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 dẫm 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 trông, 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 trông, 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 trông, 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 trông, 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 lýtại 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 kiếncho 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, dồn 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 Luât Xây dựng, còn phải bảo đảm các yêu cầu kỹ thuật đặc thù về an toàn giao thông cho người tham 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 đươc 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 trông, giữ phương tiện giao thông đường bộ

Có ý kiến không luật hóa các quy định về sử dụng gầm cầu cạn để trông, 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 trông, 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 cân 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 bộ[[1]](#footnote-1). Đồng thời đề nghị rà soát các quy định tại chương này bảo đảm phù hợp với phạm vi điều chỉnh, tránh trùng dẫm 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 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 bảo đảm 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 khác[[2]](#footnote-2), các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên[[3]](#footnote-3) và liên quan trực tiếp 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 thuvà 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./.

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” [↑](#footnote-ref-1)
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... [↑](#footnote-ref-2)
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… [↑](#footnote-ref-3)