các cơ quan thông tin đại chúng đã tăng thời lượng tuyên truyền và phổ biến pháp luật với nhiều hình thức và nội dung phong phú như: Đài Truyền hình Việt Nam với chương trình Chào buổi sáng, Đài Tiếng nói Việt Nam với chương trình VOV giao thông; các báo in, báo điện tử đã có chuyên mục riêng về an toàn giao thông để thường xuyên cập nhật, phổ biến các chính sách về giao thông vận tải đường bộ.

Chính phủ đã chỉ đạo Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, các tổ chức chính trị - xã hội và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức triển khai các hoạt động: tháng an toàn giao thông hàng năm; tuần lễ an toàn giao thông toàn cầu; hưởng ứng "Thập kỷ hành động vì An toàn giao thông đường bộ 2011- 2020". Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam, Trung ương Hội phụ nữ Việt Nam, Trung ương Đoàn thanh niên cộng sản Hồ Chí Minh, Hội Cựu chiến binh Việt Nam, Hội Nông dân Việt Nam đẩy mạnh các hoạt động tuyên truyền, vận động, phát động phong trào với nhiều hình thức phong phú. Các doanh nghiệp trong nước, các doanh nghiệp nước ngoài tại Việt Nam, các tổ chức quốc tế, tổ chức phi Chính phủ đã quan tâm tài trợ, giúp đỡ cho các hoạt động giáo dục, tuyên truyền an toàn giao thông đường bộ. Chuyên đề

tuyên truyền các vấn đề liên quan đến nồng độ cồn đã được Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia phối hợp với các cơ quan thông tin, báo chí, nhất là Đài Truyền hình Việt Nam, Đài Tiếng nói Việt Nam tiến hành thường xuyên với các thông điệp có ý nghĩa, tác động mạnh mẽ đến người tham gia giao thông.

Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, các Bộ, ngành liên quan và các địa phương đã có nhiều hoạt động cụ thể triển khai thực hiện công tác này thông qua các hình thức tuyên truyền, phổ biến đa dạng, phong phú để phù hợp với từng đối tượng cụ thể như tổ chức hội thảo, hội nghị, hội thi, phát sách, tờ rơi, đăng báo, bản tin, đăng tải trên Cổng thông tin điện tử, internet...kết hợp với thực hiện tuyên truyền, giải thích trong khi tuần tra, kiểm soát và xử phạt vi phạm hành chính.

Qua công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật, cán bộ, công chức, viên chức, người lao động trong ngành giao thông vận tải được tiếp cận với các quy định về giao thông vận tải đường bộ, giúp mọi đối tượng hiểu và chấp hành tốt pháp luật của nhà nước, hạn chế các hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ, góp phần bảo đảm trật tự an toàn giao thông; ý thức của nhân dân nói chung và của người tham gia giao thông nói riêng đã có nhiều chuyển biến tích cực, huy động được sức mạnh của cả hệ thống chính trị vào công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

III. Về chính sách, chiến lược, quy hoạch giao thông vận tải đường bộ và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Trong quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của Trung ương và địa phương đều xác định tầm quan trọng của giao thông vận tải trong việc phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh với định hướng: ưu tiên tập trung phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, đảm bảo phù hợp và có tính kết nối giữa giữa hệ thống giao thông của địa phương và hệ thống giao thông trên quốc lộ, hệ thống giao thông giữa các vùng kinh tế; huy động tối đa nguồn lực cho đầu tư phát triển hệ thống hạ kết cấu hạ tầng giao thông; dành quỹ đất hợp lý phát triển giao thông công cộng.

Trên cơ sở các chính sách đã được hoạch định, nguồn lực để đầu tư phát triển, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ có trọng tâm, trọng điểm, tập trung vào các công trình, dự án lớn, có sức lan tỏa, nâng cao năng lực khai thác của toàn hệ thống: cơ bản hoàn thành mở rộng QL 1, đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên và Bình Phước; các tuyến đường bộ cao tốc quan trọng, nâng tổng chiều dài đường bộ cao tốc lên 969 km, tăng 880 km so với năm 2011; giao thông địa phương cũng được quan tâm phát triển, kết nối tốt với hệ thống giao thông quốc gia, hình thành mạng lưới giao thông liên hoàn, tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển dịch vụ vận tải.

Năm 2021, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 1/9/2021 phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Đây là quy hoạch chuyên ngành đầu tiên được phê duyệt theo Luật Quy hoạch, được đánh giá có quy mô, phạm vi và sức ảnh hưởng lớn trong 37 quy hoạch chuyên ngành quốc gia của cả nước. Quy

hoạch này xây dựng trên cơ sở kế thừa các giá trị của quy hoạch trước đây, đồng thời phân tích kỹ vai trò lợi thế từng phương thức vận tải trên 30 hành lang vận tải chính, để tăng cường tính kết nối đồng bộ giữa các chuyên ngành cũng như kết nối các vùng miền; đồng bộ với các quy hoạch các ngành, địa phương có liên quan hướng đến mục tiêu phát triển bền vững gắn với bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu; phân bổ, khai thác và sử dụng hợp lý, hiệu quả nguồn tài nguyên thiên nhiên; đảm bảo tính kết nối vùng miền và các phương thức vận tải đáp ứng nhu cầu vận tải với tầm nhìn dài hạn đến 2050; các giải pháp thực hiện đã quan tâm đặc biệt đến tính khả thi của việc thu hút nguồn vốn, phân cấp, phân quyền.¹

Việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hình thức BOT, BT, BTO đạt được nhiều thành tựu quan trọng. Chính phủ đã xây dựng và trình Quốc hội ban hành các cơ chế chính sách về đầu tư, đặc biệt đầu tư theo hình thức đối tác công tư, thông qua đó huy động các nguồn lực của xã hội tham gia vào đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, nhiều tuyến đường cao tốc và quốc lộ đã và đang được đầu tư xây dựng theo hình thức BOT như các tuyến đường cao tốc Hà Nội - Bắc Giang, Bắc Giang - Lạng Sơn, Trung Lương - Mỹ Thuận, các đoạn tuyến cao tốc phía Đông, hầm Hải Vân, Hầm Đèo Cả, tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) nối Trà Lĩnh (tỉnh Cao Bằng), tuyến Thái Nguyên - Chợ Mới, Hòa Lạc Hòa Bình, QL.6 (đoạn Lương Sơn - Hòa Bình), đường Hồ Chí Minh đoạn từ QL.2 đến Dương Nội và nâng cấp mở rộng QL.32 đoạn từ Cổ Tiêt đến cầu Trung Hà Phú Thọ, cầu Việt Trì, cầu Văn Lang tại Phú Thọ, QL.3 đoạn Thái Nguyên - Chợ Mới, v.v... có tổng mức đầu tư hàng trăm nghìn tỷ đồng. Tính đến năm 2021, đã kêu gọi đầu tư ngoài ngân sách nhà nước cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ được 2.234 km trên hệ thống quốc lộ. Qua đó, hệ thống đường bộ được cải thiện rõ rệt góp phần quan trọng vào phát triển kinh tế, xã hội.

Tính đến nay, toàn bộ hệ thống đường bộ cả nước dài 608.975 km, tăng 77% so với năm 2010; trong đó quốc lộ (154 tuyến) dài 24.885 km chiếm 4,09%, tăng

¹ Kết quả chủ yếu của quy hoạch mạng lưới đường bộ:

(1) Cao tốc: Đến năm 2030, có khoảng 5.004 km đường bộ cao tốc (tăng khoảng 3.841 km so với năm 2021), đến năm 2050 mạng lưới đường bộ cao tốc cơ bản hoàn thiện với 41 tuyến, tổng chiều dài khoảng 9.014 km, bao gồm:

Trục dọc Bắc Nam (02 tuyến): Tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông (Từ Lạng Sơn - Cà Mau) chiều dài khoảng 2.063 km, quy mô 4 - 10 làn xe; Tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây, chiều dài khoảng 1.205 km, quy mô 4 - 6 làn xe; Khu vực phía Bắc gồm 14 tuyến, chiều dài khoảng 2.305 km, quy mô 4 - 6 làn xe; Khu vực miền Trung - Tây Nguyên gồm 10 tuyến, chiều dài khoảng 1.431 km, quy mô 4 - 6 làn xe; Khu vực miền Nam gồm 10 tuyến, chiều dài khoảng 1.290 km, quy mô 4 - 10 làn xe. Vành đai đô thị Thủ đô Hà Nội gồm 3 tuyến, chiều dài khoảng 425 km, quy mô 4 - 6 làn xe; vành đai đô thị Thành phố Hồ Chí Minh gồm 2 tuyến, chiều dài khoảng 295 km, quy mô 4 - 8 làn xe.

(2) Mạng lưới Quốc lộ: gồm 172 tuyến, tổng chiều dài khoảng 29.795 km (tăng 5.474 km so với năm 2021), phân chia thành quốc lộ chính yếu và thứ yếu, tiêu chuẩn kỹ thuật tối thiểu cấp III đối với đoạn đường thông thường và cấp IV đối với đoạn khó khăn;

(3) Đường bộ ven biển: Qua địa phận 28 tỉnh, thành phố, tổng chiều dài khoảng 3.034 km, quy mô 2 - 4 làn xe, hướng tuyến các đoạn không đi trùng các quốc lộ, cao tốc được quyết định trong quy hoạch tỉnh. Bộ Giao thông vận tải đầu tư đoạn đi trùng quốc lộ, cao tốc; các địa phương ưu tiên bố trí nguồn vốn đầu tư các đoạn còn lại trước năm 2030.

44% so với năm 2010, đường cao tốc có 17 tuyến dài 1.128 km chiếm 0,2% (năm 2008 chưa có); hệ thống đường địa phương dài 582.962 km chiếm 95,73% chiều dài hệ thống, tăng 84% so với năm 2010, bao gồm: Đường tỉnh 28.142 km, chiếm 4,62%, tăng 11% so với năm 2010; đường đô thị 27.688 km chiếm 4,55%, tăng 47% so với năm 2010; đường huyện 56.630 km chiếm 9,3%, tăng 19% so với 2010; đường xã 150.601 km chiếm 24,73% tăng 2% so với 2010; đường thôn, xóm, bản ấp và trục chính nội đồng 311.855 km chiếm 51,20%, tăng 305% so với 2010; đường chuyên dùng 8.046 km chiếm 1,32% .

Giai đoạn từ năm (2008-2021), Bộ Giao thông vận tải đã chủ động và chung tay triển khai đầu tư xây dựng các đề án, dự án về Giao thông nông thôn. Kết quả đã xây dựng mới 2.683 cầu, nâng cấp 1.915,4 km đường, bảo trì 67.628 km đường GTNT với tổng vốn đầu tư 12.707 tỷ đồng từ nguồn ODA, đối ứng của Chính phủ và đóng góp tự nguyện của tổ chức, cá nhân bằng hình thức xã hội hóa. Tổng các nguồn vốn dành cho GTNT thời kỳ 2008-2021 là 464.488 tỷ đồng, gồm đầu tư xây dựng 434.919 tỷ đồng, bảo trì hạ tầng GTNT đường bộ 28.880 tỷ và đường thủy 1.083 tỷ đồng.

Đồng thời, để tăng cường nguồn thu cho ngân sách nhà nước nhằm đảm bảo nguồn kinh phí cho đầu tư, phát triển, quản lý, bảo trì đường bộ, Bộ Giao thông vận tải đang báo cáo Chính phủ đề trình Quốc hội phê duyệt cơ chế thu tiền sử dụng đường bộ nộp vào ngân sách nhà nước đối với các tuyến đường cao tốc do Nhà nước đầu tư.

IV. Về quy tắc giao thông đường bộ

Các văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh quy tắc giao thông đường bộ đã được ban hành đầy đủ là cơ sở cho người tham gia giao thông thực hiện cũng như bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ. Hệ thống báo hiệu đường bộ được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ (QCVN 41:2019/BGTVT) về cơ bản phù hợp với các quy định của pháp luật cũng như các điều ước quốc tế mà Việt Nam đã tham gia như: Hiệp định GMS, Hiệp định về tạo thuận lợi cho vận tải các nước ASEAN, ... đặc biệt là Công ước về giao thông đường bộ năm 1968, Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968.

Công tác tổ chức giao thông, điều khiển giao thông được Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố hết sức chú trọng, kiểm tra, rà soát, điều chỉnh nhằm đảm bảo việc phân làn, phân tuyến, lắp đặt báo hiệu đường bộ, chỉ huy, hướng dẫn giao thông hợp lý, đúng quy định, tạo điều kiện thuận lợi cho người tham gia giao thông chấp hành tốt các quy tắc giao thông.

V. Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

1. Phân loại đường bộ, tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ

Mạng lưới đường bộ được chia thành sáu hệ thống, gồm quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị và đường chuyên dùng. Thẩm quyền phân loại, điều chỉnh hệ thống đường bộ và đặt tên, số hiệu đường bộ cũng đã được quy định trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

Tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia các cấp đường đã được Bộ Giao thông vận tải xây dựng, Bộ Khoa học và công nghệ công bố, hướng dẫn thực hiện đầy đủ trong đó có tiêu chuẩn kỹ thuật đường cao tốc và các cấp kỹ thuật khác.

2. Phạm vi đất dành cho đường bộ, các quy định về đảm bảo kỹ thuật và an toàn giao thông

Quy định về phạm vi đất dành cho đường bộ, giới hạn hành lang an toàn được quy định chi tiết tại Nghị định số 11/2010/NĐ-CP, Nghị định số 100/2013/NĐ-CP của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Trên cơ sở kết quả triển khai thực hiện Quyết định số 1856/QĐ-TTg ngày 27/12/2007, Bộ Giao thông vận tải đã báo cáo Chính phủ ban hành Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 phê duyệt Kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ, đường sắt giai đoạn 2014-2020; Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quyết định số 3067/QĐ-BGTVT ngày 11/8/2014 về kế hoạch triển khai thực hiện Quyết định số 994/QĐ - TTg; các cơ quan quản lý đường bộ đã phối hợp với chính quyền địa phương thực hiện rà soát, thống kê hiện trạng hành lang an toàn đường bộ, trên cơ sở đó tuyên truyền, vận động và xử lý các vi phạm quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Công tác thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đường bộ: theo quy định tại Luật Giao thông đường bộ năm 2008, công trình đường bộ phải được thẩm định về an toàn giao thông từ khi lập dự án, thiết kế, thi công, trước và trong quá trình khai thác. Về cơ bản, đến nay đã tương đối đầy đủ các văn bản quy phạm pháp luật để triển khai thực hiện. Công tác đào tạo, cấp chứng chỉ Thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ đã và đang được triển khai theo Nghị định số 11/2010/NĐ-CP, Nghị định 64/2016/NĐ-CP, Nghị định số 125/2018/NĐ-CP, Thông tư số 29/2017/TT-BGTVT ngày 01/9/2017. Tính đến 31/12/2021 đã đào tạo được nhiều khóa học và cấp được 1.602 chứng chỉ thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ. Nhiều công trình đường bộ cải tạo, nâng cấp, xây dựng mới; nhiều đoạn, tuyến đường bộ đang khai thác được thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đã phát huy được sự ưu việt của công tác thẩm định an toàn giao thông. Trong thời gian tới, Bộ Giao thông vận tải triển khai đề án tăng cường công tác thẩm định, thẩm tra an toàn giao thông trên đường cao tốc và quốc lộ để đảm bảo yêu cầu đặt ra hiện nay.

Về thi công trên đường bộ đang khai thác: các quy định về việc thi công trên đường bộ đang khai thác tương đối đầy đủ và chi tiết, đơn giản hóa các thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho các đơn vị thi công, nhưng vẫn đáp ứng nhiệm vụ quản lý nhà nước, bảo đảm giao thông qua khu vực thi công được an toàn, thông suốt.

Triển khai thực hiện Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 và Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/6/2007, số Nghị quyết số 88/NQ-CP ngày 24/8/2011 của Chính phủ, công tác quản lý hành lang an toàn đường bộ, đầu nối đường nhánh vào quốc lộ đã được chú trọng, góp phần nâng cao hiệu quả khai thác sử dụng kết cấu hạ tầng. Đến tháng 01 năm 2021, đã có 61/63 địa phương có quy hoạch đầu nối đường nhánh vào quốc lộ, đồng thời, thực hiện

xóa bỏ nhiều điểm đầu nối trái phép và cải tạo, nâng cấp được nhiều nút giao điểm đầu nối mất an toàn giao thông.

3. Công tác quản lý, khai thác, bảo trì đường bộ

Xác định công tác quản lý, bảo trì đường bộ có vai trò quan trọng trong việc đảm bảo an toàn vận hành, khai thác và kéo dài tuổi thọ công trình, tiết kiệm được các khoản chi phí sửa chữa lớn hoặc đầu tư xây dựng mới. Chính vì vậy, công tác bảo trì đường bộ trong thời gian qua đã được thực hiện thường xuyên, kịp thời.

Năm 2013, Quỹ bảo trì đường bộ chính thức đi vào hoạt động với số thu phí của Quỹ Bảo trì trung ương năm 2013 đạt 4.668 tỷ, năm 2014 đạt 5.785 tỷ, năm 2015 đạt 6.791 tỷ, năm 2016 đạt 7.603 tỷ, năm 2017 đạt 7.878 tỷ, năm 2018 là 8.317 tỷ đồng và năm 2019 là 8.958 tỷ đồng từ phí sử dụng đường bộ thu qua đầu phương tiện. Đối với hệ thống quốc lộ, số thu của Quỹ năm 2013 đáp ứng 100%, năm 2014 đáp ứng được 39%, năm 2015 đáp ứng được 50%, năm 2016 đáp ứng được 46% và năm 2017 đáp ứng được 45%, năm 2018, 2019 đáp ứng được 35% nhu cầu vốn cho hoạt động quản lý, bảo trì đường bộ. Mặc dù Quỹ chưa đáp ứng được toàn bộ nhu cầu quản lý, bảo trì, ngân sách nhà nước vẫn phải cấp bù, tuy nhiên các số liệu này cho thấy, Quỹ bảo trì đường bộ là nguồn lực chính cho công tác quản lý bảo trì hệ thống đường bộ trước nhu cầu ngày càng cao về vốn và yêu cầu hiện đại hoá công tác quản lý bảo trì.

Từ năm 2020, Thực hiện theo quy định về Nghị định số 09/2020/NĐ-CP ngày 13/01/2020 của Chính phủ về bãi bỏ một số văn bản quy phạm pháp luật về Quỹ bảo trì đường bộ. Nguồn thu phí sử dụng đường bộ thực hiện nộp vào ngân sách nhà nước và công tác chi quản lý, khai thác, bảo trì đường bộ được giao từ dự toán chi ngân sách nhà nước hàng năm theo quy định của Luật Ngân sách và tạo sự chủ động cho công tác chi theo dự toán giao.

Ngày 06/3/2013, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quyết định số 538/QĐ-BGTVT về phê duyệt Đề án đổi mới toàn diện công tác quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ. Trên cơ sở đó, đã chuyển toàn bộ các doanh nghiệp bảo trì ra khỏi hệ thống các cơ quan quản lý đường bộ và thực hiện đấu thầu qua mạng 100% các gói thầu duy tu, bảo dưỡng toàn bộ hệ thống quốc lộ đủ điều kiện; thông qua đó huy động các nguồn lực của xã hội tham gia công tác bảo trì đường bộ, đảm bảo công khai, minh bạch; áp dụng kịp thời các tiến bộ khoa học kỹ thuật, công nghệ mới vào công tác quản lý, bảo trì để sử dụng có hiệu quả nguồn kinh phí được giao; thông qua đó đảm bảo, duy trì chất lượng công trình đường bộ, khắc phục kịp thời các sự cố, hư hỏng trong quá trình khai thác, bảo đảm giao thông thuận lợi, thông suốt và an toàn, đáp ứng yêu cầu đảm bảo phát triển kinh tế xã hội, an ninh quốc phòng. Bộ Giao thông vận tải cũng đã ban hành quy định tiêu chí giám sát, nghiệm thu kết quả bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo chất lượng thực hiện và việc áp dụng hình thức bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; đồng thời hướng dẫn các địa phương triển khai thực hiện tốt công tác quản lý, bảo trì hệ thống đường địa phương.

Hệ cơ sở dữ liệu đường bộ đã được xây dựng, dần đáp ứng được yêu cầu quản lý hiện đại như: cơ sở dữ liệu về quản lý tài sản đường bộ, tình trạng mặt đường, quan trắc cầu dây văng, cầu trên quốc lộ, cầu trên đường địa phương, số hóa hồ sơ bảo trì đường bộ, cơ sở dữ liệu tải trọng cầu, cấp đường, khổ giới hạn đường và tình trạng kỹ thuật đường bộ giao cắt với đường sắt đã được công bố đăng tải công khai trên trang thông tin điện tử. Hệ thống Quản lý tài sản đường bộ RAMS đã hoàn thành xây dựng cơ sở dữ liệu 32 loại tài sản đường bộ theo Nghị định số 33/2019/NĐ-CP ngày 23/4/2019 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; Hệ thống Quản lý cầu quốc lộ VBMS đã hoàn thành xây dựng cơ sở dữ liệu 7679 cầu trên quốc lộ; Hệ thống Quản lý cầu địa phương LBMS đã hoàn thành xây dựng cơ sở dữ liệu 4148 cầu trên các tuyến đường địa phương quản lý; Hệ thống Quản lý tình trạng mặt đường PMS đã hoàn thành xây dựng cơ sở dữ liệu L tình trạng mặt đường của 55.345km làn/24.594 km đường quốc lộ; Hệ thống quan trắc Cầu dây văng SHMS đã xây dựng hệ thống quản lý cơ sở dữ liệu quan trắc dao động tại 04 cầu lớn: Bãi Cháy, Mỹ Thuận, Rạch Miễu và Cần Thơ; Hệ thống quản lý hồ sơ số hóa lưu trữ cơ sở dữ liệu hồ sơ bảo trì đường bộ tại các Cục quản lý đường bộ qua các năm.

