

Số: 145 /BCTĐ-BTP

Hà Nội, ngày 14 tháng 8 năm 2023

BÁO CÁO THẨM ĐỊNH

Dự án Luật Đường bộ



Kính gửi:

- Bộ Giao thông vận tải;
- Văn phòng Chính phủ.

Ngày 07/8/2023, Bộ Tư pháp nhận được Công văn số 8471/BGTVT-PC ngày 04/8/2023 của Bộ Giao thông vận tải đề nghị thẩm định dự án Luật Đường bộ (sau đây gọi tắt là dự án Luật)¹. Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 (sửa đổi, bổ sung một số điều năm 2020), ngày 11/8/2023, Bộ Tư pháp đã tổ chức họp Hội đồng thẩm định² đối với dự án Luật. Trên cơ sở ý kiến của các thành viên Hội đồng thẩm định và qua nghiên cứu hồ sơ dự án Luật, Bộ Tư pháp có ý kiến thẩm định đối với dự án Luật³ như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH

Ngày 02/6/2023, 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 bổ sung dự án Luật Đường bộ trình Quốc hội cho ý kiến tại kỳ họp thứ 6 (tháng 10/2023) và trình Quốc hội thông qua tại kỳ họp thứ 7 (tháng 5/2024). Ngày 02/8/2023, Văn phòng Chính phủ có Công văn số 5856/VPCP-PL về việc chuẩn bị Phiên họp Chính phủ chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 8/2023, trong đó yêu cầu các Bộ: Công an, Tư pháp, Tài chính, Giao thông vận tải khẩn trương hoàn thiện hồ sơ các dự án Luật: Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Đường bộ... trình Chính phủ trước ngày 15/8/2023; Bộ Tư pháp sớm tổ chức việc thẩm định các dự án Luật, Đề nghị xây dựng Luật nêu trên để các Bộ chủ trì soạn thảo nghiên cứu, giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định, trình Chính phủ đúng thời hạn. Do đó, Bộ Tư pháp nhất trí với sự cần thiết xây dựng Luật Đường bộ.

II. VỀ PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH CỦA DỰ ÁN LUẬT

Ngày 31/8/2020, Chính phủ ban hành Nghị quyết số 123/NQ-CP về Phiên họp Chính phủ chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 8/2020 trong đó

¹ Đối với dự án Luật Đường bộ, ngày 22/7/2020, Bộ Tư pháp đã có Báo cáo số 147/BCTĐ-BTP về việc thẩm định dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi)

² Với sự tham gia của các Thành viên đến từ: Văn phòng Chính phủ, Bộ Quốc phòng, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Ngoại giao, Bộ Tài chính, Bộ Công an, Bộ Nội vụ, Bộ Công Thương... và một số đơn vị thuộc Bộ Tư pháp.

³ Vào sổ văn bản đến của Bộ Tư pháp số 52130 và đăng tải trên cổng thông tin điện tử Bộ Tư pháp ngày 08/8/2023.

về phạm vi điều chỉnh, Chính phủ thảo luận và thống nhất: Dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) có phạm vi điều chỉnh bao gồm các vấn đề: kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; vận tải đường bộ; quản lý an toàn kỹ thuật phương tiện giao thông đường bộ; hệ thống báo hiệu đường bộ gắn với kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; tổ chức giao thông gắn với kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ (điểm b mục 4). Tuy nhiên, nội dung về phương tiện giao thông đường bộ (gồm: bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới trong nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp; niên hạn sử dụng của xe cơ giới; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển người, hàng hóa...) tại dự thảo Luật Đường bộ (Luật ĐB) được chuyển sang điều chỉnh tại dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Luật TATGTĐB). Như vậy, có sự thay đổi phạm vi điều chỉnh của 2 dự án Luật so với dự thảo Luật được Chính phủ thông qua. Để hoàn thiện dự thảo Luật, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát tiếp tục hoàn thiện một số vấn đề sau:

- Về cơ sở dữ liệu đường bộ (Điều 8): dự thảo Luật quy định về cơ sở dữ liệu vận tải đường bộ (điểm đ khoản 2 Điều 8), trong khi đó, tại Điều 61 Luật cũng xác định *hoạt động vận tải đường bộ là việc tổ chức, cá nhân sử dụng xe thô sơ, xe cơ giới để vận chuyển người, hàng hóa trên đường bộ trong nước, quốc tế* (khoản 2); *đơn vị vận tải là tổ chức, cá nhân sử dụng phương tiện giao thông đường bộ để thực hiện vận tải* đường bộ (khoản 1). Trong khi đó, dự thảo Luật TTATGTĐB quy định 7 cơ sở dữ liệu (gồm cơ sở dữ liệu xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, cơ sở dữ liệu người điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng...). Như vậy, cơ sở dữ liệu vận tải đường bộ có thể gồm các thông tin về cá nhân điều khiển phương tiện giao thông đường bộ để thực hiện vận tải đường bộ, thông tin về sức khỏe của người lái xe, thông tin về xe cơ giới, xe máy chuyên dùng trong cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ tại dự thảo Luật TTATGTĐB.

