|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **CHÍNH PHỦ** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** | |
| 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

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

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

- Nguồn vốn cho đầu tư từ ngân sách đối với hạ tầng giao thông đường bộ còn chiếm tỷ trọng thấp nên việc huy động nguồn vốn từ các thành phần kinh tế còn hạn chế do vướng mắc về cơ chế chính sách chưa đầy đủ, thiếu nhất quán, ổn định. Việc đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng 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 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 cắm 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 trong 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 vân 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 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 hànhgồm 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 chuyển 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**  **TUQ. THỦ TƯỚNG**  **BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**  **(Đã ký)**  **Nguyễn Văn Thắng** |