Công tác quản lý các dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tác được theo dõi, quan tâm sát sao trong giai đoạn vận hành, khai thác các dự án (chủ yếu là dự án BOT, BOO); ngoài việc theo dõi, đôn đốc, thanh tra, kiểm tra việc quản lý, khai thác, bảo trì các dự án BOT, các cơ quan có thẩm quyền đã chú trọng đến việc theo dõi, giám sát doanh thu thu phí của các dự án BOT nhằm đảm bảo tiền dịch vụ sử dụng đường bộ thu đúng, thu đủ, công khai, minh bạch và được quyết toán, điều chỉnh thời gian thu phí của từng dự án phù hợp với tình hình thực tế.

Từ năm 2017, việc thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ của các dự án BOT bắt đầu triển khai theo hình thức điện tử tự động không dừng theo Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg ngày 27 tháng 3 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng. Đến nay, thực hiện Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 17/06/2020 việc thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử không dừng, đã có 112 trạm thu phí trên toàn quốc đưa vào vận hành hệ thống thu phí điện tử không dừng (trong đó Bộ GTVT quản lý 69 trạm, địa phương quản lý 43 trạm, bao gồm 77 trạm thuộc dự án BOO1 và 35 trạm thuộc dự án BOO2). Hệ thống dữ liệu của hai dự án BOO1 và BOO2 đã được kết nối để đảm bảo chủ phương tiện chỉ cần sử dụng 1 thẻ thu phí điện tử không dừng để lưu thông qua 112 trạm thu phí có lắp đặt hệ thống thu phí không dừng. Các Nhà cung cấp dịch vụ đã phát triển hơn 2,5 triệu khách hàng, tỷ lệ khách hàng sử dụng ETC đã đạt khoảng 65-70%, tỷ lệ sử dụng ETC tại các trạm thu phí đều đạt trên 50%. Theo thống kê của các Nhà cung cấp dịch vụ, hiện nay đã có 40.248 phương tiện xe biển xanh đã dán thẻ đầu cuối (BOO1 18.653 phương tiện, BOO2: 21.595 phương tiện). Đồng thời hiện đang tiếp tục khẩn trương thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ về việc thí điểm chỉ áp dụng hình thức

thu phí ETC đối với một số tuyến cao tốc tại mỗi vùng miền, trong năm 2022 lựa chọn tuyến cao tốc Hà Nội – Hải Phòng (là tuyến cao tốc do Bộ Giao thông vận tải là cơ quan có thẩm quyền, có tuyến QL5 chạy song hành và cũng do VIDIFI tổ chức thu phí) để triển khai thí điểm chỉ áp dụng hình thức thu phí điện tử không dừng.

VI. Về quản lý phương tiện và người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

1. Quản lý phương tiện giao thông đường bộ

Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật để triển khai thực hiện các quy định về quản lý xe cơ giới, xe máy chuyên dùng đã góp phần kiểm soát chặt chẽ chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, loại bỏ phương tiện hết niên hạn sử dụng, nâng cao trách nhiệm của nhà sản xuất và cơ quan quản lý đối với chất lượng, bảo vệ người tiêu dùng, giảm thiểu tai nạn giao thông.

Về công tác kiểm định xe cơ giới, xe máy chuyên dùng đang khai thác: thông qua quy định về việc phương tiện giao thông cơ giới đường bộ phải thực hiện kiểm tra định kỳ về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đã loại bỏ được các phương tiện không đạt tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường tham gia giao thông, giảm thiểu tai nạn giao thông do nguyên nhân kỹ thuật.² Tính đến hết tháng 12/2021, tổng số xe cơ giới đang lưu hành là 4,554,590³ xe; tổng số lượt phương tiện vào kiểm định từ năm 2012 đến hết tháng 12/2021 là 30,456,570⁴ xe và số lượt phương tiện đạt là 26,013,315⁵ xe; số lượng xe, máy chuyên dùng đã được kiểm định là 80,114⁶ xe; kiểm tra xe cơ giới, xe máy chuyên dùng sản xuất, lắp ráp mới là 58.941.459⁷ xe; kiểm tra xe cơ giới, xe máy chuyên dùng nhập khẩu là 3.622.319⁸ xe.

Về công tác kiểm định kỹ thuật an toàn xe của lực lượng quân sự: Bộ Quốc phòng đã thực hiện nghiêm túc việc đăng ký, quản lý và kiểm định xe- máy của Quân đội sử dụng vào mục đích quốc phòng, đảm bảo 100% xe - máy trong Quân đội được đăng ký, quản lý, khai thác, sử dụng đúng quy định; các phương tiện khi tham gia giao thông đều được kiểm định về thông số an toàn kỹ thuật cao. Các trung tâm, trạm kiểm định thực hiện nghiêm tiêu chuẩn, quy định về kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe - máy quân sự (từ

² Trong số 8.077 vụ tai nạn giao thông của 9 tháng đầu năm 2012 chỉ có 53 vụ tai nạn có nguyên nhân do thiết bị không đảm bảo an toàn (chiếm 0,7% - số liệu do Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia cung cấp).

³ Trong đó: 2,707,109 xe con; 175,387 xe khách; 1,503,467 xe tải; 44,302 xe chuyên dùng; 124,325 các loại xe khác (romôóc, somi romôóc,...).

⁴ Trong đó năm 2012: 2.011.670; năm 2013: 2.204.952; năm 2014: 2.449.916; năm 2015: 2.462.482; năm 2016: 2.722.468; năm 2017: 3.080.081; năm 2018: 3.504.791; năm 2019: 3.505,005; năm 2020: 4,191,979; năm 2021: 4,323,226

⁵ Trong đó năm 2012: 1.627.368; năm 2013: 1.811.359; năm 2014: 1.846.629; năm 2015: 1.990.732; năm 2016: 2.289.221; năm 2017: 2.613.830; năm 2018: 3.056.766 ; năm 2019: 3,082,537; năm 2020: 3,754,301; năm 2021: 3,940,572.

⁶ Năm 2012: 5.690; Năm 2013: 5.750; Năm 2014: 4.251; Năm 2015: 4.123; Năm 2016: 9.056; Năm 2017: 9.328; Năm 2018: 9.656; Năm 2019: 9.904; Năm 2020: 10,584, Năm 2021: 10864.

⁷ Trong đó: 55.929.940 mô tô; 2.969.042 ô tô; 42.477 romôóc, somi romôóc.

⁸ Trong đó: 1.797.305 mô tô; 1.349.446 ô tô; 71.423 romôóc, somi romôóc; 404.145 xe máy chuyên dùng.

2008 - 2017 các trung tâm, trạm kiểm điện xe - máy quân sự đã kiểm định được 456.500 lượt xe).

Thông qua việc đẩy mạnh công tác quản lý xe - máy, bảo đảm kỹ thuật, kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe - máy quân sự, chất lượng xe - máy quân sự đã được nâng lên một bước, góp phần làm giảm thiểu tai nạn giao thông xảy ra hàng năm, tỷ lệ số vụ tai nạn giao thông vì lý do kỹ thuật giảm từ 1,3% năm 2008 xuống còn 0,6% năm 2011.

Về công tác kiểm định kỹ thuật an toàn xe của lực lượng công an nhân dân: Bộ trưởng Bộ Công an đã ban hành Thông tư số 29/2012/TT - BCA ngày 18/5/2012 quy định về tổ chức kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe ô tô, xe máy chuyên dùng trong lực lượng công an nhân dân; do số lượng xe của ngành Công an không nhiều, Bộ Công an đã xây dựng 01 Trung tâm kiểm định kỹ thuật với phương thức hoạt động được thực hiện trên dây chuyền tự động hiện đại để kiểm tra kỹ thuật an toàn xe của ngành Công an, đáp ứng được yêu cầu hiện nay⁹. Đến nay, Bộ Công an đã kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho 21.147 lượt xe cơ giới của lực lượng Công an nhân dân.

Về quản lý xe máy chuyên dùng tham gia giao thông: quy định về cấp, đổi, thu hồi đăng ký biển số xe máy chuyên dùng thực hiện theo quy định tại Thông tư số 20/2010/TT-BGTVT ngày 30/7/2010 và hiện nay là Thông tư số 22/2019/TT-BGTVT ngày 12/6/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang nghiên cứu xây dựng phần mềm quản lý công tác cấp đăng ký, biển số xe máy chuyên dùng. Việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với các loại xe máy chuyên dùng khi nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp, cải tạo và khai thác sử dụng trong giao thông vận tải được quy định Thông tư số 23/2009/TT-BGTVT ngày 15/10/2009, Thông tư số 89/2015/TT-BGTVT ngày 31/12/2015. Tính đến hết năm 2021, Bộ Giao thông vận tải đã cấp đăng ký, biển số cho 136.380 xe máy chuyên dùng.

Bộ Giao thông vận tải cũng đã ban hành các Thông tư để quản lý đối với xe chở hàng 4 bánh có gắn động cơ (Thông tư số 16/2014/TT-BGTVT, Thông tư số 42/2018/TT-BGTVT) và quy định về điều kiện đối với xe chở người bốn bánh có gắn động cơ và người điều khiển tham gia giao thông trong phạm vi hạn chế (Thông tư số 86/2014/TT-BGTVT, Thông tư số 42/2018/TT-BGTVT).

Về đăng ký phương tiện giao thông cơ giới đường bộ: các văn bản quy phạm pháp luật trong công tác đăng ký, quản lý xe đã được Bộ Công an chủ động xây dựng, sửa đổi, bổ sung đáp ứng được yêu cầu quản lý, cải cách hành chính hiện nay. Công tác này được xác định không chỉ là nhiệm vụ quản lý hành chính nhà nước mà còn là hoạt động nghiệp vụ phục vụ các yêu cầu công tác của lực lượng Công an như tra cứu, xác minh, truy nguyên, thu thập chứng cứ, xử lý vi phạm... trong công tác phòng ngừa, điều tra, xử lý tội phạm và các vi phạm khác. Thực tế từ hoạt động đăng ký, quản lý phương tiện giao thông cơ giới

⁹ Trong 3 năm (2009-2012) đã tổ chức kiểm định kỹ thuật an toàn 2.052 xe của Bộ Công an, 761 xe của Công an Hà Nội, 118 xe của Công an Vĩnh Phúc; trong đó năm 2009 kiểm định 1.057 xe đạt 865 xe; năm 2010 kiểm định 1.200 xe đạt 875 xe; năm 2011 kiểm định 2.512 xe đạt 2.300 xe; năm 2012 kiểm định 1.368 xe đạt 1.335 xe.

đường bộ, trung bình mỗi năm, lực lượng Công an nhân dân đã truy nguyên dấu vết làm căn cứ quan trọng để phá được hàng nghìn vụ án trộm cắp, giết cướp, tiêu thụ tài sản do phạm tội mà có, vận chuyển ma túy và một số loại tội phạm khác. Việc đẩy mạnh ứng dụng hệ thống xử phạt "nguội" và xử phạt qua hình ảnh, công tác đăng ký, quản lý phương tiện trong thời gian gần đây cũng đã góp phần tích cực phục vụ hoạt động xử phạt và nâng cao ý thức tự giác của người điều khiển phương tiện. Bộ Công an tổ chức thực hiện thu hồi đăng ký, biên số xe ngoại giao, biên số xe người nước ngoài sử dụng không đúng quy định tại Việt Nam; phát hiện và ngăn chặn kịp thời tình trạng đối tượng lợi dụng chính sách ưu đãi của nhà nước đối với phương tiện của Việt kiều hồi hương, phương tiện ngoại giao... để nhập khẩu, trốn thuế; chấn chỉnh hoạt động quản lý xe; tập trung giải quyết các thủ tục đối với xe sang tên, chuyển quyền sở hữu; tạo điều kiện thuận lợi cho việc sang tên, chuyển quyền sở hữu phương tiện được nhân dân đồng tình ủng hộ và đánh giá cao; triển khai vận hành hệ thống quản lý, đăng ký xe ô tô qua mạng trên phạm vi toàn quốc.

Tính đến tháng 12/2021 số phương tiện đã được đăng ký tại các cơ quan Cảnh sát giao thông là 5.239.926 ô tô, 68.349.566 mô tô; Bộ Quốc phòng đã cấp đăng ký quản lý phương tiện cơ giới đường bộ cho 10.545 xe ô tô và 1.705 xe mô tô.

2. Về người điều khiển tham gia giao thông đường bộ

Thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008, trong 13 năm qua Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp với các Bộ, ngành liên quan xây dựng hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về lĩnh vực quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ đầy đủ, đồng bộ và có tính khả thi cao; cơ bản đáp ứng yêu cầu về cải cách hành chính, nâng cao chất lượng công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ, góp phần đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

Hiện cả nước có 370 cơ sở đào tạo lái xe ô tô phân bố ở 63 tỉnh, thành phố và 152 trung tâm sát hạch lái xe ô tô được phân bố ở phân bố 58, tỉnh, thành phố (cả nước, còn 05 tỉnh chưa có trung tâm sát hạch lái xe ô tô gồm: Lai Châu, Bắc Cạn, Trà Vinh, Vĩnh Long và Bạc Liêu). Các cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch có loại hình, quy mô phù hợp với sự phát triển phương tiện cơ giới đường bộ và nhu cầu đào tạo lái xe của từng địa phương.

Cùng với sự phát triển về số lượng các cơ sở đào tạo lái xe và trung tâm sát hạch lái xe, Bộ Giao thông vận tải đã đẩy mạnh thực hiện các biện pháp để nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch lái xe, đến nay cơ sở vật chất của cơ sở đào tạo lái xe ô tô và trung tâm sát hạch lái xe đã được đầu tư, xây dựng theo hướng hiện đại hóa như: sân tập lái từ các bài tập theo hình thức dựng hình tại các khu đất đến nay đã được bê tông hóa hoặc rải nhựa, chuẩn hóa các hình tập phù hợp với các tình huống trong thực tế; xe tập lái ban đầu chủ yếu là các xe thế hệ cũ, đã qua nhiều năm sử dụng, đến nay xe tập lái hạng B1, B2 phần lớn có niên hạn sử dụng dưới 10 năm, chiếm tỷ lệ 76%.

Đội ngũ giáo viên từng bước được chuẩn hóa, đáp ứng các tiêu chuẩn về nghiệp vụ sư phạm, có bằng tốt nghiệp trung cấp nghề trở lên, có trình độ về tin học, ngoại ngữ, có thâm niên giấy phép lái xe đảm bảo yêu cầu dạy lái, được tập huấn, cấp giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành và thường xuyên được tập huấn nâng cao trình độ.

Bộ giáo trình đào tạo lái xe ô tô gồm 5 môn học: Luật Giao thông đường bộ, Cấu tạo và sửa chữa thông thường ô tô, Nghiệp vụ vận tải, Kỹ thuật lái xe ô tô, Đạo đức và văn hóa giao thông. Bộ giáo trình đã được nghiên cứu biên soạn, sửa đổi nhiều lần trên cơ sở tham khảo tài liệu các nước Hàn Quốc, Nhật Bản, Singapore, có chất lượng, tạo điều kiện thuận lợi để các cơ sở soạn giáo án giảng dạy thống nhất trong cả nước. Sau khi sửa đổi lần thứ 4 năm 2019, giáo trình đã bổ sung nội dung giáo dục đạo đức, văn hóa ứng xử của người lái xe khi tham gia giao thông, kỹ năng xử lý các tình huống trên đường, sơ cấp cứu người bị tai nạn giao thông;

Chương trình đào tạo, giáo trình đào tạo lái xe được xây dựng, điều chỉnh để phù hợp với thực tiễn và năm 2010 trong khuôn khổ Dự án An toàn giao thông đường bộ Việt Nam do Ngân hàng thế giới tài trợ, Tư vấn A1.1 (tổ chức tư vấn Quốc tế đánh giá dự án tăng cường năng lực và hỗ trợ thực hiện Dự án an toàn giao thông đường bộ) đã tổ chức khảo sát và đánh giá chương trình, nội dung và giáo trình đào tạo lái xe của Việt Nam là phù hợp với thực tiễn, tương tự như các nước Thái Lan, Hàn Quốc.

Công tác quản lý đào tạo: đã xây dựng phần mềm quản lý thống nhất từ khâu đào tạo đến khi sát hạch, cấp giấy phép lái xe, đã áp dụng phần mềm quản lý giáo viên trên toàn quốc nhằm quản lý chặt chẽ đội ngũ giáo viên của các cơ sở đào tạo; đã triển khai quy định lắp đặt thiết bị để nhận dạng và giám sát thời gian học lý thuyết môn học Pháp luật Giao thông đường bộ đối với học viên học lái xe ô tô từ ngày 01/5/2020; Thực hiện Nghị định số 138/2018/NĐ-CP ngày 08/10/2018 của Chính phủ đã nghiên cứu, soạn thảo, trình Bộ Khoa học Công nghệ thẩm định để ban hành 02 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị giám sát thời gian và quãng đường học thực hành lái xe (Mã số đăng ký: QCVN 105:2020/BGTVT) và thiết bị mô phỏng để đào tạo lái xe ô tô - cabin học lái xe ô tô (Mã số đăng ký: QCVN 106:2020/BGTVT) để các cơ sở đào tạo lái xe lắp đặt và thực hiện quản lý trong năm 2022; đã phối hợp với Đài truyền hình Việt Nam, các cơ quan, doanh nghiệp công nghệ thông tin xây dựng 120 kịch bản mô phỏng các tình huống giao thông để xây dựng phần mềm chuyển giao cho các cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch thực hiện trong năm 2022.

Sát hạch lý thuyết: từ việc sát hạch trắc nghiệm trên giấy với bộ đề thi 150 câu hỏi (năm 1995), ngành giao thông vận tải đã xây dựng Bộ 300 câu hỏi (từ năm 2005), 405 câu hỏi (từ năm 2009), 450 câu hỏi (từ năm 2012), và 600 câu hỏi (từ năm 2020) thường xuyên rà soát, sửa đổi nội dung cho phù hợp với thực tế, sử dụng phần mềm sát hạch để người dự sát hạch thực hiện bài sát hạch trên máy vi tính với các đề sát hạch ngẫu nhiên lấy trong bộ câu hỏi; phòng sát hạch lý thuyết có gắn các camera giám sát và truyền ra màn hình trong phòng Hội đồng sát hạch phòng chờ sát hạch của thí sinh để công khai, giám sát và lưu trữ

quá trình và kết quả sát hạch lý thuyết của từng học viên; hiện nay, dữ liệu giám sát được truyền về Cục Đường bộ Việt Nam để quản lý, theo dõi và chia sẻ với các cơ quan nhà nước có thẩm quyền để thực hiện chức năng quản lý nhà nước giám sát quá trình sát hạch lý thuyết của từng học viên.

Sát hạch thực hành lái xe trong hình: trước đây, từ các bài sát hạch tiền và lùi xe qua các cọc chuẩn, cán bộ sát hạch ngồi trên xe cùng với thí sinh để chấm điểm; đến nay, sân sát hạch được xây dựng theo quy chuẩn, có đủ tình huống tương tự như các tình huống khi tham gia giao thông trên đường giao thông thực tế; khi sát hạch, không có cán bộ sát hạch ngồi trên ô tô sát hạch, thí sinh tự điều khiển ô tô qua các bài sát hạch trong sân, thiết bị tự động chấm điểm, trực tiếp thông báo kết quả trên ô tô sát hạch và biên bản tổng hợp được in ra từ máy tính có in ảnh người dự thi; trong quá trình thí sinh thực hiện bài sát hạch, các lỗi vi phạm và kết quả sát hạch của thí sinh tại từng bài sát hạch được công khai trên loa phóng thanh, loa trong ô tô sát hạch, máy tính trên phòng điều hành và màn hình theo dõi tại phòng chờ sát hạch để thí sinh và người dân giám sát; hiện nay, hệ thống camera giám sát được lắp tại các bài sát hạch trong sân sát hạch để công khai tại các màn hình của trung tâm sát hạch và được truyền trực tiếp về Cục Đường bộ Việt Nam để quản lý, theo dõi và chia sẻ với các cơ quan nhà nước có thẩm quyền để thực hiện chức năng quản lý nhà nước giám sát quá trình sát hạch thực hành lái xe trong hình của từng học viên.

Sát hạch lái xe trên đường giao thông công cộng: thực hiện trên đoạn đường có đủ điều kiện được công bố công khai, sát hạch viên ngồi trên xe trực tiếp ra các tình huống, thiết bị tự động chấm điểm, trực tiếp thông báo kết quả trên ô tô sát hạch; biên bản tổng hợp được in ra trên xe sát hạch và lưu trữ trên máy tính, các lỗi vi phạm và kết quả sát hạch của thí sinh được công khai trên loa trong ô tô sát hạch và màn hình theo dõi tại phòng chờ sát hạch để thí sinh và mọi người giám sát.

Trước đây, khi thi bằng phương pháp thủ công, có sát hạch viên ngồi trên xe, tỷ lệ đạt khoảng 90% đến 95%; với việc đổi mới, áp dụng thiết bị, công nghệ tự động tắt cả các khâu sát hạch từ lý thuyết đến thực hành lái xe trong hình, lái xe trên đường, tổ chức giám sát các kỳ sát hạch bằng hình thức trực tiếp và gián tiếp thông qua hệ thống camera giám sát phòng sát hạch lý thuyết, sân sát hạch lái xe trong hình; việc sát hạch lái xe được thực hiện công khai minh bạch, hạn chế sự can thiệp của con người vào kết quả sát hạch nên chất lượng sát hạch đã nâng cao rõ rệt, các tiêu cực đã được hạn chế tới mức thấp được dư luận rất đồng tình, đánh giá cao. Hiện nay, tỷ lệ trung bình đạt yêu cầu của các kỳ sát hạch lái xe khoảng 65%.

Năm 2017, trong chương trình hỗ trợ của Tổ chức y tế thế giới WHO, tổ chức đường bộ VicRoad của Australia đã khảo sát nội dung, chương trình, giáo trình, công tác quản lý đào tạo, sát hạch, cấp và quản lý giấy phép lái xe của Việt Nam tại một số tỉnh phía Bắc và đã có đánh giá về chương trình đào tạo sát hạch cấp giấy phép lái xe của Việt Nam chặt chẽ và hiện đại so với Australia và một số nước phát triển.

Bên cạnh đó, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng và thực hiện các Đề án nhằm nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về chất lượng đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe với các nội dung chính: thường xuyên rà soát sửa đổi, bổ sung bộ câu hỏi dùng để sát hạch lái xe cho phù hợp thực tế; định kỳ tổ chức tập huấn nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ và đạo đức của người thực thi công vụ, sát hạch lại đội ngũ sát hạch viên trong cả nước; trước khi Luật quy hoạch 2017 có hiệu lực, đã xây dựng và phê duyệt quy hoạch cơ sở đào tạo lái xe cơ giới đường bộ và trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, đây là định hướng quan trọng, mục tiêu phát triển dài hạn, làm cơ sở để khai thác hiệu quả hoạt động của hệ thống cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch lái xe hiện có đồng thời phát triển các cơ sở đào tạo và trung tâm sát hạch mới có quy mô phù hợp và hiện đại, bảo đảm nâng cao chất lượng nhằm đào tạo nguồn nhân lực có chất lượng, tăng cường công tác quản lý nhà nước, góp phần đảm bảo an toàn giao thông, phát triển kinh tế xã hội.

Thực hiện Chương trình cải cách hành chính của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã có nhiều cố gắng triển khai các dự án nhằm hiện đại hóa công tác sát hạch, cấp và quản lý giấy phép lái xe, nâng cao chất lượng dịch vụ hành chính và chất lượng dịch vụ công. Dự án đổi mới quản lý giấy phép lái xe với nội dung quan trọng xây dựng hệ cơ sở dữ liệu quản lý giấy phép lái xe thống nhất toàn quốc và đổi mới giấy phép lái xe; Giấy phép lái xe mới bằng vật liệu PET. thay thế vật liệu bằng giấy bìa có độ bền cao hơn, không thấm nước, kích thước nhỏ gọn theo tiêu chuẩn IDI theo thông lệ quốc tế; tính an toàn, bảo mật cao trên 3 cấp độ: phát hiện thật, giả bằng mắt thường, thấu kính soi, tra cứu trên hệ cơ sở dữ liệu được cơ quan, lực lượng chuyên môn thực hiện; khi chuyển đổi sang giấy phép lái xe mới bằng vật liệu PET., các thông tin về người lái xe trong suốt quá trình đào tạo, sát hạch và vi phạm khi hành nghề hoặc tham gia giao thông... được tích hợp trên cơ sở dữ liệu quản lý giấy phép lái xe quốc gia, tạo thành hệ thống cơ sở dữ liệu đồng bộ đảm bảo việc truy cập, tra cứu nhanh chóng, tiện lợi cho các tổ chức, cá nhân có nhu cầu tìm hiểu. Vì vậy, đã hạn chế đến mức thấp nhất việc làm giả, giảm bớt thủ tục cấp, đổi giấy phép lái xe. Đến tháng 12 năm 2022, cả nước đã cấp 12.235.597 giấy phép lái xe ô tô và 51.045.668 giấy phép lái xe mô tô.

Thực hiện Quyết định số 06/2022/QĐ-TTg ngày 06/01/2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án phát triển ứng dụng dữ liệu về dân cư, định danh và xác thực điện tử phục vụ việc chuyển đổi số quốc gia giai đoạn 2022-2025, tầm nhìn đến năm 2030, Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp với Bộ Công an hoàn thành kết nối cơ sở dữ liệu giấy phép lái xe với cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư, hiện đã thực hiện đồng bộ khoảng 37 triệu giấy phép lái xe; đã triển khai cung cấp dịch vụ công trực tuyến mức độ 3 đổi giấy phép lái xe từ quý IV/2015 và thí điểm thực hiện mức độ 4 đổi giấy phép lái xe trên cổng dịch vụ công quốc gia từ tháng 7/2020, hiện đã hoàn thành mở rộng dịch vụ công trực tuyến trên phạm vi toàn quốc từ ngày 14/11/2022; đến hết tháng 8/2023, hệ thống đã tiếp nhận trên 28.763 hồ sơ, đã hoàn thành xử lý, trả kết quả hơn 22.000 giấy phép lái xe cho người dân.

Thực hiện Nghị quyết số 141/NQ-CP ngày 31/12/2013 của Chính phủ về việc gia nhập Công ước về giao thông đường bộ năm 1968, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 29/2015/TT-BGTVT ngày 06/7/2015 quy định về cấp, sử dụng giấy phép lái xe quốc tế, tạo điều kiện thuận lợi cho người Việt Nam sinh sống, lao động và học tập tại các nước tham gia Công ước; đã áp dụng dịch vụ công trực tuyến mức độ 4 trong việc đổi giấy phép lái xe quốc tế và thực hiện trả kết quả thủ tục hành chính đến người dân qua dịch vụ bưu chính công ích. Đến nay, đã cấp gần 70.000 giấy phép lái xe quốc tế.

Triển khai các quy định của Luật Giao thông đường bộ năm 2008, Bộ Quốc phòng đã thực hiện việc đào tạo, sát hạch cho 11.624 người và cấp, đổi 71.073 Giấy phép lái xe quân sự; Bộ Công an đã tổ chức đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cho 87.597 cán bộ, chiến sỹ; cấp đổi, cấp lại giấy phép lái xe cho 14.138 lượt cán bộ, chiến sỹ trong lực lượng Công an nhân dân.

Về quản lý, đào tạo, sát hạch cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ: Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 06/2011/TT-BGTVT ngày 07/03/2011 quy định về bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ, đến nay đã thực hiện đào tạo, cấp chứng chỉ cho hơn 28.250 người.

VII. Hoạt động vận tải đường bộ

Trong những năm qua, hoạt động vận tải đường bộ đã phát triển mạnh mẽ, các phương tiện kinh doanh vận tải gia tăng nhanh chóng cả về số lượng và chất lượng, đáp ứng ngày càng tốt nhu cầu đi lại của người dân. Hiện nay, vận tải ô tô đảm nhiệm trên 90% tổng khối lượng vận chuyển hành khách và trên 70% tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa. Cùng với sự phát triển của lực lượng vận tải, công tác quản lý hoạt động vận tải đường bộ cũng đã có những chuyển biến tích cực và ngày càng được hoàn thiện.

1. Về mạng lưới tuyến cố định, tuyến xe buýt

- Mạng lưới tuyến vận tải cố định được phủ khắp các địa bàn trên cả nước, tới trung tâm các tỉnh, thành phố và hầu hết các huyện, xã. Năm 2014, cả nước có tổng số 3.168 tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh với trên 1.022 doanh nghiệp, hợp tác xã tham gia hoạt động; năm 2015 số lượng tuyến là 2.423 tuyến; năm 2016 số lượng tuyến là 3.236 tuyến (tăng 33,5% tương đương tăng 813 tuyến so với năm 2015); năm 2017 số lượng tuyến là 4.410 tuyến (tăng 27% tương đương tăng 1.174 tuyến so với năm 2016); năm 2018 số lượng tuyến là 5.238 tuyến (tăng 19% tương đương tăng 828 tuyến so với năm 2017); năm 2019 số lượng tuyến là 10.588 (tăng 7,3% tương đương tăng 724 tuyến so với năm 2018); năm 2020 số lượng tuyến là 10.940 tuyến (tăng 3,3% tương đương tăng 352 tuyến so với năm 2019); năm 2021 số lượng tuyến là gần 11.694 (tăng 6,9% tương đương 754 tuyến so với năm 2021).

- Về hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt: hiện cả nước có 60/63 tỉnh, thành phố đã có tổ chức hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, với hơn 8.978 xe, vận chuyển khoảng 1 tỷ lượt hành khách mỗi năm.

2. Về các doanh nghiệp, hợp tác xã ngành vận tải ô tô

Theo thống kê, năm 2013 cả nước có tổng số 5.761 đơn vị kinh doanh vận tải được cấp giấy phép theo Nghị định số 91/2009/NĐ-CP; đến năm 2016, cả nước có tổng số 24.580 đơn vị kinh doanh vận tải được cấp giấy phép theo Nghị định số 86/2014/NĐ - CP tăng gần 19.000 đơn vị so với 2013; đến hết tháng 07 năm 2023 đã có trên 89.225 đơn vị kinh doanh vận tải đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (chủ yếu là các hộ kinh doanh vận tải hàng hóa mới được cấp Giấy phép kinh doanh theo lộ trình của Nghị định số 86/2014/NĐ - CP). Kết quả thống kê cho thấy, tỷ lệ các đơn vị có quy mô vừa và nhỏ chiếm khoảng 82%, số lượng phương tiện của mỗi đơn vị không nhiều (dưới 05 xe), năng lực cạnh tranh yếu.

3. Về phương tiện kinh doanh vận tải

Phương tiện vận tải được tăng trưởng về số lượng và chất lượng: theo thống kê, năm 2013 cả nước có tổng số 121.897 phương tiện kinh doanh vận tải (bao gồm xe khách và xe công ten nơ); đến năm 2016, cả nước có tổng số 219.038 phương tiện kinh doanh vận tải, tăng 97.141 phương tiện so với năm 2013; tính đến hết tháng 07 năm 2023 cả nước hiện có 946.541 ô tô kinh doanh vận tải xe ô tô các loại. Trong đó, có 341.824 xe khách (trong đó: xe tuyến cố định là 17.682 xe, xe hợp đồng là 241.587 xe, xe du lịch là 4.094 xe, xe taxi là 68.285 xe, xe buýt là 8.978 xe và xe trung chuyển là 1.198 xe) và 604.717 xe tải các loại (trong đó: xe công ten nơ là 80.226 xe, xe taxi tải là 237 xe, xe đầu kéo là 21.091 xe, xe tải 503.163 xe).

4. Về dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ

Tính đến hết 2021 cả nước cả nước có 555 bến xe ô tô khách, trong đó có 390 bến xe từ loại 1 đến loại 4; còn lại 165 bến xe dưới loại 4. Mạng lưới bến xe khách đã phủ khắp các trung tâm cấp tỉnh và rất nhiều trung tâm cấp huyện. Hệ thống trạm dừng nghỉ đường bộ trên hệ thống quốc lộ đã được quy hoạch từ năm 2013; đang được đầu tư, xây dựng, nguồn vốn sử dụng chủ yếu là vốn xã hội hóa của các doanh nghiệp, trong đó chỉ duy nhất có 3 trạm dừng nghỉ do JICA tài trợ vốn đầu tư xây dựng; đến nay, đã thực hiện công bố được 17 trạm dừng nghỉ và trên 42 trạm, điểm nhà hàng có quy mô, tiêu chuẩn tương tự mô hình trạm dừng nghỉ với cơ sở vật chất khang trang, chất lượng dịch vụ tương đối tốt.

Chủ động kêu gọi xã hội hóa, đầu tư xây dựng sân giao dịch vận tải hàng hóa nhằm mục tiêu giảm chi phí vận tải, hạn chế phương tiện chạy rỗng nhằm tiết kiệm nhiên liệu, giảm khí thải và giảm ùn tắc, giảm tai nạn giao thông; chủ động kêu gọi xã hội hóa đầu tư xây dựng phần mềm quản lý bến xe khách toàn quốc nhằm quản lý chặt chẽ hoạt động kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định và quản lý hoạt động của các bến xe.

5. Về công tác quản lý lái xe kinh doanh vận tải

Theo thống kê của các Sở Giao thông vận tải, đến hết năm 2021 số lượng lái xe kinh doanh vận tải vào khoảng trên 1.000.000 lái xe. Công tác quản lý lái xe đã được chú trọng, có nhiều văn bản chỉ đạo Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố đơn đốc, giám sát việc khám sức khỏe định kỳ của người lái xe. Đây cũng là một trong những nội dung được chú trọng kiểm tra trong quá trình kiểm tra việc chấp hành các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải. Qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình, mặc dù các địa phương đã tăng cường xử lý, tuy nhiên vẫn còn nhiều lái xe vi phạm thời gian lái xe liên tục quá 4 giờ, lái xe chạy quá tốc độ,...

6. Về ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động vận tải

Thúc đẩy quá trình ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hoạt động kinh doanh vận tải và cải cách thủ tục hành chính, trong thời gian qua Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường bộ Việt Nam đã triển khai đầu tư, xây dựng và đưa vào sử dụng một số phần mềm quản lý gồm:

+ Hệ thống ứng dụng công nghệ giám sát hành trình phương tiện để nâng cao chất lượng quản lý và bảo trì trong lĩnh vực đường bộ: Đến hết năm 2021, Hệ thống đã tiếp nhận dữ liệu của trên 875.646 phương tiện; các địa phương đã chú trọng trong công tác theo dõi, chấn chỉnh và xử lý các trường hợp vi phạm qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình.

+ Phần mềm dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4 về cấp, đổi giấy phép kinh doanh vận tải, đổi biển hiệu, phù hiệu xe ô tô áp dụng từ ngày 01/01/2017. Xây dựng và đưa vào sử dụng phần mềm quản lý tuyến cố định và phần mềm dịch vụ công trực tuyến đối với thủ tục đăng ký tuyến cố định đưa vào áp dụng từ ngày 01/7/2021, trong đó quản lý, cập nhật toàn bộ cơ sở dữ liệu về tuyến và biểu đồ tuyến vận tải hành khách cố định toàn quốc.

+ Phần mềm dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4 về cấp, đổi giấy phép kinh doanh vận tải đường bộ quốc tế và cấp, đổi sổ liên vận quốc tế tham gia Cơ chế một cửa quốc gia và Cơ chế một cửa ASEAN được đưa vào sử dụng từ năm 2018 tại Cục Đường bộ Việt Nam và 63 Sở Giao thông vận tải.

+ Xây dựng và ban hành giao thức truyền dữ liệu hình ảnh từ camera lắp trên xe kinh doanh vận tải theo đúng quy định tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2021 của Chính phủ và Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

+ Tiếp tục thực hiện việc cập nhật, rà soát thủ tục hành chính theo Nghị quyết 68/NQ-CP trên phần mềm của Chính phủ đối với các thủ tục hành chính trong lĩnh vực vận tải đường bộ.

Đã chủ động kêu gọi xã hội hóa đầu tư xây dựng sàn giao dịch vận tải hàng hóa nhằm mục tiêu giảm chi phí vận tải, hạn chế phương tiện chạy rỗng nhằm tiết kiệm nhiên liệu, giảm khí thải và giảm ùn tắc, giảm tai nạn giao thông.

Cùng với sự phát triển của công nghệ thông tin ngày càng mạnh mẽ, trong thời gian gần đây, nhiều doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe taxi đã ứng dụng phần mềm điều hành thay thế cho phương pháp điều hành truyền thống (sử dụng bộ đàm). Bên cạnh đó, trên thế giới cũng như ở Việt Nam đã xuất hiện nhiều phương thức trợ giúp người dùng đặt (gọi) xe một cách nhanh chóng và thuận tiện thông qua các thiết bị thông minh (smartphone). Nổi bật là các ứng dụng Grab, Uber,... đã và đang có chiều hướng ngày một phát triển mạnh.

7. Công tác quản lý hoạt động vận tải quốc tế, logistic

Công tác quản lý hoạt động vận tải quốc tế được quan tâm, chú trọng thông qua việc triển khai thực hiện các Hiệp định vận tải đường bộ song phương giữa Việt Nam với Lào, Campuchia, Trung Quốc và các Hiệp định đa phương như: Hiệp định tạo thuận lợi vận tải người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước tiểu vùng Mê công mở rộng, Bản ghi nhớ Việt Nam - Lào - Campuchia về vận tải đường bộ; đang triển khai đàm phán Hiệp định vận tải hành khách ASEAN, Bản ghi nhớ Việt Nam - Lào - Thái Lan về vận tải hành khách cố định, sửa đổi Hiệp định vận tải đường bộ Việt Nam - Campuchia, Sổ tay hướng dẫn vận tải Việt Nam - Lào, Sổ tay hướng dẫn vận tải Việt Nam - Trung Quốc. Tổ chức các hội nghị thường niên về vận tải đường bộ giữa Việt Nam - Lào, Trung Quốc, Campuchia.

Về kết nối vận tải và phát triển logistics: việc kết nối giữa vận tải đường bộ với các phương thức vận tải khác đang được đẩy mạnh nhằm giảm tải cho vận tải đường bộ, nhất là với tuyến vận tải thủy ven biển, vận tải đường thủy nội địa tại đồng bằng sông Cửu Long, sông Hồng và với vận tải đường sắt. Tuy nhiên, hiệu quả của việc kết nối giữa các phương thức vận tải là chưa cao do hạ tầng đường sắt không phát triển; trên một số tuyến bị hạn chế bởi tính không cầu đường bộ và cầu đường sắt nên tàu có trọng tải lớn không hoạt động được.

Chi phí logistics còn ở mức cao, theo một số nghiên cứu hiện nay chi phí này của Việt Nam chiếm khoảng 20,9% GDP, đây là mức khá cao so với một số nước trong khu vực như Thái Lan, Singapo,... Quy mô các doanh nghiệp logistics của Việt Nam cũng khá nhỏ và số lượng không nhiều, chủ yếu làm dịch vụ cho các hãng logistics quốc tế.

8. Về hoạt động vận tải nội bộ

Từ năm 2014 đến tháng 3 năm 2019 vận tải nội bộ được quy định tại Nghị định số 86/2014/NĐ - CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh bằng xe ô tô. Theo thống kê, hiện nay có khoảng 15- 20% tổng số phương tiện vận tải hàng hóa thuộc các doanh nghiệp, nhà máy, các đơn vị thi công công trình đang sử dụng một số lượng lớn phương tiện vận tải để vận chuyển hàng hóa, nguyên vật liệu, vật liệu xây dựng phục vụ các công trình do đơn vị mình sản xuất thi công.

Việc thực hiện Nghị định số 86/2014/NĐ-CP đã góp phần tăng cường quản lý hoạt động vận tải hàng hóa, kiểm soát tải trọng phương tiện, góp phần giảm tai nạn giao thông do đối tượng này gây nên. Trong thời gian qua, các Sở Giao

thông vận tải đã bước đầu cấp giấy phép kinh doanh cho phương tiện kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp, theo đó các xe đều phải lắp thiết bị giám sát hành trình, có bộ phận theo dõi an toàn giao thông nên hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa đã đi vào nề nếp. Tuy nhiên, do hiện nay thị trường kinh doanh vận tải hàng hóa vẫn còn nhỏ lẻ, ý thức chấp hành các quy định của chủ phương tiện, đặc biệt là các hộ kinh doanh vận tải hàng hóa còn hạn chế, nên thực tế hoạt động này vẫn còn diễn biến phức tạp, tình trạng xe chở quá tải, lái xe sử dụng các chất gây nghiện vẫn còn diễn ra nên đòi hỏi việc triển khai thực hiện ở các cấp, các ngành cần mạnh mẽ và quyết liệt hơn.

Đến thời điểm đầu năm 2020, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (thay thế Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ), có hiệu lực thi hành từ ngày 01/4/2020 và đang được triển khai thực hiện. Tuy nhiên, phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng chưa có loại hình vận tải xe nội bộ (không kinh doanh vận tải).

9. Kết quả xử lý vi phạm qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình

Hàng tháng, hệ thống cung cấp các báo cáo tổng hợp và chi tiết các trường hợp vi phạm về tốc độ, thời gian lái xe, không truyền dữ liệu,... cho các Sở Giao thông vận tải trích xuất và xử lý theo quy định.

- Kết quả xử lý vi phạm thông qua trích xuất dữ liệu từ hệ thống: Năm 2015 đã xử lý thu hồi phù hiệu đối với 5.698 phương tiện; năm 2016 đã xử lý vi phạm đối với 11.362 phương tiện (thu hồi phù hiệu, đình chỉ khai thác tuyến với thời hạn 01 tháng là 9.799 xe; từ chối cấp phù hiệu là 1.553 phương tiện), thu hồi giấy phép kinh doanh vận tải 10 đơn vị; năm 2017, các Sở Giao thông vận tải đã xử lý vi phạm đối với 28.005 phương tiện, thu hồi Giấy phép kinh doanh vận tải 23 đơn vị; năm 2018, các Sở Giao thông vận tải đã xử lý vi phạm đối với 9.189 phương tiện, thu hồi Giấy phép kinh doanh vận tải 09 đơn vị; chấn chỉnh, nhắc nhở 30.167 phương tiện vi phạm; năm 2020, các Sở Giao thông vận tải đã xử lý vi phạm thu hồi phù hiệu, biển hiệu đối với 3.529 phương tiện; ra văn bản chấn chỉnh, nhắc nhở đối với 10.016 phương tiện; năm 2021, các Sở Giao thông vận tải đã thu hồi phù hiệu đối với là 8.374 xe vi phạm, nhắc nhở, chấn chỉnh 3.895 xe; thực hiện tra cứu, cung cấp dữ liệu của hơn 250 xe theo yêu cầu của các cơ quan Công an để phục vụ công tác điều tra và đảm bảo an toàn giao thông trên cả nước, số liệu này chưa tính số tiền xử phạt các vi phạm liên quan đến thiết bị GSHT do lực lượng Thanh tra giao thông và lực lượng Cảnh sát giao thông kiểm tra, xử phạt; năm 2022 đã thực hiện xử lý thu hồi phù hiệu đối với 24.628 phương tiện vi phạm quá tốc độ từ 5 lần/1000 km xe chạy trở lên, ban hành văn bản chấn chỉnh nhắc nhở đối với 148.868 lượt phương tiện có vi phạm quá tốc độ, vi phạm quá thời gian lái xe, vi phạm không truyền dữ liệu; xử phạt vi phạm hành chính 22 triệu đồng; Tính đến hết ngày 28/08/2023, theo báo cáo, các Sở GTVT đã xử lý thu hồi phù hiệu đối với 21.155 phương tiện vi phạm tốc độ từ 05 lần/1000 km trở lên; thực hiện chấn chỉnh, nhắc nhở đối với 483.107 phương tiện.

- Với kết quả trên, kể từ khi đưa vào sử dụng và khai thác, hệ thống đã góp phần quan trọng trong công tác giám sát chặt chẽ hoạt động kinh doanh vận tải nhằm đảm bảo an toàn giao thông góp phần làm giảm tỷ lệ tai nạn giao thông. Theo tính toán từ hệ thống thì tỷ lệ vi phạm tốc độ tính bình quân trên 1.000 km giảm mạnh (năm 2015 tỷ lệ này là 11,5 lần/1000 km, năm 2022 tỷ lệ này là 0,75 lần/1000 km, giảm khoảng 15 lần so với năm 2015), mặc dù số lượng phương tiện hiện nay tăng gấp 5-6 lần so với năm 2015.

VIII. Thanh tra, tuần tra, kiểm soát và xử phạt vi phạm hành chính đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ

Công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông là vấn đề được đặt ra thường xuyên trong chỉ đạo, điều hành của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an và các địa phương. Thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008, các lực lượng chức năng đã triển khai xây dựng kế hoạch và tổ chức thực hiện nhiều nội dung về đảm bảo trật tự an toàn giao thông, đặc biệt là công tác kiểm soát kinh doanh vận tải; công tác tuyên truyền vận động nhân dân chấp hành luật lệ khi tham gia giao thông; đấu tranh xử lý các hành vi phạm trật tự an toàn giao thông. Công tác kiểm tra tải trọng xe và đấu tranh với các hiện tượng quá tải được đẩy mạnh trong thời gian gần đây với nhiều biện pháp đồng bộ được các lực lượng công an, cảnh sát giao thông, Thanh tra giao thông và các lực lượng chức năng khác thực thi quyết liệt.

Nhờ thực hiện đồng bộ nhiều giải pháp những năm gần đây tình hình tai nạn giao thông có nhiều chuyển biến tích cực, giảm liên tục cả 3 tiêu chí¹⁰; đến nay, tình trạng xe quá tải lưu thông đường dài (Bắc - Nam), cơ bản đã chấm dứt, xe quá tải chủ yếu lưu thông trong phạm vi vùng, qua các tỉnh lân cận, các khu vực công trường, dự án xây dựng, mỏ vật liệu; số lượng phương tiện vi phạm chở hàng quá tải cơ bản đã giảm, còn khoảng dưới 10%. Kết quả lớn nhất trong công tác kiểm soát tải trọng xe là đã tạo được sự đồng thuận, tạo được niềm tin của nhân dân, đại đa số lái xe, chủ xe, chủ doanh nghiệp vận tải.

Có được kết quả trên là do sự nỗ lực của lực lượng công an, lực lượng thanh tra thông qua các hoạt động thanh tra, tuần tra, kiểm soát và xử phạt vi phạm hành chính đối với các hành vi vi phạm về trật tự an toàn giao thông. Cụ thể như sau:

1. Lực lượng Công an nhân dân

Bộ Công an đã tập trung chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông tích cực, chủ động tổ chức thực hiện công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ và coi đây là một biện pháp quan trọng nâng cao ý thức tự giác chấp hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông; chỉ đạo kiện toàn tổ chức, phân công, phân cấp, bố trí lực lượng Cảnh sát giao thông theo hướng chuyên sâu, toàn diện từ Bộ Công an đến các địa phương. Tăng cường và huy

¹⁰ Theo báo cáo của UBATGTQG tổng kết công tác ATGT 5 năm (2011-2015) đã xảy ra 155.288 vụ (chiếm 98,3%), làm chết 46.460 người, bị thương 160.599 người. So với 05 năm trước, giảm 18,08% số vụ, giảm 20,63% số người chết và giảm 22,25% số người bị thương.

động tối đa lực lượng, phương tiện, liên tục mở các đợt cao điểm tuần tra, kiểm soát, bảo đảm trật tự an toàn giao thông trên phạm vi toàn quốc; tập trung kiểm tra, xử lý các hành vi vi phạm là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn giao thông, đảm bảo, phòng ngừa đấu tranh, ngăn chặn kịp thời các hành vi vi phạm hành chính và hoạt động của các loại tội phạm trên tuyến giao thông, giải quyết nhanh các vụ tai nạn và ùn tắc giao thông.

Bộ Công an đã triển khai Quyết định số 617/QĐ-TTg ngày 15/5/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án “Tăng cường, và hiện đại hóa công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông”. Phương tiện, trang thiết bị kỹ thuật trang bị cho lực lượng Cảnh sát giao thông được tăng cường, đặc biệt là việc ứng dụng hệ thống camera giám sát vào công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ đã được triển khai rộng trên nhiều địa phương góp phần hiện đại hóa công tác tuần tra, kiểm soát, từng bước thay đổi phương thức tuần tra, kiểm soát của cảnh sát giao thông, hạn chế sự có mặt của cảnh sát giao thông trên đường nhưng vẫn giám sát được tình hình trật tự an toàn giao thông, nâng cao hiệu quả xử lý vi phạm, kiểm chế giảm tai nạn giao thông, điều hòa giao thông, chống ùn tắc giao thông, có tác dụng răn đe, giáo dục ý thức tự giác chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông và phòng ngừa vi phạm.

Từ năm 2009 đến hết tháng 12/2021, lực lượng Cảnh sát giao thông đã lập biên bản xử lý 65.200.379 trường hợp vi phạm, nộp kho bạc Nhà nước 33.235 tỷ đồng, tước giấy phép lái xe 3.895.548 trường hợp, tạm giữ 16.126.720 phương tiện.

Thông qua hoạt động tuần tra, kiểm soát, đã phát hiện và đấu tranh ngăn chặn có hiệu quả các loại tội phạm hoạt động trên tuyến giao thông. Đã khám phá 15.466 vụ, bắt 6.556 đối tượng có dấu hiệu phạm tội trên các tuyến giao thông, lập hồ sơ chuyển cơ quan chức năng xử lý theo quy định. Cảnh sát giao thông các địa phương đã phối hợp tổ chức công tác điều tra, giải quyết 204.961 vụ tai nạn giao thông và chuyển cơ quan Cảnh sát điều tra khởi tố 23.667 vụ, với 22.352 bị can (truy tố 21.536 vụ, với 16.906 bị cáo), các vụ còn lại đang điều tra và Cảnh sát giao thông đã xử lý hành chính, theo đúng quy định của pháp luật.

Bên cạnh đó, Bộ Công an đã ban hành các quy định về phân công, phân cấp và tổ chức điều tra các vụ tai nạn giao thông đường bộ: Thông tư số 76/2011/TT - BCA quy định phân công trách nhiệm và quan hệ phối hợp trong công tác điều tra, giải quyết tai nạn giao thông của lực lượng Cảnh sát nhân dân, Thông tư số 77/2012/TT - BCA quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông đường bộ; Thông tư 58/2009/TT - BCA quy định và hướng dẫn thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu, cung cấp thông tin về tai nạn giao thông đường bộ. Qua 9 năm thực hiện đã góp phần xây dựng cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông đầy đủ và khách quan hơn¹¹.

¹¹ Từ năm 2009 đến tháng 5/2019, toàn quốc đã xảy ra 326.299 vụ tai nạn giao thông đường bộ, làm chết 97.721 người, bị thương 329.756 người; các cơ quan điều tra khởi tố 27.735 vụ với 27.556 bị can.

2. Lực lượng Thanh tra giao thông đường bộ

Lực lượng Thanh tra đường bộ đã được củng cố và tăng cường để thực hiện nhiệm vụ. Công tác thanh tra, kiểm tra của Thanh tra ngành GTVT có trọng tâm, trọng điểm, bám sát Kế hoạch đã được phê duyệt và sự chỉ đạo của Lãnh đạo Bộ, Thanh tra Chính phủ. Bên cạnh việc phát hiện, xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, công tác thanh tra, kiểm tra trong thời gian qua được triển khai trên tất cả các mặt trong đó có nhiều lĩnh vực mang tính thời sự, được dư luận xã hội quan tâm như chất lượng xây dựng công trình; kiểm soát tải trọng phương tiện; điều kiện kinh doanh vận tải; công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe; công tác đăng kiểm phương tiện xe cơ giới... Đồng thời, tăng cường thanh tra trách nhiệm trong việc thực hiện pháp luật về khiếu nại, tố cáo, phòng chống tham nhũng; đôn đốc, kiểm tra việc thực hiện các kết luận thanh tra.

Nhằm tăng cường siết chặt quản lý kinh doanh vận tải, từ năm 2012 đến nay, Bộ Giao thông vận tải thành lập nhiều đoàn thanh tra, kiểm tra về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Qua kiểm tra, Bộ Giao thông vận tải đã yêu cầu các địa phương chấn chỉnh, tăng cường công tác quản lý nhà nước về hoạt động vận tải, đồng thời kiến nghị xử lý nhiều vi phạm.

Trong 13 năm thi hành Luật Giao thông đường bộ, Cục Đường bộ Việt Nam, Thanh tra các Sở Giao thông vận tải đã thực hiện 1.058.206 cuộc thanh tra, kiểm tra; quyết định xử phạt 1.524.752 vụ vi phạm với số tiền trên 3.426 tỷ đồng; tạm giữ 7.505 ô tô;

Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công an đã chỉ đạo lực lượng Thanh tra giao thông đã phối hợp với lực lượng Cảnh sát giao thông triển khai thực hiện Kế hoạch số 12593/KHPH-BGTVT-BCA ngày 21/11/2013 của liên Bộ Giao thông vận tải - Công an về phối hợp xử lý hành vi vi phạm chở hàng vượt quá trọng tải của xe ô tô vận chuyển hàng hóa trên đường bộ; đưa vào hoạt động 63 trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động theo chế độ 24/24h các ngày trong tuần và tích hợp dữ liệu qua phần mềm giám sát quản lý dữ liệu tải trọng xe từ tháng 4/2014 đã có hiệu quả tích cực trong việc giảm xe chở hàng quá tải trọng trên đường bộ.

Tính từ 01/01/2014 đến 31/12/2018, các Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động, cố định và Thanh tra các Sở Giao thông vận tải sử dụng cân xách tay đã tiến hành kiểm tra 2.219.424 xe, trong đó có 204.038 xe vi phạm, tước 91.773 giấy phép lái xe, xử phạt nộp kho bạc nhà nước 1.421.017 tỷ đồng. Lực lượng Công chức Thanh tra các Cục quản lý đường bộ đã tiến hành kiểm tra 3.247 xe, trong đó có 2.983 xe vi phạm tước 1.927 giấy phép lái xe, xử phạt nộp kho bạc nhà nước 74,008 tỷ đồng. Đến thời điểm hiện tại, Cục Đường bộ Việt Nam đã phối hợp với 63 địa phương tổ chức cho 3.044 doanh nghiệp đầu nguồn hàng ký cam kết không xếp hàng lên xe quá tải trọng; kiểm tra thực hiện các quy định về xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ tại cảng biển, cảng bên thủy nội địa trên địa bàn các tỉnh, thành phố: Quảng Ninh, Hải Phòng, Đà Nẵng, Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu.

Xác định tầm quan trọng cũng như tính chất phức tạp của công tác kiểm soát tải trọng xe, ngay sau hội nghị tổng kết thực hiện Kế hoạch phối hợp 12593/KHPH-BGTVT-BCA, Bộ Giao thông vận tải và Công an đã chỉ đạo các cơ quan, đơn vị trực thuộc tiếp tục phối hợp chặt chẽ triển khai thực hiện nghiêm túc, quyết liệt công tác kiểm soát tải trọng xe theo chỉ đạo của Chính phủ, Ủy ban ATGT Quốc gia.

Trong 3 năm (2019-2021), Thanh tra giao thông đường bộ đã tiến hành kiểm tra 170.326 lượt phương tiện trong việc chấp hành các quy định về tải trọng phương tiện đường bộ và kích thước thùng xe tải tự đổ. Qua kiểm tra đã phát hiện và xử phạt VPHC 42.042 lượt phương tiện vi phạm với số tiền xử phạt trên 443 tỷ đồng; tước quyền sử dụng giấy phép lái xe đối với 14.640 trường hợp.

Như vậy, sau khi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 có hiệu lực thi hành, hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành đã được các Bộ, cơ quan ngang Bộ, Ủy ban nhân dân các tỉnh xây dựng và trình cơ quan có thẩm quyền ban hành hoặc ban hành theo thẩm quyền tương đối đầy đủ, cơ bản đáp ứng được yêu cầu trong công tác quản lý nhà nước và theo kịp thực tiễn xã hội. Công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật được đẩy mạnh; hệ thống giao thông đường bộ phát triển, công tác bảo trì đường bộ được tăng cường hơn trước; công tác quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, công tác đổi mới quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe đã được nâng cao chất lượng, đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế; công tác quản lý vận tải đường bộ có nhiều chuyển biến tích cực, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải phát triển đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa và đi lại của người dân; công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ được đẩy mạnh góp phần hạn chế tai nạn giao thông, đảm bảo sự an toàn, êm thuận, thông suốt của các tuyến quốc lộ.

Phần thứ hai

ĐÁNH GIÁ CÁC TỒN TẠI, BẤT CẬP TRONG QUÁ TRÌNH TRIỂN KHAI THI HÀNH LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ NĂM 2008

1. Công tác xây dựng văn bản quy phạm pháp luật, chính sách, chiến lược, quy hoạch giao thông vận tải đường bộ, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và tuyên truyền phổ biến pháp luật về giao thông đường bộ

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 có hiệu lực từ ngày 01/7/2009, tuy nhiên, vẫn còn một số văn bản quy định chi tiết được ban hành chậm so với thời gian có hiệu lực của Luật như: Nghị định số 18/2012/NĐ-CP về Quỹ Bảo trì đường bộ. Đây là một nội dung hoàn toàn mới, phức tạp, cần thời gian để xây dựng, hoàn chỉnh trước khi ban hành; quy định về tiêu chuẩn sức khỏe của người lái xe, việc khám sức khỏe đối với người lái xe, khám sức khỏe định kỳ đối với người lái xe ô tô và quy định về cơ sở y tế khám sức khỏe cho người lái

xe mới được ban hành ngày 21/8/2015 (Thông tư liên tịch số 24/2015/TTLT-BYT-BGTVT ngày 21/8/2015). Bên cạnh đó, một số văn bản quy phạm pháp luật về quản lý vận tải, xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực đường bộ có tính ổn định chưa cao do thực tế phát sinh nhiều vấn đề bất cập. Công tác xây dựng chính sách, chiến lược, quy hoạch đã đạt được kết quả nhất định, tuy nhiên còn một số hạn chế như: chưa sát với yêu cầu thực tiễn, áp dụng trong thời gian ngắn đã phải điều chỉnh hoặc thay thế.

Công tác tuyên truyền, phổ biến văn bản quy phạm pháp luật có nhiều chuyển biến tích cực, tuy nhiên nội dung tuyên truyền nhiều lúc chưa theo sát được những vấn đề “nóng” mà xã hội đang quan tâm, hình thức tuyên truyền chưa dễ nhớ, dễ hiểu. Công tác phối hợp giữa các đơn vị, địa phương cũng như giữa các cơ quan quản lý nhà nước với doanh nghiệp có nơi chưa chặt chẽ, chưa tạo được sự thống nhất trong triển khai thực hiện.

2. Về quy tắc giao thông đường bộ

Quá trình nghiên cứu xây dựng quy định về hệ thống báo hiệu đường bộ đã tham khảo Công ước về giao thông đường bộ và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968 (Công ước Viên 1968), tuy nhiên, vẫn còn một số quy định về quy tắc giao thông, về biển báo và tín hiệu đường bộ chưa phù hợp với Công ước Viên 1968. Vì vậy, Bộ Giao thông vận tải đã phải nghiên cứu sửa đổi, bổ sung để ban hành Quy chuẩn báo hiệu quốc gia về báo hiệu đường bộ mới (QC 41:2019/BGTVT) để phù hợp hơn với thực tiễn và Công ước Viên 1968.

Qua nghiên cứu cho thấy, một số quy định của Công ước Viên 1968 phù hợp với thực tế của Việt Nam nhưng chưa được nội luật hóa trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 như:

(1) Điểm c khoản 3 Điều 6 của Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 quy định hiệu lệnh của người điều khiển giao thông có hiệu lệnh “lắc đèn đỏ”. Hiện nay, quy định về tín hiệu trong ngành đường sắt đang sử dụng quy tắc này với đường sắt tại các nút giao giữa đường sắt và đường bộ phù hợp với tình hình thực tế nhưng chưa thể hiện đầy đủ trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008

(2) Điều 10 khoản 5 và khoản 6 “Vị trí đường xe chạy”; Điều 11 khoản 6 điểm b và Điều 11 khoản 11 “Vượt và chạy theo dòng”; Điều 18 khoản 6 “Đường giao nhau và nghĩa vụ nhường đường”; Điều 19 điểm e “Đường giao với đường sắt”; Điều 20 khoản 2 “Những quy tắc đối với người đi bộ”; Điều 23 khoản 2 điểm a (iii) “Dừng và đỗ xe”; Điều 25 bis khoản 4 “Những quy định đặc biệt cho đường hầm với biển báo đặc biệt” của Công ước về giao thông đường bộ là phù hợp với thực tế của Việt Nam nhưng chưa được nội luật hóa trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

(3) Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 yêu cầu quy định việc người điều khiển phương tiện không được phép sử dụng điện thoại di động khi

phương tiện đang di chuyển. Tuy nhiên, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã có quy định về việc người điều khiển xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy không được sử dụng điện thoại di động, chưa thể hiện quy định cấm người điều khiển ô tô sử dụng điện thoại di động.

(4) Đối với quy định về việc thắt dây an toàn: hiện nay, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đang quy định xe ô tô phải có trang bị dây an toàn thì người lái xe và người ngồi hàng ghế phía trước trong xe ô tô phải thắt dây an toàn (Điều 9 Khoản 2), tuy nhiên Công ước giao thông đường bộ năm 1968 lại quy định việc thắt dây an toàn là bắt buộc đối với người lái xe và hành khách đi trên phương tiện cơ giới ngồi tại những chỗ có trang bị dây đeo an toàn trừ trường hợp ngoại lệ theo quy định của Luật quốc gia. Việc quy định phải thắt dây an toàn cho đối với lái xe, người ngồi trong xe ô tô có trang bị dây an toàn là cần thiết nhằm đảm bảo an toàn cho người lái xe cũng như người ngồi trên xe. Qua theo dõi cho thấy, hầu hết các vụ tai nạn xe khách có thương vong lớn một phần là do hành khách không thắt dây an toàn.

(5) Khoản 1 Điều 27 Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 “Quy tắc đặc biệt cho người đi xe đạp, xe máy và mô tô” quy định “không cần cấm người đi xe đạp đi thành hai hàng hoặc nhiều hàng”. Hiện nay, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đang quy định đi một hàng (Điều 31 khoản 3). Tuy nhiên, việc đi hai hàng hay nhiều hàng sẽ không cần quy định đối với các tuyến đường dành riêng cho loại phương tiện, bề rộng mặt đường đủ điều kiện có thể tổ chức giao thông phù hợp theo hình thức này.

(6) Ngoài ra còn một số nội dung khác chưa phù hợp giữa Luật Giao thông đường bộ năm 2008 với Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968, Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 như: quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống báo hiệu đường bộ, ký hiệu quốc gia trên xe rơ moóc, điều kiện, kỹ thuật của phương tiện, quy tắc dành cho người đi bộ. Vì vậy cần xem xét để quy định tại Luật GTĐB (sửa đổi).

Mặt khác, một số quy tắc giao thông trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa được hiểu thống nhất dẫn đến việc tranh cãi, vướng mắc trong quá trình thực hiện đặc biệt khi giải quyết các vụ án liên quan đến an toàn giao thông đường bộ như:

(1) Sử dụng làn đường: tại khoản 1 Điều 13 quy định người điều khiển phương tiện chỉ được chuyển làn đường ở những nơi cho phép. Tuy nhiên, Luật không quy định thế nào là nơi cho phép chuyển làn, cũng không giao nhiệm vụ cho cơ quan nào có thẩm quyền quy định;

(2) Về lùi xe: quy định về lùi xe tại khoản 1 Điều 16 hiện phù hợp với xe ô tô và các loại xe tương tự ô tô nhưng chưa phù hợp với xe mô tô, xe đạp;

(3) Về dừng, đỗ xe: quy định tại Điều 18 hiện chưa phù hợp đối với xe mô tô, xe đạp vì vậy cần bổ sung quy định “đỗ xe”; phân định rạch ròi các quy định

về dừng, đỗ, để xe đối với các loại xe ô tô, mô tô, xe thô sơ để thuận tiện cho việc triển khai, áp dụng; Mặt khác, việc quy định cứng trong Luật về việc khi đỗ xe chiếm một phần đường xe chạy phải đặt ngay hai biển báo hiệu nguy hiểm ở phía trước và phía sau xe là chưa phù hợp đối với đường một chiều hoặc đường đôi (có dải phân cách giữa).

(4) Về xe ô tô, mô tô kéo theo xe khác: hiện nay Luật đã quy định về việc xe ô tô kéo xe khác và đã có quy định về việc cấm người điều khiển xe mô tô sử dụng xe để kéo, đẩy xe khác, nhưng chưa có quy định về việc cấm xe ô tô, mô tô đẩy xe khác, vật khác.

3. Về thẩm định, thẩm tra an toàn giao thông đường bộ

Các quy định về thẩm định, thẩm tra an toàn giao thông đường bộ đã được quan tâm nghiên cứu xây dựng; đến nay, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật quy định về lĩnh vực này đã cơ bản đầy đủ, tạo được hành lang pháp lý để triển khai thực hiện. Tuy nhiên, do lực lượng thẩm tra viên còn mỏng, công tác đào tạo, cấp chứng chỉ Thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ mới được triển khai từ cuối năm 2012 tới nay, nên, thời gian vừa qua ưu tiên thực hiện cho các dự án xây dựng mới hoặc cải tạo, nâng cấp, đối với đường đang khai thác mới chỉ ưu tiên triển khai đối với một số tuyến đường mới đưa vào khai thác, sử dụng nhưng chưa được thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông khi thực hiện dự án xây dựng mới hoặc cải tạo, nâng cấp.

4. Về kết cấu hạ tầng đường bộ

Kết cấu hạ tầng đường bộ đã có bước phát triển vượt bậc, tuy nhiên vẫn còn thiếu và chưa đồng bộ. Số km đường cao tốc đưa vào khai thác mới đáp ứng được một phần nhỏ so với yêu cầu phát triển kết cấu hạ tầng và kinh tế - xã hội hiện nay. Nhiều tuyến đường nhất là ở các vùng nông thôn, vùng sâu có quy mô kỹ thuật thấp chưa được cải tạo nâng cấp, mở rộng, chưa đáp ứng nhu cầu vận tải và tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông. Trên hệ thống quốc lộ có trên 5.100 cầu đã được đầu tư xây dựng, sửa chữa, kiểm định đủ điều kiện dỡ biển báo hiệu tải trọng, tuy nhiên hiện vẫn còn trên 370 cầu cấm biển hạn chế tải trọng và cầu có khổ nhỏ hơn khổ nền đường và thường xuyên được kiểm tra, theo dõi và kiểm định khả năng chịu lực để việc khai thác được an toàn.

Hệ thống đường địa phương những năm qua đã có bước phát triển, tuy nhiên vẫn còn nhiều hạn chế: giao thông tại các đô thị lớn còn thường xuyên ùn tắc, trong đó có một phần là 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 tuyến đường không đi lại được khi mưa lũ. Bên cạnh đó còn 8.500 cầu yếu trên cần sửa chữa, cải tạo. Trên đất liền cả nước còn 7 huyện ở vùng đồng bằng Sông Cửu Long và 52 xã đường đến Trung tâm hành chính hiện còn qua phà.

Theo quy định của Luật Giao thông đường bộ năm 2008, tỉ lệ quỹ đất giao thông đô thị so với đất xây dựng đô thị phải đảm bảo từ 16% - 20%, tuy nhiên, tỉ lệ quỹ đất giao thông 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. Hơn nữa hiện nay, mật độ đường phố tại khu vực trung tâm cũng rất thấp, ví dụ khu vực nội đô Hà Nội chỉ đạt khoảng 0,74 km/km². Tỷ lệ quỹ đất dành cho giao thông tĩnh cũng rất thấp, mới chỉ đạt được dưới 01%.

Phạm vi đất dành cho đường bộ gồm đất của đường bộ và đất hành lang an toàn đường bộ; người đang sử dụng đất được pháp luật thừa nhận mà đất đó nằm trong hành lang an toàn đường bộ thì được tiếp tục sử dụng đất theo đúng mục đích đã được xác định và không được gây cản trở cho việc bảo vệ an toàn công trình đường bộ. Trường hợp việc sử dụng đất gây ảnh hưởng đến việc bảo vệ an toàn công trình đường bộ thì chủ công trình và người sử dụng đất phải có biện pháp khắc phục, nếu không khắc phục được thì Nhà nước thu hồi đất và bồi thường theo quy định của pháp luật. Tuy nhiên, 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 kinh phí 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. Vốn dành cho quản lý bảo trì thấp là một trong những nguyên nhân gây khó khăn cho công tác bảo trì đường bộ.

Mặt khác, nội hàm các khái niệm về “đường bộ”, “công trình đường bộ” còn có sự tranh cãi, khái niệm về “công trình đường bộ” đã tương đối chi tiết, tuy nhiên cọc mốc lộ giới hành lang an toàn đường bộ, cọc mốc đền bù thu hồi đất (cọc mốc giải phóng mặt bằng) không nằm trên đường nhưng chưa được ghi cụ thể trong khái niệm “công trình đường bộ” mặc dù có thể coi là “công trình phụ trợ khác” nhưng cần thiết bổ sung để làm rõ, thuận tiện trong quá trình triển khai.

Về phân loại đường bộ: hiện nay mạng lưới đường bộ được chia thành 6 hệ thống gồm quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị và đường chuyên dùng. Trong mạng lưới đường bộ chưa đề cập đến khái niệm giao thông nông thôn; phạm vi của đường bộ đối với ngõ, ngách... dẫn đến việc xem xét khung pháp lý liên quan đến tham gia giao thông, trách nhiệm xây dựng, quản lý, bảo trì... của hệ thống này khi không thuộc mạng lưới đường bộ.

Về quản lý, bảo trì đường bộ: theo quy định bảo trì đường bộ là thực hiện các công việc bảo dưỡng và sửa chữa đường bộ nhằm duy trì tiêu chuẩn kỹ thuật của đường đang khai thác. Tuy nhiên, ngoài 2 hoạt động nêu trên, công tác bảo

trì công trình còn bao gồm cả hoạt động kiểm tra, quan trắc, kiểm định chất lượng công trình vì vậy cần bổ sung để các quy định về bảo trì đường bộ đầy đủ, thống nhất với quy định chung về bảo trì công trình xây dựng.

Các quy định liên quan đến đường cao tốc hiện nay mới được Luật Giao thông đường bộ năm 2008 điều tiết ở các quy định cơ bản nhất về quy tắc giao thông trên đường cao tốc. Các vấn đề liên quan đến quản lý, khai thác, bảo trì đường cao tốc đang được quy định tại văn bản dưới luật (Nghị định số 32/2014/NĐ-CP). Thực tế cho thấy, 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 do hành lang pháp lý còn thiếu tính hấp dẫn đối với các nhà đầu tư. Do đó, để đảm bảo hành lang pháp lý cao, an toàn cho việc xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, cần có các quy định thống nhất, đồng bộ, chặt chẽ tại Luật GTĐB (sửa đổi) về cơ chế quản lý, thu hút vốn đầu tư xây dựng trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng đường cao tốc.

Việc quy định nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì đường bộ được bảo đảm từ Quỹ bảo trì đường bộ tại Điều 49 của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 không còn phù hợp với quy định hiện nay của Luật Ngân sách, Luật Phí và lệ phí; các nguồn thu liên quan đến sử dụng đường bộ hiện nay có phí sử dụng đường bộ phải nộp vào ngân sách nhà nước theo quy định vì vậy nguồn hình thành quỹ là do ngân sách nhà nước cấp và quản lý theo quy định của Luật Ngân sách.

5. Về quản lý phương tiện và người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ và vận tải đường bộ

Về công tác đào tạo, sát hạch và quản lý giấy phép lái xe: chưa quy định cụ thể điều kiện, tiêu chuẩn kỹ thuật của xe tập lái, xe sát hạch và giấy phép lái xe phù hợp với tình trạng khuyết tật của người học lái xe; nhiều trường hợp người bị tạm giữ GPLX vẫn giả khai báo mất để được cấp lại; việc quy định sử dụng thiết bị chấm điểm tự động sát hạch lái xe trong hình hạng A1, nhằm nâng cao chất lượng, hạn chế sự can thiệp của con người vào kết quả sát hạch, tránh việc di chuyển người từ các đô thị về khu vực nông thôn để sát hạch, Tuy nhiên, do khó khăn trong việc thực hiện, nên đã có một số địa phương đề nghị lùi thời hạn áp dụng thực hiện.

Đối chiếu mẫu giấy phép lái xe quốc gia quy định tại Phụ lục 6 “Giấy phép lái xe quốc gia” của Công ước Viên, giấy phép lái xe của Việt Nam đang sử dụng có một số điểm khác biệt về phân hạng và quy định về đánh số thể hiện nội dung ghi tại mặt trước. Mặc dù việc phân hạng và nội dung ghi trên giấy phép lái xe không khác nhiều nhưng để đảm bảo tính phù hợp, thống nhất và tạo thuận lợi trong hội nhập cũng cần phải xem xét để sửa đổi, bổ sung cho phù hợp. Bên cạnh đó, Công ước về giao thông đường bộ bắt buộc Luật quốc gia phải quy định công nhận giấy phép lái xe quốc tế của các nước thành viên Công ước cấp, tuy nhiên nội dung này chưa được đề cập trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

Vận tải đường bộ hiện phải đảm nhận tỷ trọng lớn, không cân đối với các phương thức vận tải khác; chất lượng dịch vụ đã được nâng cao nhưng chưa đồng đều, còn có các đơn vị vận tải còn nhỏ lẻ, manh mún; vẫn còn xe chạy rỗng, hiệu quả kinh doanh chưa cao; thị trường vận tải hàng hóa hiện mới đang từng bước minh bạch. Lực lượng cán bộ quản lý vận tải còn thiếu và chuyên môn chưa phù hợp; công tác quản lý lái xe và nhân viên phục vụ trên xe vẫn còn có bất cập. Công tác thống kê số liệu về hoạt động vận tải của ngành giao thông vận tải chưa đáp ứng yêu cầu phục vụ cho việc hoạch định các chính sách phát triển của ngành và nền kinh tế.

Về trách nhiệm của lái xe: hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008 mới chỉ quy định trách nhiệm đối với lái xe ô tô vận tải hành khách (Điều 70), chưa có quy định trách nhiệm cụ thể đối với lái xe ô tô vận tải hàng hóa.

Về trách nhiệm của chủ phương tiện: hiện nay chưa có quy định cụ thể về chủ phương tiện cũng như trách nhiệm của chủ phương tiện ngoài việc quy định trách nhiệm của người kinh doanh vận tải hàng hóa đối với hậu quả mà người làm công, người đại diện gây ra do thực hiện yêu cầu của người kinh doanh vận tải hàng hóa trái quy định của Luật GTĐB.

Các quy định hiện hành chưa có quy định cụ thể các trách nhiệm khác của đơn vị kinh doanh vận tải khi thực hiện không đúng các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh dẫn đến tai nạn giao thông như: giao phương tiện cho người chưa được khám sức khỏe, ép thời gian giao hàng hoặc tăng chuyến dẫn đến người lái xe phải lái xe quá giờ, làm việc quá thời gian trong ngày theo quy định hoặc lái xe phải chạy quá tốc độ, ...

Đối với việc áp dụng, phát triển công nghệ phần mềm trong dịch vụ hỗ trợ vận tải (uber, grab taxi), hiện nay vẫn chưa có hành lang pháp lý rõ ràng để điều tiết các vấn đề có liên quan, trong đó phân định rõ trách nhiệm của các đơn vị tham gia vào các công đoạn của hoạt động vận tải gồm: đơn vị cung cấp phần mềm, đơn vị kinh doanh vận tải, đồng thời chưa phân định rõ trách nhiệm của các chủ thể trong việc chịu trách nhiệm, đảm bảo quyền lợi đối với hành khách và đảm bảo quyền lợi của người lái xe, giải quyết khiếu nại, thực hiện chương trình khuyến mãi, hợp đồng với lái xe,... Do đó cần phải cần rà soát để bổ sung thêm các nội dung này để đảm bảo điều chỉnh kịp thời các yêu cầu của thực tiễn phát sinh.

Về vận tải nội bộ: nghiên cứu bổ sung quy định đối với hoạt động vận tải nội bộ. Trong đó nghiên cứu để quy định các điều kiện đảm bảo an toàn giao thông, lắp thiết bị giám sát hành trình để quản lý hoạt động của phương tiện.

Trong qua trình thực hiện Nghị định số 86/2014/NĐ-CP, các Sở Giao thông vận tải đã bước đầu cấp giấy phép kinh doanh cho phương tiện kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp, theo đó các xe đều phải lắp thiết bị giám sát hành trình, có bộ phận theo dõi an toàn giao thông nên hoạt động kinh doanh vận tải hàng

hóa đã đi vào nề nếp. Tính đến nay, theo thống kê chưa đầy đủ, tổng số phương tiện vận tải nội bộ là khá lớn vào khoảng gần 400.000 phương tiện. Tuy nhiên, do thị trường kinh doanh vận tải hàng hóa vẫn còn nhỏ lẻ, ý thức chấp hành các quy định của chủ phương tiện, đặc biệt là các hộ kinh doanh vận tải hàng hóa còn hạn chế, nên thực tế hoạt động này vẫn còn diễn biến phức tạp, tình trạng xe chở quá tải, lái xe sử dụng các chất gây nghiện vẫn còn diễn ra nên đòi hỏi việc triển khai thực hiện ở các cấp, các ngành cần mạnh mẽ và quyết liệt hơn.

Về quản lý lái xe kinh doanh vận tải: hiện nay, theo quy định tại Nghị định 10/2020/NĐ-CP, Thông tư 12/2020/TT-BGTVT thì đơn vị kinh doanh vận tải phải thực hiện quản lý lái xe, thực hiện cập nhật thông tin về lái xe vào Hồ sơ lý lịch lái xe và cung cấp thông tin thông qua phần mềm quản lý lái xe của Bộ Giao thông vận tải. Tuy nhiên, việc này vẫn đang được thực hiện thủ công, dữ liệu cập nhật vào Hồ sơ lý lịch lái xe do đơn vị kinh doanh vận tải tự cập nhật và lưu trữ tại đơn vị, nguyên nhân do chưa có nguồn kinh phí để xây dựng phần mềm quản lý.

Để đẩy mạnh các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông, đồng thời quản lý chặt chẽ người lái xe kinh doanh vận tải cần thiết xây dựng cơ sở dữ liệu và hệ thống thông tin quản lý người lái xe kinh doanh vận tải. Cơ sở dữ liệu sẽ được sử dụng trong quá trình ghi nhận lịch sử hành nghề của lái xe từ khi bắt đầu lái xe kinh doanh vận tải đến khi kết thúc, cơ sở dữ liệu cũng là kênh thông tin quan trọng để doanh nghiệp vận tải tham khảo trong quá trình tuyển dụng, sử dụng lái xe. Ngoài ra, cơ sở dữ liệu cũng được sử dụng để phục vụ công tác cứu hộ, điều tra của các cơ quan thực thi pháp luật; phục vụ công tác đánh giá, ghi nhận, trao các giải thưởng cho những người lái xe an toàn và các doanh nghiệp vận tải để biểu dương, phát triển phong trào thi đua lái xe an toàn. Đây cũng là một trong những giải pháp để đảm bảo an toàn giao thông hiệu quả cần được quy định cụ thể tại Luật để tăng hiệu lực thi hành.

Hiện nay, theo Luật Giao thông đường bộ năm 2008, hoạt động kinh doanh vận tải đang được phân loại thành: xe buýt, xe taxi, xe tuyến cố định, xe hợp đồng, xe du lịch, kinh doanh vận tải hàng hóa thông thường, kinh doanh vận tải hàng hóa bằng taxi tải, kinh doanh vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng, kinh doanh vận tải hàng hóa nguy hiểm. Việc phân định trên đã 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, cụ thể:

- Các loại hình kinh doanh vận tải chưa được phân định rõ ràng, dẫn đến tình trạng cạnh tranh không lành mạnh và thiếu minh bạch giữa các loại hình kinh doanh vận tải; tình trạng “xe dù, bến cóc” diễn biến phức tạp và ngày càng khó kiểm soát giữa xe tuyến cố định và xe hợp đồng trả hình; một số loại hình kinh doanh dịch vụ vận tải mới hình thành chưa có quy định để quản lý kịp thời (xe hợp đồng điện tử) dẫn đến cạnh tranh không lành mạnh với xe taxi.

Từ những phân tích nêu trên, cần có nghiên cứu các giải pháp quản lý khoa học, toàn diện để sửa đổi các loại hình kinh doanh vận tải tại Luật Giao thông đường bộ năm 2008 cho phù hợp với thực tế nhằm mục tiêu đảm bảo trật tự an toàn giao thông, tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, minh bạch, bình đẳng giữa các đơn vị kinh doanh vận tải và giữa các loại hình vận tải, hạn chế tình trạng “xe dù, bến cóc”, xe hợp đồng trá hình tuyến cố định,...

Mặc dù công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đã cơ bản được kiểm soát nhưng một số địa phương vẫn còn hiện tượng xe chở hàng hóa quá tải trọng quy định; xe chở quá số lượng hành khách, hiện tượng giành khách, chạy ẩu, thu giá cước cao trong dịp lễ tết vẫn còn tồn tại. Công tác an toàn giao thông và kiểm soát tai nạn giao thông mặc dù đạt kết quả đáng khích lệ nhưng chưa bền vững, còn xảy ra nhiều vụ tai nạn gây thương vong lớn.

Việc bảo dưỡng, sửa chữa của chủ xe và của lái xe theo quy định của Thông tư 53/2014/TT-BGTVT ngày 20/10/2014 chưa thực hiện tốt, còn tình trạng xe kém chất lượng không đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường vẫn tham gia giao thông; công tác quản lý xe máy điện, xe đạp điện chưa chặt chẽ.

6. Công tác xử lý vi phạm về giao thông đường bộ

Các hành vi vi phạm hành chính như: điều khiển xe không có giấy phép lái xe, đi không đúng làn đường, phần đường, đi vào đường cao tốc, chở quá khổ quá tải, xâm phạm công trình giao thông, chiếm dụng lòng đường, vỉa hè còn diễn ra phức tạp. Công tác xử lý vi phạm chưa đạt được mục tiêu “mọi vi phạm đều phải được phát hiện, xử lý kịp thời, nghiêm minh” quy định trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 cũng như Luật Xử lý vi phạm hành chính. Hệ thống điều khiển, giám sát giao thông còn thiếu; toàn hệ thống quốc lộ (trong đó có hệ thống đường cao tốc) còn thiếu các trung tâm điều khiển, điều hành giao thông, chưa có hệ thống quản lý giao thông thông minh (ITS), chưa có các trung tâm điều khiển xe đi trên các tuyến (trừ một số tuyến đường cao tốc và hầm Hải Vân).

7. Nguyên nhân

Những hạn chế trên xuất phát từ nhiều nguyên nhân chủ quan và khách quan, cụ thể:

7.1. Nguyên nhân chủ quan

- Các quy định của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực đường bộ chưa theo kịp sự phát triển của kinh tế - xã hội và thực tiễn đặt ra trong công tác quản lý giao thông đường bộ.

- Hiệu quả của công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật chưa đáp ứng được yêu cầu, chưa tạo được sự chuyển biến mạnh mẽ về nhận thức và ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông.

- Một số địa phương, đơn vị chưa thực sự quyết liệt vào cuộc trong việc triển khai các giải pháp nhằm bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ; chưa quan tâm đúng mức trong việc quy hoạch, xây dựng, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Các địa phương thường xây dựng các khu dân cư, khu đô thị, khu công nghiệp, thương mại bám vào quốc lộ mà không xây dựng hệ thống đường gom, đường thoát nước làm hạn chế khả năng thông hành của quốc lộ, mất an toàn giao thông, gây ngập úng làm hư hỏng công trình đường bộ.

- Công tác quản lý nhà nước về giao thông vận tải chưa đáp ứng yêu cầu thực tiễn phát sinh, đội ngũ cán bộ làm công tác quản lý vận tải tại các địa phương còn hạn chế cả về số lượng và nghiệp vụ.

- Lực lượng làm công tác bảo đảm việc chấp hành pháp luật về giao thông đường bộ còn thiếu về số lượng, hạn chế về chất lượng; chế độ, chính sách cho đội ngũ cán bộ thực thi nhiệm vụ chưa được quan tâm thỏa đáng.

7.2. Nguyên nhân khách quan

- Đồng thời cùng với sự phát triển của nền kinh tế là sự tăng mạnh về số lượng phương tiện tham gia giao thông và nhu cầu đi lại của người dân. Đặc biệt là tại các khu đô thị lớn, mật độ dân số quá cao ở khu vực trung tâm, tỷ lệ đất dành cho giao thông chưa đảm bảo trong khi các loại hình vận tải công cộng còn hạn chế, dịch vụ hỗ trợ hoạt động vận tải còn thiếu gây khó khăn trong việc tổ chức giao thông dẫn đến ùn tắc giao thông.

- Vận tải đường bộ đang phải đảm nhiệm tỷ trọng lớn trong vận tải nói chung kể cả vận tải hành khách lẫn vận tải hàng hóa.

- Ý thức của người dân còn hạn chế cùng với các thói quen, tập quán, cách nghĩ, cách làm lạc hậu bảo thủ còn tồn tại nhiều như thói quen đi lại tùy tiện; thói quen buôn bán nhỏ bám mặt đường, chiếm dụng lòng đường, vỉa hè; nhiều người vi phạm không chấp hành các quyết định xử phạt của cơ quan chức năng.

- Hệ thống đường bộ được nâng cấp cải tạo chủ yếu là từ hệ thống đường cũ, do kinh phí đầu tư còn hạn hẹp, chỉ tập trung chính vào việc xây dựng các công trình đường bộ để phục vụ giao thông; chưa đền bù, thu hồi đủ phần đất của đường bộ (đất bảo vệ, bảo trì đường bộ), phần đất hành lang an toàn đường bộ hầu như chưa đền bù, hỗ trợ.

- Nguồn vốn ngân sách nhà nước chi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng còn hạn hẹp trong khi nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng trong toàn quốc là rất lớn. Việc tham gia xã hội hóa đầu tư xây dựng đường bộ chủ yếu ở các tuyến đường lớn, trọng điểm vì vậy các tuyến đường địa phương, vùng sâu, vùng xa chưa được xây dựng, nâng cấp, cải tạo. Mặt khác, việc mở rộng, nâng cấp, cải tạo đường bộ đặc biệt là công tác giải phóng mặt bằng cần đến nguồn lực và sự đồng thuận lớn của các tổ chức, cá nhân.

- Hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan cũng liên tục được sửa đổi, bổ sung dẫn đến việc thiếu đồng bộ, chồng chéo, gây sự lúng túng cho các cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp và người dân trong việc áp dụng, thực thi các cơ chế, chính sách.

Phần thứ ba

ĐỊNH HƯỚNG SỬA ĐỔI, BỔ SUNG

Để nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và đảm bảo an toàn giao thông đường bộ, trong thời gian tới, cần tiếp tục thực hiện một số nhiệm vụ trọng tâm sau:

1. Nghiên cứu sửa đổi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 phù hợp với Công ước về giao thông đường bộ năm 1968, Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968 và thực tiễn phát sinh, đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ trong hệ thống pháp luật, tạo cơ chế thúc đẩy mạnh mẽ cho sự đầu tư, phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; đảm bảo an toàn giao thông đường bộ và chống ùn tắc giao thông.

2. Tiếp tục rà soát để xây dựng, sửa đổi, bổ sung hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về giao thông vận tải đường bộ để hoàn thiện hành lang pháp lý nhằm tăng cường hiệu lực quản lý nhà nước trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Trọng tâm là các văn bản liên quan đến quản lý hoạt động vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện, xây dựng và bảo trì công trình đường bộ; chính sách xã hội hóa, nhất là xã hội hóa đầu tư xây dựng đường bộ theo các hình thức đối tác công tư, v.v...

3. Tổ chức thực hiện quy hoạch phát triển giao thông đường bộ đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt: tăng cường các giải pháp huy động các nguồn lực đầu tư vào kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo các hình thức đối tác công tư (trong tổ chức thực hiện, tăng cường quản lý chặt chẽ từ khâu chuẩn bị đầu tư, lựa chọn phương án tối ưu, lựa chọn nhà thầu, v.v...) để tiết kiệm chi phí và đảm bảo chất lượng; ưu tiên đầu tư xử lý cầu yếu, tạo đồng bộ giữa cầu với đường nhằm đảm bảo an toàn giao thông, nâng cao hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

4. Thực hiện đổi mới công tác quản lý, bảo trì đường bộ: tiếp tục đẩy mạnh việc thực hiện Đề án đổi mới công tác quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ, trong đó cần chú trọng đến công tác xã hội hóa nhân lực và nguồn lực tham gia vào công tác quản lý, bảo trì quốc lộ; đẩy mạnh áp dụng khoa học công nghệ trong bảo trì đường bộ; xây dựng hệ thống quản lý giao thông thông minh, nhất là đối với đường cao tốc; hoàn thiện cơ sở dữ liệu cầu đường; triển khai thực hiện Kế

hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ giai đoạn 2014-2020 theo lộ trình Quyết định 994/QĐ-TTg ngày 29/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ.

Đối với đường địa phương, đề nghị các Sở Giao thông vận tải tham mưu cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có kế hoạch tăng cường đầu tư cho công tác bảo trì; phân công, phân cấp hợp lý; đổi mới cơ chế quản lý phù hợp với các quy định hiện hành.

5. Tăng cường công tác bảo đảm an toàn giao thông và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ:

- Rà soát, điều chỉnh bất hợp lý của hệ thống báo hiệu đường bộ; đề nghị các địa phương từng bước thiết lập hệ thống báo hiệu trên các tuyến đường xã, thôn xóm, bản làng, ...

- Tăng cường công tác thẩm định an toàn giao thông đối với công trình đầu tư mới, nâng cấp, cải tạo và đang khai thác

- Tổ chức thống kê, theo dõi, xử lý kịp thời các điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông.

- Tăng cường kiểm soát tải trọng phương tiện kết hợp với các biện pháp quản lý khác để ngăn chặn có hiệu quả tình trạng xe quá tải lưu thông gây hư hại cầu đường.

- Tăng cường công tác kiểm tra, thanh tra, xử lý nghiêm các hành vi gây mất an toàn giao thông, đặc biệt là hành vi điều khiển phương tiện khi có nồng độ cồn vượt quá mức cho phép, hành vi vận chuyển quá tải trọng cho phép ảnh hưởng đến an toàn, bền vững kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

6. Đổi mới quản lý vận tải đường bộ theo hướng hiện đại, hiệu quả nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và giảm thiểu tai nạn giao thông. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, xây dựng cơ sở dữ liệu về vận tải nhằm nâng cao hiệu quả, hiệu lực của công tác quản lý vận tải. Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải, đặc biệt là việc theo dõi, chấn chỉnh và xử lý vi phạm thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình.

7. 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.

8. 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 hành chính.

Trên đây là báo cáo tổng kết thi hành 13 năm thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008./.

Nơi nhận:

- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- 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;
- Văn phòng Chính phủ
- Các Bộ: Tư pháp, Công an;
- Văn phòng Chính phủ: BTCN, các PCN;
- TTr. Lê Đình Thọ;
- Các Cục: ĐBVN, ĐKVN, ĐCTVN, QLĐTXD;
- Các Vụ thuộc Bộ;
- Thanh tra Bộ;
- Văn phòng Bộ
- Lưu: VT, PC.

BỘ TRƯỞNG

(Đã ký)

Nguyễn Văn Thắng

DANH MỤC
VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT QUY ĐỊNH CHI TIẾT
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ NĂM 2008

TT	Căn cứ ban hành	Văn bản hiện hành	Cơ quan soạn thảo
I	Nghị định		
1	Khoản 3 Điều 40; Khoản 2 Điều 42; Khoản 5 Điều 43; Khoản 3 Điều 44; Điểm đ Khoản 4 Điều 52	<ul style="list-style-type: none"> - Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/12/2009 về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ - Nghị định số 100/2013/NĐ-CP ngày 3/9/2013 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/2/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ - Nghị định số 64/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ - Nghị định số 117/2021/NĐ-CP ngày 22/12/2021 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ 	Bộ Giao thông vận tải

2	Khoản 3 Điều 49	<ul style="list-style-type: none"> - Nghị định số 18/2012/NĐ-CP về Quỹ bảo trì đường bộ; - Nghị định số 56/2014/NĐ-CP ngày 30/5/2014 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 18/2012/NĐ-CP ngày 13 tháng 3 năm 2012 Nghị định Quỹ Bảo trì đường bộ; - Nghị định số 28/2016/NĐ-CP ngày 20/4/2016 sửa đổi một số Điều của Nghị định số 56/2014/NĐ-CP ngày 30 tháng 5 năm 2014 và Nghị định số 18/2012/NĐ-CP ngày 13 tháng 3 năm 2012 của Chính phủ về Quỹ bảo trì đường bộ. 	Bộ Giao thông vận tải
3	Khoản 4 Điều 53 Điểm c Khoản 1 Điều 53	Nghị định 95/2009/NĐ-CP quy định niên hạn sử dụng của ô tô tải và ô tô chở người	Bộ Giao thông vận tải
4	Khoản 3 Điều 66, Khoản 4 Điều 67; Khoản 3 Điều 73	Nghị định 10/2020/NĐ-CP về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô	Bộ Giao thông vận tải
5	Khoản 3 Điều 78	Nghị định 42/2020/NĐ-CP quy định danh mục hàng nguy hiểm, vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường bộ	Bộ Giao thông vận tải
6	Khoản 2 Điều 81	<ul style="list-style-type: none"> - Nghị định 87/2009/NĐ-CP về vận tải đa phương thức - Nghị định số 144/2018/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung các Nghị định về vận tải đa phương thức 	Bộ Giao thông vận tải
7	Khoản 2 Điều 22 Khoản 3 Điều 87	Nghị định số 109/2009/NĐ-CP quy định về tín hiệu của xe được quyền ưu tiên	Bộ Công an
II	Thông tư		
1	Khoản 8 Điều 10	Thông tư số 54/2019/TT-BGTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ	Bộ Giao thông vận tải

2	Khoản 2 Điều 12	Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ	Bộ Giao thông vận tải
3	Khoản 3 Điều 20; Khoản 3 Điều 28	Thông tư số 46/2015/TT-BGTVT quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; giới hạn xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao	Bộ Giao thông vận tải
4	Khoản 6 Điều 38	Thông tư 58/2009/TT-BCA (C11) quy định và hướng dẫn việc thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu, cung cấp thông tin về tai nạn giao thông đường bộ	Bộ Công an
5	Khoản 4 Điều 48	Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT quy định về quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường bộ	Bộ Giao thông vận tải
6	Khoản 5 Điều 51	<ul style="list-style-type: none"> - Thông tư số 49/2012/TT-BGTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe khách; - Thông tư số 48/2012/TT-BGTVT ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm dừng nghỉ đường bộ - Thông tư số 09/2013/TT-BGTVT ban hành Quy chuẩn quốc gia về trạm kiểm tra tải trọng xe - Thông tư số 45/2021/TT-BGTVT quy định về xây dựng, tổ chức và hoạt động của trạm thu phí đường bộ - Thông tư số 10/2012/TT-BGTVT quy định về tổ chức và hoạt động của trạm kiểm tra tải trọng 	Bộ Giao thông vận tải
7	Khoản 6 Điều 55	Thông tư số 70/2015/TT-BGTVT quy định về kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ	Bộ Giao thông vận tải

		Thông tư số 29/2012/TT-BCA quy định việc tổ chức kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô, xe máy chuyên dùng trong Công an nhân dân	Bộ Công an
8	Khoản 2 Điều 54	- Thông tư số 15/2014/TT-BCA về đăng ký xe - Thông tư số 67/2017/TT-BCA sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 15/2014/TT-BCA ngày 04 tháng 4 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về đăng ký xe	Bộ Công an
		- Thông tư số 102/TT-BQP quy định đăng ký, quản lý, sử dụng xe cơ giới trong Bộ Quốc phòng - Thông tư số 172/2018/TT-BQP sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 102/2016/TT-BQP ngày 29 tháng 6 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quy định về đăng ký, quản lý, sử dụng xe cơ giới trong Bộ Quốc phòng	Bộ Quốc phòng
9	Khoản 6 Điều 57	Thông tư số 22/2019/TT-BGTVT quy định về đăng ký xe máy chuyên dùng	Bộ Giao thông vận tải
		Thông tư số 89/2015/TT-BGTVT quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe máy chuyên dùng	Bộ Giao thông vận tải
10	Khoản 2 Điều 60	Thông tư liên tịch số 24/2015/TTLT-BYT-BGTVT quy định về tiêu chuẩn sức khỏe của người lái xe	Bộ Y tế
11	Khoản 10 Điều 61	- Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ - Thông tư số 38/2019/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT ngày 15 tháng 4 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy	Bộ Giao thông vận tải

		<p>phép lái xe cơ giới đường bộ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Thông tư số 01/2021/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 29/2015/TT-BGTVT ngày 06 tháng 7 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về cấp, sử dụng giấy phép lái xe quốc tế và Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT ngày 15 tháng 4 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ - Thông tư số 04/2022/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT ngày 15 tháng 4 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ 	
		<ul style="list-style-type: none"> - Thông tư số 53/2015/TT-BCA quy định về đào tạo, sát hạch, cấp quản lý giấy phép lái xe trong Công an nhân dân - Thông tư số 57/2017/TT-BCA sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 53/2015/TT-BCA ngày 20 tháng 10 năm 2015 của Bộ Công an quy định về đào tạo, sát hạch, cấp, quản lý giấy phép lái xe trong Công an nhân dân 	Bộ Công an
		<ul style="list-style-type: none"> - Thông tư số 93/2016/TT-BQP quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe quân sự - Thông tư số 13/2013/TT-BQP kiểm tra, giám sát công tác đào tạo, sát hạch lái xe mô tô, ô tô quân sự và trách nhiệm của cơ quan, đơn vị tổ chức 	Bộ Quốc phòng
12	Khoản 2 Điều 68, khoản 2 Điều 80, khoản 2 Điều 82	Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT quy định về tổ chức, hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải	Bộ Giao thông vận tải
13	Khoản 2 Điều 87	Thông tư số 65/2020/TT-BGTVT quy định nhiệm vụ, quyền hạn, hình thức, nội dung và quy trình tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính về giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông	Bộ Công an

Số: 9745/BC-BGTVT

Hà Nội, ngày 30 tháng 8 năm 2023

BÁO CÁO

Đánh giá tác động chính sách trong dự án Luật Đường bộ

I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ BẮT CẬP TỔNG QUAN

1. Bối cảnh xây dựng chính sách

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, 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.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

2.1. Mục tiêu chung

Việc xây dựng Luật Đường bộ nhằm tiếp tục hoàn thiện cơ chế, chính sách trong lĩnh vực 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 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.

2.2. Mục tiêu cụ thể

a) Thể chế hóa các chủ trương, chính sách của Đảng trong việc tập trung phát triển kết cấu hạ tầng hiện đại, kết nối đồng bộ, đảm bảo phù hợp và có tính kết nối giữa hệ thống giao thông địa phương, hệ thống giao thông trên quốc lộ, hệ thống giao thông giữa các vùng kinh tế; huy động tối đa nguồn lực cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ;

b) Bảo đảm 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 xem xét sửa đổi, bổ sung những quy định vướng mắc trong quá trình thực hiện;

c) Tạo cơ chế để huy động tối đa mọi nguồn lực nhằm tạo đột phá trong phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ, 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; 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 an toàn giao thông;

d) Phù hợp với Hiến pháp năm 2013, bảo đảm tính thống nhất trong hệ thống pháp luật; bảo đảm tính tương thích với các điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên;

đ) 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;

g) Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong việc đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì đường bộ; 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;

h) Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong xây dựng hệ thống giao thông thông minh phục vụ quản lý, điều hành, giám sát, xử lý vi phạm; góp phần quan trọng trong công tác đảm bảo an toàn giao thông đường bộ.

II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH

Việc đánh giá tác động chính sách trong dự án Luật Đường bộ được tập trung vào 02 nhóm chính sách gồm: (1) hoàn thiện khung pháp lý về kết cấu hạ tầng đường bộ; (2) hoàn thiện khung pháp lý về vận tải đường bộ được thực hiện theo phương pháp định lượng và phương pháp định tính, dựa trên kết quả tổng kết 13 năm thi hành Luật và tham khảo kinh nghiệm của quốc tế về các chính sách quản lý đường bộ.

1. Chính sách 1: hoàn thiện khung pháp lý kết cấu hạ tầng đường bộ

1.1. Chính sách 1A: Quy định đường giao thông nông thôn trong hệ thống đường bộ

1.1.1. Xác định vấn đề

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định mạng lưới đường bộ Việt Nam được chia làm 6 hệ thống bao gồm quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị và đường chuyên dùng, tuy nhiên trong các hệ thống đó chưa đề cập đến đường giao thông nông thôn. Trong khi đó, một trong những mục tiêu quốc gia là xây dựng nông thôn mới yêu cầu phải xây dựng đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn trên cả nước (Nghị Quyết số 100/2015/QH13 của Quốc hội khóa XIII, Quyết định số 1600/QĐ-TTg ngày 16/8/2016 của Thủ tướng Chính phủ), kết nối liên thông với các hệ thống đường quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, xã, thôn, xóm để đảm bảo nhu cầu vận chuyển và lưu thông của các phương tiện.

Vấn đề trên nếu không được giải quyết sẽ làm giảm hiệu quả của mục tiêu quốc gia, không tạo động lực cho sự phát triển kinh tế địa phương.

Nguyên nhân gây ra các vấn đề trên là chưa phân loại đường giao thông nông thôn trong hệ thống đường bộ.

1.1.2. Mục tiêu chính sách

Triển khai các mục tiêu quốc gia để phát triển giao thông nông thôn trên cả nước, kết nối liên thông với các hệ thống quốc lộ, đường tỉnh, đường xã, đường huyện, đường xã, đường thôn xóm.

1.1.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

- Phương án 1: giữ nguyên các quy định về phân loại đường bộ như Luật Giao thông đường bộ năm 2008

- Phương án 2: bổ sung thêm các quy định về phân loại hệ thống đường bộ; theo đó đường bộ được phân loại theo cấp quản lý, gồm: quốc lộ, đường tỉnh, đường đô thị, đường huyện, đường xã, đường thôn xóm, đường chuyên dùng.

1.1.4. Đánh giá tác động các phương án

1.1.4.1. Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước: không cần phải thực hiện việc rà soát, điều chỉnh, phân loại lại các hệ thống đường bộ.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: các lợi ích kinh tế - xã hội đem lại cho người dân, doanh nghiệp vẫn giữ nguyên như hiện nay.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Chưa đảm bảo sự kết nối liên thông về giao thông, kinh tế - xã hội từ nông thôn đến thành thị, giữa các miền trong cả nước; không tạo động lực cho sự phát triển kinh tế địa phương.

+ Chưa có cơ chế để bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn, làm giảm hiệu quả và nguồn lực của xã hội trong việc phát triển kinh tế xã hội của hơn 193.155,6 tỷ đồng được đầu tư từ ngân sách nhà nước cho mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới.

- Đối với người dân: không

- Đối với doanh nghiệp: không

c) Tác động về giới: việc giữ nguyên chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính mới nên không ảnh hưởng đến chi phí của doanh nghiệp và cá nhân.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp được đảm bảo.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: chưa đảm bảo tính đồng bộ, đầy đủ về phân loại đường bộ.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

1.1.4.2. Giải pháp 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Đảm bảo sự kết nối liên thông về giao thông, kinh tế - xã hội từ nông thôn đến thành thị, giữa các miền trong cả nước; có cơ chế để bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn nói riêng và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ nói chung, làm tăng hiệu quả và nguồn lực của xã hội trong việc phát triển kinh tế xã hội của hơn 193.155,6 tỷ đồng được đầu tư từ ngân sách nhà nước cho mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới.

+ Đảm bảo tính đồng bộ giữa hệ thống kết cấu hạ tầng từ trung ương đến địa phương.

- Đối với người dân: được sử dụng hệ thống giao thông nông thôn đồng bộ, phát triển.

- Đối với doanh nghiệp: không

b) Tác động tiêu cực

- Đối với Nhà nước: không

- Đối với người dân: không

- Đối với doanh nghiệp: không

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: đơn giản hóa một số thủ tục hành chính liên quan đến đầu tư xây dựng công trình đường bộ nói chung, đường cao tốc nói riêng, thẩm định, thẩm tra an toàn giao thông, thi công trên đường bộ đang khai thác.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách không làm ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính đồng bộ, đầy đủ về phân loại đường bộ

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

1.1.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2. Chính sách này sẽ tạo động lực cho sự phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn trên cả nước

Thẩm quyền ban hành chính sách: chính sách này sẽ được Quốc hội quy định tại Luật Đường bộ để đảm bảo tính đồng bộ với các hệ thống pháp luật có liên quan.

1.2. Chính sách 1B: Quy định trách nhiệm đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ

1.2.1. Xác định vấn đề

Tại Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/1/2022 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước nêu rõ mục tiêu là đẩy mạnh và hoàn thiện cơ chế phân cấp, phân quyền nhằm phân định rõ nhiệm vụ và quyền hạn, thẩm quyền và trách nhiệm giữa Chính phủ với các bộ, ngành; giữa Chính

phủ, Thủ tướng Chính phủ, các bộ, ngành với chính quyền địa phương gắn với hoàn thiện hệ thống pháp luật đầy đủ, đồng bộ thống nhất, kịp thời, khả thi, ổn định, công khai, minh bạch.

Tại Nghị quyết số 13/NQ-CP ngày 30/1/2022 của Chính phủ yêu cầu nội dung sửa đổi Luật Giao thông đường bộ cần thể hiện rõ hơn chủ trương của Chính phủ về tăng cường phân quyền, phân cấp cho chính quyền địa phương về quản lý nhà nước đối với lĩnh vực giao thông đường bộ, trong đó có quản lý đường bộ, đường cao tốc theo hướng giao cho cấp quản lý có hiệu quả hơn, kịp thời giải quyết vướng mắc và bám sát với yêu cầu của thực tiễn, bảo đảm lợi ích quốc gia; việc phân cấp, phân quyền gắn với phân bổ nguồn lực hợp lý, thông suốt; tăng cường thanh tra, kiểm tra, kiểm soát quyền lực.

Theo quy hoạch mạng lưới đường bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, nhu cầu vốn để đầu tư xây dựng đường cao tốc khoảng 2,5 triệu tỷ đồng; nhu cầu đầu tư cho các tuyến quốc lộ bao gồm nâng cấp đảm bảo nhu cầu vận tải từng tuyến, nâng cấp đạt quy mô quy hoạch, đầu tư bổ sung cho các đoạn tuyến quốc lộ kéo dài được xác định trong quy hoạch là khoảng 655.031 tỷ đồng. Mặt khác, hàng năm vốn bảo trì cần khoảng 25.000 tỷ đồng, nhưng ngân sách Trung ương cấp khoảng 10.000 tỷ đồng, mới đáp ứng được 40% tổng nhu cầu quản lý, bảo trì quốc lộ. Trong những năm tới, theo quy hoạch, chiều dài quốc lộ tăng thêm 4.800km, đồng thời các dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông, các cao tốc khác đầu tư bằng ngân sách trung ương hoàn thành nên nhu cầu vốn bảo trì và quản lý khai thác sẽ tăng cao.

Ngoài ra, đối với các tuyến quốc lộ trên địa bàn địa phương, nếu sớm được đầu tư nâng cấp, mở rộng, các địa phương sẽ được hưởng lợi trực tiếp, khai thác được quỹ đất, kinh tế - xã hội được thúc đẩy phát triển nên các địa phương cần có trách nhiệm sử dụng ngân sách địa phương tham gia đầu tư các tuyến quốc lộ đi qua địa phận.

Những vấn đề trên nếu không được giải quyết sẽ dẫn đến một số bất cập sau:

- Chưa đảm bảo mục tiêu đẩy mạnh mục tiêu phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ.
- Tạo gánh nặng cho ngân sách trung ương trong việc đầu tư, quản lý, bảo trì quốc lộ, đường cao tốc được đầu tư bằng ngân sách nhà nước.

Nguyên nhân gây ra các vấn đề trên: thiếu cơ chế để thu hút vốn các nguồn lực cho đầu tư, quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ.

1.2.2. Mục tiêu chính sách

Tăng cường phân cấp, phân quyền nhằm huy động tối đa các nguồn lực trong quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ.

1.2.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

- Giải pháp 1: giữ nguyên các quy định về quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ như quy định hiện hành.

- Giải pháp 2: bổ sung quy định phân định rõ trách nhiệm đầu tư, quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì công trình đường bộ, theo đó:

(i) Đối với đầu tư xây dựng đường bộ quy định “*Căn cứ nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội vùng, địa phương, bảo đảm quốc phòng an ninh và khả năng bố trí nguồn lực của địa phương, Thủ tướng Chính phủ giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện đầu tư xây dựng quốc lộ.*”.

(ii) Đối với quản lý, vận hành khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ quy định:

“2. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm tổ chức quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì:

a) Hệ thống đường địa phương; quốc lộ được phân cấp trong trường hợp bảo đảm được nguồn lực thực hiện;

b) Tiếp nhận và tổ chức quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì đối với: quốc lộ đi qua đô thị loại đặc biệt; đoạn, tuyến quốc lộ đã hoàn thành việc đầu tư tuyến tránh thay thế theo quy định tại khoản 4 Điều 32 Luật này phù hợp với quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ; quốc lộ không còn trong quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ, trừ trường hợp quốc lộ có yêu cầu đặc biệt về việc bảo đảm quốc phòng, an ninh;

c) 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 quy định tại khoản 1 Điều này đi qua đô thị;

d) Đường gom, đường bên được bố trí tách riêng khỏi đường chính của các tuyến quốc lộ trên địa bàn địa phương.”

(iii) Đối với đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành khai thác, bảo trì, bảo vệ đường cao tốc quy định “*Căn cứ nhu cầu, động lực phát triển kinh tế - xã hội vùng, địa phương, bảo đảm quốc phòng an ninh và khả năng bố trí nguồn lực của địa phương, Thủ tướng Chính phủ giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh hoặc các tổ chức khác tổ chức thực hiện đối với đường cao tốc thuộc hệ thống quốc lộ*”.

1.2.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan

1.2.4.1. Giải pháp 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước: việc đầu tư, quản lý, bảo trì, phát triển hệ thống quốc lộ được bảo đảm từ nguồn ngân sách trung ương là chủ yếu.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: các lợi ích kinh tế - xã hội đem lại cho người dân, doanh nghiệp vẫn giữ nguyên như hiện nay.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Chưa đẩy mạnh được chủ trương phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ; chưa huy động được tối đa mọi nguồn lực cho đầu tư, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ.

+ Chưa tạo được cơ chế để các địa phương có nguồn lực có thể sử dụng ngân sách địa phương đầu tư, xây dựng, nâng cấp, bảo trì đường gom, đường bên, nút giao kết nối vào quốc lộ, quốc lộ để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

- Đối với người dân: có thể phải vận hành trên hệ thống kết cấu hạ tầng đường bộ thiếu đồng bộ do nguồn vốn bảo trì còn hạn chế.

- Đối với doanh nghiệp: có thể tăng chi phí về nhiên liệu, về thời gian làm giảm hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp do kết cấu hạ tầng chưa đồng bộ.

c) Tác động về giới: việc giữ nguyên chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính mới nên không ảnh hưởng đến chi phí của doanh nghiệp và cá nhân.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp được đảm bảo theo quy định.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: chưa đảm bảo đầy đủ các quy định để đẩy mạnh chủ trương phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

1.2.4.2. Giải pháp 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Đẩy mạnh thực hiện chủ trương phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ; huy động tối đa mọi nguồn lực cho đầu tư, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ.

+ Tạo tính chủ động, tạo cơ chế cho các địa phương có nguồn lực có thể sử dụng ngân sách địa phương đầu tư, xây dựng, nâng cấp, bảo trì đường gom, đường bên, nút giao kết nối vào quốc lộ để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương

- Đối với người dân, doanh nghiệp: có nhiều cơ hội được vận hành phương tiện trên hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, tiết kiệm chi phí về nhiên liệu, về thời gian, tăng hiệu quả kinh doanh.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với Nhà nước: không
- Đối với người dân: không
- Đối với doanh nghiệp: không

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: đơn giản hóa các thủ tục hành chính khi đẩy mạnh việc phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách không làm ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo đầy đủ các quy định để đẩy mạnh chủ trương phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

1.2.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2. Chính sách này sẽ tăng cường phân cấp, phân quyền nhằm huy động tối đa các nguồn lực trong quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ.

Thẩm quyền ban hành chính sách: các chính sách này sẽ được Quốc hội quy định tại Luật Đường bộ để đảm bảo tính đồng bộ với các hệ thống pháp luật có liên quan.

1.3. Chính sách 1C: Tạo cơ chế huy động nguồn tài chính để đầu tư phát triển đường bộ nói chung, đường cao tốc nói riêng

1.3.1. Xác định vấn đề

Để thực hiện mục tiêu 5000 km đường bộ cao tốc theo Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XIII, nhu cầu các nguồn vốn đầu tư đến năm 2030 khoảng 813 nghìn tỷ đồng, trong đó giai đoạn 2021 - 2025 cần khoảng 393 nghìn tỷ đồng để hoàn thành 2.043 km và khởi công 925 km, gồm: (1) Khoảng 61 nghìn tỷ đồng vốn ngân sách nhà nước đã bố trí thực hiện hoàn thành 916 km các dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 và các dự án cao tốc đang thi công; (2) Khoảng 211 nghìn tỷ đồng để khởi công và hoàn thành 1.127 km trong giai đoạn 2021-2025. Trong đó, vốn ngân sách nhà nước khoảng 105,5 nghìn tỷ đồng và ngoài ngân sách 105,5 nghìn tỷ đồng; (3) Khoảng 121 nghìn tỷ đồng để khởi công 925 km giai đoạn 2021 - 2025 và hoàn thành giai đoạn 2026 - 2030. Trong đó, nguồn vốn ngân sách nhà nước 73 nghìn tỷ đồng, ngoài ngân sách 48 nghìn tỷ

đồng. Như vậy, trong 10 năm tới, yêu cầu ngân sách nhà nước cho đầu tư xây dựng mới đường cao tốc lên đến 239,5 nghìn tỷ đồng, bình quân 24 nghìn tỷ/năm.

Tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 của Quốc hội về chủ trương đầu tư xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 đã đưa ra các định hướng huy động tối đa mọi nguồn lực trong và ngoài nước để đầu tư phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc dưới nhiều hình thức. Đồng thời, Nghị quyết cũng giao nghiên cứu, áp dụng phương án thu giá dịch vụ hợp lý để thu hồi vốn đầu tư của Nhà nước đối với những dự án thành phần sử dụng toàn bộ vốn đầu tư công.

Như vậy, nếu không có cơ chế tạo nguồn tài chính cho đầu tư, phát triển, bảo trì đường bộ nói chung, đường cao tốc nói riêng sẽ không đảm bảo mục tiêu phát triển hạ tầng giao thông đường bộ đồng bộ, hiện đại, đạt mục tiêu 5000km đường cao tốc theo Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XIII; không đảm bảo việc thu hồi vốn đầu tư của Nhà nước đối với dự án đường cao tốc sử dụng toàn bộ vốn đầu tư công.

1.3.2. Mục tiêu chính sách

Xây dựng khung pháp lý, huy động tối đa mọi nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ nói chung, đường cao tốc nói riêng nhằm xây dựng phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ hiện đại, kết nối đồng bộ, đáp ứng được nhu cầu của nền kinh tế.

1.3.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

- Giải pháp 1: giữ nguyên các quy định hiện hành.

- Giải pháp 2: 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; bổ sung các chính sách phát triển đường cao tốc như: nhà nước bố trí vốn ngân sách đầu tư xây dựng 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; nhà nước ưu tiên sử dụng các nguồn lực thu được từ khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc để đầu tư hoàn chỉnh các tuyến đường cao tốc phân kỳ; nhà nước khuyến khích các tổ chức, cá nhân sử dụng các nguồn lực tham gia đầu tư xây dựng, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư và các hình thức khác theo quy định pháp luật; nhà nước có chính sách hỗ trợ cho các tổ chức tham gia đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác đường cao tốc phù hợp với từng giai đoạn cụ thể nhằm thực hiện có hiệu quả việc phát triển đường cao tốc,...

1.3.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan

1.3.4.1. Giải pháp 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước: không cần phải thực hiện việc rà soát, điều chỉnh quy định về nguồn thu nộp ngân sách nhà nước từ tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: các lợi ích kinh tế - xã hội đem lại cho người dân, doanh nghiệp vẫn giữ nguyên như hiện nay do các chính sách này không tạo nên những đột phá trong việc phát triển hạ tầng giao thông đường bộ hiện đại, đồng bộ.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Không thu hút được nguồn lực đầu tư từ khu vực tư nhân cho đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ nói chung, đường cao tốc nói riêng.

+ Không đảm bảo được mục tiêu đạt 5000km đường cao tốc đến năm 2030.

+ Tạo gánh nặng cho ngân sách nhà nước, gây áp lực đối với trần nợ công trong khi hầu hết các công trình kết cấu hạ tầng đường bộ đều có quy mô lớn, tổng mức đầu tư cao.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: không được sử dụng hệ thống giao thông đường bộ nói chung, hiện đại, kết nối đồng bộ; tăng chi phí về nhiên liệu, về thời gian làm giảm hiệu quả kinh doanh.

c) Tác động về giới: việc giữ nguyên chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính mới nên không ảnh hưởng đến chi phí của doanh nghiệp và cá nhân.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp được đảm bảo theo quy định.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: chưa đảm bảo đầy đủ các quy định để tạo nguồn tài chính trong đầu tư, xây dựng đường bộ, đường cao tốc.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

1.3.4.2. Giải pháp 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Thu hút được nguồn lực đầu tư từ khu vực tư nhân cho đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ nói chung, đường cao tốc nói riêng.

+ Đảm bảo được mục tiêu đạt 5000km đường cao tốc đến năm 2030.

+ Giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước, đặc biệt đối với các công trình kết cấu hạ tầng đường bộ đều có quy mô lớn, tổng mức đầu tư cao.

- Đối với người dân, doanh nghiệp: được thụ hưởng những giá trị dịch vụ chất lượng và có mức chi phí phù hợp từ hệ thống kết cấu hạ tầng đường bộ đồng bộ, hiện đại, êm thuận và nối dài, thông suốt mọi miền trên đất nước; tiết kiệm chi phí nhiên liệu, thời gian, tăng hiệu quả kinh doanh.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với Nhà nước: không

- Đối với người dân, doanh nghiệp: mất thêm chi phí sử dụng dịch vụ đường bộ, tuy nhiên được thụ hưởng những giá trị dịch vụ chất lượng, tiết kiệm chi phí nhiên liệu, thời gian, tăng hiệu quả kinh doanh

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách không làm ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Chính sách này sẽ tạo cơ chế thúc đẩy sự phát triển về hạ tầng giao thông đường bộ, đường cao tốc.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với các điều ước quốc tế về lĩnh vực giao thông đường bộ mà Việt Nam là thành viên.

1.3.5. Lựa chọn phương án

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2. Chính sách này sẽ tạo động lực cho sự thu hút các nguồn lực tham gia đầu tư, xây dựng và phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ, đường cao tốc ngày một hiện đại, đồng bộ.

Thẩm quyền ban hành chính sách: các chính sách này sẽ được Quốc hội quy định tại Luật Đường bộ để đảm bảo tính đồng bộ với các hệ thống pháp luật có liên quan.

2. Chính sách 2: hoàn thiện khung pháp lý trong hoạt động vận tải đường bộ

2.1. Chính sách 2A. Phân định rõ các loại hình kinh doanh vận tải

2.1.1. Xác định vấn đề

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định kinh doanh vận tải đường bộ là ngành nghề kinh doanh có điều kiện, phân định rõ các loại hình kinh doanh vận tải bằng xe ô tô cũng như các điều kiện cần thiết để kinh doanh loại hình. Tuy nhiên, các quy định này đều đã không còn phù hợp với thực tiễn phát sinh, thậm chí đã tạo nên những rào cản nhất định đối với doanh nghiệp như các quy định về

quy mô, người điều hành vận tải, phương án kinh doanh, bộ phận quản lý các điều kiện về an toàn giao thông. ...

Cùng với sự phát triển mạnh mẽ của khoa học công nghệ, một số phương thức điều hành, kinh doanh dịch vụ vận tải đã xuất hiện gây nhiều tranh cãi trong việc xác định loại hình, chủ thể kinh doanh như Grab Taxi, Easy Taxi, Live Taxi.

Những vấn đề trên nếu không được giải quyết sẽ dẫn đến một số bất cập sau:

- Gây khó khăn cho người dân và doanh nghiệp khi thực hiện kinh doanh vận tải đường bộ.

- Người dân không được thụ hưởng các dịch vụ vận tải chất lượng, hiệu quả, tiết giảm được chi phí.

- Tạo rào cản cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ phát triển khi đưa ra các điều kiện về quy mô.

- Thiếu cơ chế quản lý hoạt động vận tải linh hoạt, hiệu quả, phù hợp với nền kinh tế thị trường.

- Không khuyến khích được việc ứng dụng công nghệ, khoa học trong quản lý, điều hành của doanh nghiệp và của các cơ quan quản lý nhà nước.

- Nhiều loại hình kinh doanh vận tải chồng chéo, khó phân định hình thức và điều kiện kinh doanh (kinh doanh vận tải hợp đồng, kinh doanh vận tải du lịch...).

- Ảnh hưởng đến quyền quyết định của doanh nghiệp khi nhà nước can thiệp đến quy mô, số lượng phương tiện, phương án kinh doanh của doanh nghiệp.

Nguyên nhân gây ra các vấn đề trên:

- Các quy định về điều kiện kinh doanh còn thiếu tính khả thi, không phù hợp với thực tiễn phát triển của thị trường vận tải.

- Việc quy định các điều kiện kinh doanh vận tải theo từng loại hình ở Luật sẽ gây nên sự thiếu linh hoạt cho các hoạt động quản lý của nhà nước trong việc theo sát với các diễn biến của thị trường vận tải.

- Chưa có các quy định rõ ràng về việc cung cấp, ứng dụng các dịch vụ hỗ trợ vận tải.

2.1.2. Mục tiêu chính sách

- Quản lý ngành nghề kinh doanh vận tải một cách linh hoạt, phù hợp với thực tiễn.

- Nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng cường kết nối các phương thức vận tải đáp ứng nhu cầu đi lại và hoạt động vận chuyển hàng hóa phục vụ phát triển kinh tế xã hội.

- Tạo môi trường kinh doanh lành mạnh, bình đẳng và minh bạch.

2.1.3. Các phương án đề xuất

- Phương án 1: giữ nguyên các quy định về loại hình kinh doanh vận tải như: kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô (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), kinh doanh vận tải hàng hóa (thông thường, taxi tải, siêu trường, siêu trọng, vận tải hàng nguy hiểm); điều kiện kinh doanh vận tải đường bộ như: quy mô, số lượng phương tiện, người điều hành hoạt động vận tải, thiết bị giám sát hành trình....

- Phương án 2: quy định kinh loại hình kinh doanh vận tải đường bộ gồm: kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô (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), kinh doanh vận tải hàng hóa; giao thẩm quyền Chính phủ quy định chi tiết các loại hình kinh doanh, điều kiện kinh doanh vận tải đường bộ.

2.1.4. Đánh giá tác động các phương án

2.1.4.1 Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Xác định được loại hình, điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

+ Xác định được trách nhiệm của các chủ thể thực hiện kinh doanh vận tải đường bộ bằng xe ô tô.

- Đối với người dân:

+ Thuận tiện lựa chọn loại hình vận tải phù hợp để thực hiện mục tiêu hoạt động của mình.

+ Được cung cấp các dịch vụ vận tải phù hợp với nhu cầu, thị hiếu.

- Đối với doanh nghiệp: được cung cấp hoạt động vận chuyển theo các loại hình kinh doanh vận tải đã được quy định trong Luật.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Thiếu cơ chế quản lý hoạt động vận tải linh hoạt, hiệu quả, phù hợp với nền kinh tế thị trường.

+ Không khuyến khích được việc ứng dụng công nghệ, khoa học trong quản lý, điều hành của doanh nghiệp và của các cơ quan quản lý nhà nước.

+ Nhiều loại hình kinh doanh vận tải chồng chéo, khó phân định hình thức và điều kiện kinh doanh (kinh doanh vận tải hợp đồng, kinh doanh vận tải du lịch...) dẫn đến giảm hiệu quả của công tác quản lý nhà nước.

+ Giảm thu ngân sách đối với các phương thức kinh doanh mới được xã hội thừa nhận nhưng chưa được quản lý nhà nước.

+ Giảm tính tuân thủ pháp luật, do những phương thức, loại hình kinh doanh mới chưa được nhà nước điều tiết vẫn thực hiện hoạt động kinh doanh vận tải.

+ Không tạo điều kiện thúc đẩy cho thị trường vận tải trong việc hội nhập với khu vực và thế giới.

+ Thị trường vận tải đường bộ không được hiện đại hóa để đáp ứng các nhu cầu về chất lượng dịch vụ ngày càng cao của khách hàng.

- Đối với người dân:

+ Không được thụ hưởng những dịch vụ vận tải chất lượng, phù hợp với nhu cầu của cá nhân.

+ Rủi ro về an toàn tính mạng khi sử dụng các loại hình vận tải mới chưa được nhà nước thừa nhận.

- Đối với doanh nghiệp:

+ Khó khăn khi thực hiện các hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ do các điều kiện kinh doanh không phù hợp với thực tế và loại hình vận tải.

+ Cản trở các doanh nghiệp nhỏ và vừa gia nhập thị trường khi phải đáp ứng các yêu cầu về quy mô, số lượng xe (Theo thống kê, năm 2013 cả nước có tổng số 5.761 đơn vị kinh doanh vận tải được cấp giấy phép theo Nghị định số 91/2009/NĐ - CP; đến năm 2016, cả nước có tổng số 24.580 đơn vị kinh doanh vận tải được cấp giấy phép theo Nghị định số 86/2014/NĐ - CP tăng gần 19.000 đơn vị so với 2013; đến năm 2021 cả nước có tổng số 83.618 đơn vị kinh doanh vận tải đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; đến hết tháng 4 năm 2022 cả nước có tổng số 85.310 đơn vị kinh doanh vận tải đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (chủ yếu là các hộ kinh doanh vận tải hàng hóa mới được cấp Giấy phép kinh doanh theo lộ trình của Nghị định số 86/2014/NĐ - CP). Kết quả thống kê cho thấy, tỷ lệ các đơn vị có quy mô vừa và nhỏ chiếm khoảng 82%, số lượng phương tiện của mỗi đơn vị không nhiều (dưới 05 xe), năng lực cạnh tranh yếu).

+ Doanh nghiệp cung cấp ứng dụng phần mềm khó khăn trong việc cung ứng các phần mềm cung cấp dịch vụ vận tải.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: các thủ tục hành chính được giữ nguyên như hiện hành.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Việc giữ nguyên như quy định hiện hành không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: thiếu tính khả thi, không tạo được sự thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không mâu thuẫn Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968; không trái với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia như 14 Hiệp định, Nghị định thư trong lĩnh vực đường bộ mà Việt Nam ký kết; Công ước về quyền dân sự, kinh tế; các Hiệp định thương mại (WTO, APPTA,...); các Hiệp định, Nghị định liên quan đến đường biên giới giữa Việt Nam và các nước.

2.1.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Bảo đảm cho hoạt động vận tải được linh hoạt hơn, đáp ứng được yêu cầu thực tiễn phát sinh đối với các loại hình kinh doanh vận tải mới. Chính phủ có thể ban hành các chính sách mới để kiểm soát các hình thức kinh doanh vận tải mới phù hợp với thực tiễn phát sinh mà không cần phải chờ sửa Luật như hiện nay.

+ Cắt giảm các điều kiện kinh doanh không cần thiết, không phù hợp với thực tiễn và thiếu tính khả thi.

+ Tạo điều kiện cho thị trường vận tải đường bộ được phát triển hiện đại, phù hợp và đáp ứng với xu thế phát triển của quốc tế. Thúc đẩy được các nguồn lực của xã hội trong việc phát triển thị trường vận tải theo xu hướng quy mô, hiện đại.

+ Tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, công bằng và bình đẳng giữa các loại hình vận tải, khi đó các đơn vị kinh doanh vận tải sẽ tập trung hơn vào công tác quản lý an toàn giao thông và chất lượng dịch vụ.

- Đối với người dân:

+ Được thụ hưởng những dịch vụ vận tải chất lượng, phù hợp với nhu cầu của cá nhân.

+ An toàn hơn khi sử dụng các loại hình vận tải mới được nhà nước thừa nhận.

+ Tiết giảm được chi phí đi lại, tiết kiệm được thời gian vận chuyển.

- Đối với doanh nghiệp:

+ Thuận lợi khi thực hiện các hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ do các điều kiện kinh doanh được quy định linh hoạt, phù hợp với thực tế.

+ Tạo điều kiện cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa gia nhập thị trường vận tải đường bộ.

+ Tạo điều kiện cho các doanh nghiệp cung cấp hỗ trợ dịch vụ vận tải, cung cấp giải pháp phần mềm hoạt động hiệu quả.

+ Cắt giảm được các chi phí về nhân lực điều hành, bộ máy tổ chức cơ cấu gọn nhẹ do ứng dụng các trí tuệ nhân tạo trong hoạt động điều hành vận tải.

+ Kết nối với khách hàng nhanh hơn, thuận tiện hơn thông qua việc ứng dụng khoa học, công nghệ, các đơn vị cung cấp dịch vụ hỗ trợ vận tải.

b) Tác động tiêu cực:

- Đối với nhà nước: không
- Đối với người dân: không.
- Đối với doanh nghiệp: không.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: đơn giản hóa thủ tục hành chính, giảm giấy phép con cho người dân, doanh nghiệp.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách này không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật như Luật giao dịch điện tử, Luật hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa, Luật Hợp tác xã.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968; phù hợp với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia như 14 Hiệp định, Nghị định thư trong lĩnh vực đường bộ mà Việt Nam ký kết; Công ước về quyền dân sự, kinh tế; các Hiệp định thương mại (WTO, APPTA,...); các Hiệp định, Nghị định liên quan đến đường biên giới giữa Việt Nam và các nước.

2.1.5. Lựa chọn phương án

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2 để đảm bảo môi trường kinh doanh vận tải được điều tiết phù hợp với thực tiễn phát sinh, phát triển vận tải đường bộ.

Thẩm quyền ban hành chính sách: Quốc hội sẽ ban hành quy định kinh doanh vận tải đường bộ là ngành nghề kinh doanh có điều kiện; Chính phủ quy định chi tiết các điều kiện kinh doanh vận tải đường bộ, loại hình kinh doanh vận tải mới để đảm bảo tính linh hoạt và phù hợp với thực tiễn quản lý.

2.2. Chính sách 2B: Quản lý hoạt động vận tải nội bộ

2.2.1. Xác định vấn đề

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định kinh doanh vận tải đường bộ là ngành nghề kinh doanh có điều kiện. Tuy nhiên, chưa có quy định rõ đối với loại hình vận tải không kinh doanh để phân biệt với loại hình kinh doanh vận tải.

Cùng với sự phát triển của nền kinh tế, các khu công nghiệp phát triển mạnh mẽ, số lượng đơn vị sản xuất kinh doanh tăng cao, các đơn vị này ngày càng có

nhu cầu tự mua phương tiện để vận chuyển công nhân, vận chuyển nguyên nhiên vật liệu phục vụ sản xuất của mình, vận chuyển hàng hoá do đơn vị mình sản xuất để cung cấp ra thị trường. Số lượng phương tiện thuộc các đơn vị này hiện nay chiếm tỷ lệ khá cao trong tổng số phương tiện kinh doanh vận tải.

Những vấn đề trên nếu không được giải quyết sẽ dẫn đến một số bất cập sau:

- Gây khó khăn cho người dân và doanh nghiệp khi thực hiện kinh doanh vận tải đường bộ.

- Gây khó khăn cho lực lượng chức năng khi kiểm soát trên đường và giám sát công tác đảm bảo an toàn giao thông

- Không phân định rõ giữa phương tiện kinh doanh và phương tiện không kinh doanh dẫn đến sẽ có một số lượng phương tiện thực chất là đang kinh doanh vận tải nhưng hoạt động dưới hình thức vận tải nội bộ để tránh phải thực hiện các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải.

Nguyên nhân gây ra các vấn đề trên là do chưa có các quy định cụ thể để điều chỉnh đối với hoạt động vận tải nội bộ.

2.2.2. Mục tiêu chính sách

- Quản lý hoạt động vận tải để đảm bảo an toàn giao thông, phù hợp với thực tiễn phát sinh hiện nay.

- Đảm bảo trật tự vận tải, tạo môi trường hoạt động vận tải lành mạnh, bình đẳng, công bằng và minh bạch.

2.2.3. Các phương án đề xuất

- Phương án 1: giữ nguyên các quy định về loại hình kinh doanh vận tải chỉ đưa ra khái niệm về hoạt động vận tải gồm hoạt động kinh doanh và hoạt động không kinh doanh.

- Phương án 2: quy định rõ về khái niệm đối với hoạt động vận tải nội bộ và giao Chính phủ quy định cụ thể.

2.2.4. Đánh giá tác động các phương án

2.2.4.1 Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

- + Xác định loại hình kinh doanh vận tải và hoạt động vận tải nội bộ.

- + Xác định được trách nhiệm của các chủ thể thực hiện khi thực hiện hoạt động vận tải đường bộ bằng xe ô tô.

- Đối với người dân: Không

- Đối với doanh nghiệp: Không

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Thiếu cơ chế quản lý hoạt động vận tải để đảm bảo an toàn giao thông.

+ Giảm tính tuân thủ pháp luật, do có những phương tiện thực chất đang kinh doanh vận tải nhưng lại không đăng ký dẫn đến gây mất trật tự thị trường vận tải, không thu được thuế.

- Đối với người dân:

+ Không phân biệt và lựa chọn được các phương tiện có đăng ký kinh doanh và được kiểm soát về an toàn giao thông.

- Đối với doanh nghiệp:

+ Khó khăn khi thực hiện các hoạt động vận tải đường bộ do chưa có quy định rõ để phân biệt đối với hoạt động kinh doanh và hoạt động không kinh doanh.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: các thủ tục hành chính được giữ nguyên như hiện hành.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Việc giữ nguyên như quy định hiện hành không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: thiếu tính khả thi, không tạo được sự thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không mâu thuẫn Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968; không trái với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia như 14 Hiệp định, Nghị định thư trong lĩnh vực đường bộ mà Việt Nam ký kết; Công ước về quyền dân sự, kinh tế; các Hiệp định thương mại (WTO, APPTA,...); các Hiệp định, Nghị định liên quan đến đường biên giới giữa Việt Nam và các nước.

2.2.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Xác định rõ và để phân biệt với các loại hình kinh doanh vận tải.

+ Xác định được trách nhiệm của các chủ thể thực hiện khi thực hiện hoạt động vận tải đường bộ bằng xe ô tô.

+ Tạo điều kiện cho thị trường vận tải đường bộ được phát triển hiện đại, phù hợp và đáp ứng với xu thế phát triển của quốc tế. Thúc đẩy được các nguồn lực của xã hội trong việc phát triển thị trường vận tải theo xu hướng quy mô, hiện đại.

+ Tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, công bằng và bình đẳng giữa hoạt động không kinh doanh và hoạt động kinh doanh. Công tác quản lý an toàn giao thông đối với đối tượng không kinh doanh vận tải được triển khai và đảm bảo thực hiện.

- Đối với người dân:

+ Lựa chọn đúng đối tượng kinh doanh vận tải để thực hiện mục tiêu hoạt động của mình.

+ Được thụ hưởng những dịch vụ vận tải chất lượng, phù hợp với nhu cầu của cá nhân.

- Đối với doanh nghiệp:

+ Phân định rõ đối tượng tham gia kinh doanh vận tải để có phương thức quản lý phù hợp với từng đối tượng.

+ Tăng cường công tác đảm bảo an toàn giao thông trong hoạt động vận tải nội bộ.

b) Tác động tiêu cực:

- Đối với nhà nước: không

- Đối với người dân: không

- Đối với doanh nghiệp: Phải thực hiện các quy định để đảm bảo an toàn giao thông theo quy định của Chính phủ, chi phí quản lý sẽ tăng thêm do phải bố trí người và thiết bị để thực hiện quản lý an toàn giao thông.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách này không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968; phù hợp với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia như 14 Hiệp định, Nghị định thư trong lĩnh vực đường bộ mà Việt Nam ký kết; Công ước về quyền dân sự, kinh tế; các Hiệp định thương mại (WTO, APPTA,...); các Hiệp định, Nghị định liên quan đến đường biên giới giữa Việt Nam và các nước.

2.2.5. Lựa chọn phương án

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2 để đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đối với hoạt động vận tải, phù hợp với thực tiễn phát sinh, phát triển vận tải đường bộ.

Thẩm quyền ban hành chính sách: Quốc hội sẽ ban hành quy định hoạt động vận tải nội bộ; Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động vận tải nội bộ để đảm bảo tính linh hoạt và phù hợp với thực tiễn quản lý.

2.3. Chính sách 2C: Quản lý hoạt động vận tải đưa đón học sinh

2.3.1. Xác định vấn đề

Hiện nay, theo các tài liệu khuyến cáo của nhiều chuyên gia an toàn giao thông và của Liên Hợp quốc đều khẳng định trẻ em là nhóm đối tượng cần được ưu tiên bảo đảm an toàn trong quá trình tham gia giao thông hơn so với các đối tượng khác. Tuy nhiên, việc quản lý hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng ô tô chưa có bất kỳ quy định nào mà chỉ đơn giản là loại hình kinh doanh vận tải hành khách bằng hợp đồng thông thường.

Trong những năm gần đây, xuất phát từ nhu cầu thực tế, dịch vụ vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô phát triển, phổ biến ở nhiều tỉnh, thành phố trên cả nước, đặc biệt là các thành phố lớn như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, do nhu cầu tăng nhanh, trong khi còn thiếu những quy định pháp luật nên trong quá trình hoạt động đã tồn tại không ít bất cập như: dịch vụ đưa đón học sinh vẫn còn tự phát, chất lượng xe không bảo đảm, lái xe thiếu trách nhiệm trong việc đưa đón học sinh ...

2.3.2. Mục tiêu chính sách

- Quản lý hoạt động vận tải đưa đón học sinh để đảm bảo an toàn giao thông, phù hợp với thực tiễn phát sinh hiện nay, đồng thời gắn trách nhiệm của cơ sở giáo dục đào tạo trong tổ chức hoạt động và bảo đảm an toàn giao thông khi đưa, đón học sinh.

- Đảm bảo trật tự vận tải, tạo môi trường hoạt động vận tải lành mạnh, bình đẳng, công bằng và minh bạch.

2.3.3. Các phương án đề xuất

- Phương án 1: Giữ nguyên các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh như hiện nay.

- Phương án 2: Bổ sung một số quy định để đảm bảo quản lý chặt chẽ hoạt động đưa đón học sinh.

2.3.4. Đánh giá tác động các phương án

2.3.4.1 Phương án 1

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

Coi hoạt động vận chuyển đưa đón học sinh cũng giống như các loại hình vận chuyển hành khách khác.

- Đối với người dân: Không

- Đối với doanh nghiệp: Không.

b) Tác động tiêu cực

- Đối với nhà nước:

+ Thiếu cơ chế để quản lý chặt chẽ đối với các loại phương tiện đưa đón học sinh, nâng cao chất lượng dịch vụ và đảm bảo an toàn giao thông.

+ Việc quản lý hoạt động này gặp khó khăn do dịch vụ xe đưa đón học sinh vẫn diễn ra tự phát, chất lượng xe không bảo đảm, lái xe thiếu trách nhiệm trong việc đưa đón học sinh.

+ Chưa gắn trách nhiệm của cơ sở giáo dục đào tạo trong tổ chức hoạt động và bảo đảm an toàn giao thông khi đưa, đón học sinh.

+ Chưa tạo môi trường hoạt động vận tải lành mạnh, bình đẳng, công bằng và minh bạch giữa các chủ thể cùng tham gia hoạt động này.

- Đối với người dân:

+ Không phân biệt được loại phương tiện chuyên vận chuyển, đưa đón học sinh khi tham gia giao thông, không lựa chọn được các phương tiện có chất lượng tốt.

- Đối với doanh nghiệp:

Không khuyến khích được các doanh nghiệp đầu tư, đổi mới phương tiện, trang bị các trang thiết bị để đảm bảo an toàn cho học sinh trong quá trình vận chuyển.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: các thủ tục hành chính được giữ nguyên như hiện hành.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Việc giữ nguyên như quy định hiện hành không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: không có tác động nhiều đến sự thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không mâu thuẫn Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968; không trái với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia như 14 Hiệp định, Nghị định thư trong lĩnh vực đường bộ mà Việt Nam ký kết; Công

ước về quyền dân sự, kinh tế; các Hiệp định thương mại (WTO, APPTA,...); các Hiệp định, Nghị định liên quan đến đường biên giới giữa Việt Nam và các nước.

2.3.4.2. Phương án 2

a) Tác động tích cực

- Đối với nhà nước:

+ Xác định rõ và phân biệt loại phương tiện đưa đón học sinh với các loại hình kinh doanh vận tải hành khách khác.

+ Có cơ chế để quản lý chặt chẽ đối với các loại phương tiện đưa đón học sinh, nâng cao chất lượng dịch vụ và đảm bảo an toàn giao thông.

+ Gắn trách nhiệm của đơn vị vận tải, cơ sở giáo dục đào tạo trong tổ chức hoạt động và bảo đảm an toàn giao thông khi đưa, đón học sinh.

+ Tạo điều kiện cho thị trường vận tải đường bộ được phát triển hiện đại, phù hợp và đáp ứng với xu thế phát triển của quốc tế. Thúc đẩy được các nguồn lực của xã hội trong việc phát triển thị trường vận tải theo xu hướng quy mô, hiện đại.

+ Tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, công bằng và bình đẳng giữa các đối tượng cùng tham gia hoạt động đối với loại hình này.

- Đối với người dân: Được thụ hưởng những dịch vụ vận tải chất lượng tốt, an toàn và phù hợp với nhu cầu của cá nhân.

- Đối với doanh nghiệp:

+ Xác định rõ đối tượng tham gia hoạt động vận tải đưa đón học sinh để từ đó có kế hoạch nâng cao chất lượng phương tiện, lái xe để có phương thức quản lý phù hợp với từng đối tượng.

+ Tăng cường các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông trong quá trình vận chuyển đưa đón học sinh.

b) Tác động tiêu cực:

- Đối với nhà nước: không

- Đối với người dân: không.

- Đối với doanh nghiệp: Phải triển khai thực hiện một số quy định mới để đảm bảo an toàn giao thông theo quy định của Chính phủ, chi phí quản lý sẽ tăng thêm do phải thực hiện trang bị bổ sung một số thiết bị an toàn, đào tạo lái xe, người quản lý học sinh.

c) Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: không phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Chính sách này không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: phù hợp với Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968; phù hợp với các Điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia như 14 Hiệp định, Nghị định thư trong lĩnh vực đường bộ mà Việt Nam ký kết; Công ước về quyền dân sự, kinh tế; các Hiệp định thương mại (WTO, APPTA,...); các Hiệp định, Nghị định liên quan đến đường biên giới giữa Việt Nam và các nước.

2.3.5. Lựa chọn phương án

Từ những phân tích, so sánh tác động của từng giải pháp cho thấy lựa chọn giải pháp tối ưu là Phương án 2 để đảm bảo trật tự, an toàn giao thông, nâng cao chất lượng dịch vụ đối với hoạt động vận tải đưa đón học sinh và phù hợp với thực tiễn phát sinh đối với loại hình này trong thời gian qua. Đồng thời, phù hợp với các tài liệu khuyến cáo của nhiều chuyên gia an toàn giao thông và của Liên hợp quốc khẳng định đây là nhóm cần được ưu tiên bảo đảm an toàn trong quá trình tham gia giao thông.

Thẩm quyền ban hành chính sách: Quốc hội sẽ ban hành quy định hoạt động vận tải đưa đón học sinh.

III. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC THỰC HIỆN

1. Về nguồn nhân lực

Dự kiến khi Luật ban hành, các cơ quan, tổ chức thuộc đối tượng thi hành Luật có trách nhiệm thực thi Luật, bao gồm Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, các Bộ, ngành liên quan và Ủy ban nhân dân các tỉnh/thành phố trực thuộc Trung ương.

Trong đó, Bộ Giao thông vận tải là cơ quan đầu mối giúp Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ đã có các đơn vị trực thuộc để thực hiện 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 (Cục Đường bộ Việt Nam, Cục Đường cao tốc Việt Nam và các Vụ chuyên môn như Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông, Vụ Vận tải, Vụ KHCN, MT, Vụ Tài chính, Vụ Pháp chế...) đảm bảo việc thi hành Luật được đồng bộ, thống nhất. Ở địa phương, Sở GTVT (Sở GTVT-XD) 63 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đều có đơn vị chuyên môn thực hiện chức năng quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ.

Đội ngũ công chức, viên chức thuộc Bộ GTVT, Sở GTVT cơ bản là các cán bộ quản lý được đào tạo theo chuyên ngành, có kiến thức quản lý nhà nước để thực hiện các nội dung được phân công quản lý trong lĩnh vực 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. Để tiếp tục nâng cao năng lực công chức, viên

chức đáp ứng yêu cầu quản lý, trong những năm qua, Bộ GTVT, Sở GTVT đã chủ động quy hoạch, tổ chức các khoá đào tạo, bồi dưỡng, tập huấn đội ngũ cán bộ công chức thực hiện công tác hoạch định chính sách và quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường bộ.

Như vậy, với điều kiện thực tế hiện nay, Bộ GTVT và ngành GTVT có đủ nguồn nhân lực, bộ máy, điều kiện cơ bản cho việc thi hành Luật Đường bộ sau khi được Quốc hội thông qua, đảm bảo tính khả thi về chính sách.

2. Về nguồn lực tài chính

Để triển khai thực thi Luật, cần bố trí ngân sách để thực hiện một số hoạt động, cụ thể:

- Kinh phí xây dựng văn bản hướng dẫn, thi hành Luật.
- Kinh phí phổ biến, tuyên truyền Luật; nâng cao trình độ chuyên môn, kỹ năng của các cán bộ, công chức, viên chức thực thi chính sách về đường bộ.
- Kinh phí tổ chức thanh tra, kiểm tra, quản lý, giám sát, đánh giá tình hình thi hành Luật.
- Kinh phí bổ sung nguồn ngân sách hàng năm để triển khai các chương trình phát triển hoạt động đường bộ.
- Các kinh phí khác phù hợp với quy định pháp luật để thực hiện các trách nhiệm, chức năng, nhiệm vụ do Luật quy định.

IV. Ý KIẾN THAM VẤN

Việc xây dựng Báo cáo đánh giá tác động chính sách của dự án Luật Đường bộ được thực hiện theo đúng quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, cụ thể như sau:

1. Lấy ý kiến các Bộ, ngành, địa phương, doanh nghiệp, các hiệp hội, các đối tượng có liên quan; đăng tải để lấy ý kiến rộng rãi trên Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Cổng thông tin điện tử Bộ Giao thông vận tải theo quy định.

2. Tổ chức các hoạt động phục vụ cho việc nghiên cứu xây dựng chính sách trong 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, Liên đoàn 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.

V. GIÁM SÁT VÀ ĐÁNH GIÁ

1. Cơ quan giám sát thực hiện chính sách: Quốc hội, Ủy ban thường vụ Quốc hội, Hội đồng dân tộc, các Ủy ban của Quốc hội, đại biểu Quốc hội.

2. Cơ quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành chính sách: Chính phủ, các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các cơ quan có liên quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành các chính sách này.

Trên đây là Báo cáo đánh giá tác động chính sách trong dự án Luật Đường bộ./.

Nơi nhận:

- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- 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;
- Văn phòng Chính phủ
- Các Bộ: Tư pháp, Công an;
- Văn phòng Chính phủ: BTCN, các PCN;
- TTr. Lê Đình Thọ;
- Các Cục: ĐBVN, ĐKVN, ĐCTVN;
- Các Vụ: VT, KCHTGT;
- Thanh tra Bộ;
- Lưu: VT, PC.

BỘ TRƯỞNG

(Đã ký)

Nguyễn Văn Thắng