- Về vận tải hành khách, hàng hóa: dự thảo Luật quy định về vận tải hành khách bằng xe ô tô (Điều 62), vận tải hàng hóa bằng xe ô tô (Điều 66); vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự (Điều 71); hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô (Điều 76). Liên quan đến nội dung này, dự thảo Luật TTATGTĐB cũng quy định việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô (Điều 39), trong vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự (Điều 44), xe ô tô đưa đón học sinh (Điều 46): dự thảo Luật ĐB quy định về vận tải hành khách bằng xe ô tô (Điều 62), vận tải hàng hóa bằng xe ô tô (Điều 66); vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự (Điều

71); hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô. Tuy nhiên, các nội dung quy định giữa dự thảo Luật ĐB và dự thảo Luật TTATGTĐB chưa bảo đảm sự thống nhất trong cách thức quy định (xem cụ thể tại mục III.7)

- Về vận chuyển hành khách, hàng hoá bằng xe bốn bánh có gắn động cơ: Điều 61 dự thảo Luật ĐB không quy định hoạt động chuyển hành khách, hàng hoá bằng xe bốn bánh có gắn động cơ là hoạt động kinh doanh vận tải, khoản 1 Điều 45 dự thảo Luật TTATGTĐB quy định điều kiện hoạt động kinh doanh của xe bốn bánh có gắn động cơ.

Bên cạnh đó, đề nghị rà soát để thống nhất nội dung viện dẫn tại dự thảo Luật phù hợp với các quy định tại dự thảo Luật TTATGTĐB, ví dụ như: khoản 2 Điều 62; khoản 6 Điều 64; khoản 4 Điều 66...

III. Ý KIẾN THẨM ĐỊNH TỪNG NỘI DUNG

1. Sự phù hợp của nội dung dự án Luật với mục đích, yêu cầu, phạm vi điều chỉnh, chính sách trong đề nghị xây dựng Luật

Dự án Luật được xây dựng trên cơ sở các chính sách được Chính phủ thông qua, tuy nhiên, qua rà soát, một số nội dung cần được nghiên cứu thể hiện lại để phù hợp với chính sách đã được thông qua, trong đó:

- Về việc phân cấp, phân quyền trong hoạt động quản lý nhà nước về giao thông đường bộ và chính sách tài chính, ngân sách nhà nước: ngày 16/3/2022, Chính phủ ban hành Nghị quyết số 37/NQ-CP về phiên họp Chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 3/2022, trong đó giao Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các Bộ: Tài chính, Tài nguyên và Môi trường, Kế hoạch và Đầu tư, Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Xây dựng, Nội vụ tiếp tục nghiên cứu, tiếp thu, chỉnh lý các nội dung về phân cấp, phân quyền; cơ chế đặc thù đầu tư, xây dựng công trình đường bộ trong dự án Luật Đường bộ theo nguyên tắc: những gì vướng mắc, bất cập đã phát sinh trong thực tiễn thì cần phải sửa đổi, bổ sung; trường hợp sửa đổi, bổ sung mà gây mâu thuẫn, chồng chéo với các luật khác thì phải có biện pháp xử lý theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật; làm rõ cơ sở khoa học và thực tiễn về việc xác định các khoản thu liên quan đến đường bộ, hiện nay, cơ quan chủ trì soạn thảo đã quy định một số cơ chế, chính sách khác với các quy định pháp luật khác tại dự thảo Luật đã được cơ quan chủ trì soạn thảo đưa vào quy định tại dự thảo Luật, tuy nhiên, còn một số nội dung cần nghiên cứu tiếp tục bổ sung như: chính sách phân cấp, phân quyền; cơ chế đặc thù trong việc sử dụng ngân sách nhà nước...

- Bên cạnh đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu, bổ sung một số chính sách, quy định để cụ thể hóa đường lối, chủ trương của Đảng liên quan đến công tác trật tự, an toàn giao thông đường bộ tại dự thảo Luật (nội

dung chi tiết xin xem tại mục III.3 Báo cáo này), đồng thời thực hiện đánh giá tác động đối với các chính sách mới này.

2. Tính hợp hiến, hợp pháp, tính thống nhất của dự thảo Luật với hệ thống pháp luật; tính tương thích với điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên

2.1. Về tính hợp hiến, tính hợp pháp, thống nhất của dự án Luật với hệ thống pháp luật

Về cơ bản, các quy định của dự thảo Luật bảo đảm phù hợp với các nguyên tắc và quy định của Hiến pháp năm 2013. Bên cạnh đó, dự thảo Luật có nhiều nội dung liên quan trực tiếp tới quy định trong các luật hiện hành như: Luật Quy hoạch, Luật Khoáng sản, Luật Lâm nghiệp... Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp tục rà soát các quy định cụ thể của dự thảo Luật với các luật có liên quan để bảo đảm hơn nữa tính thống nhất, đồng bộ của dự thảo Luật với hệ thống pháp luật (*nội dung cụ thể xem tại mục III.7 Báo cáo này*), ví dụ như:

a) Pháp luật về khoáng sản: dự thảo Luật quy định Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm *hỗ trợ các tỉnh lân cận cung cấp vật liệu để xây dựng đường cao tốc* (điểm a khoản 7 Điều 49), tuy nhiên, việc cung cấp vật liệu xây dựng phải thực hiện theo quy định pháp luật về khoáng sản về việc cấp phép khai thác khoáng sản. Do đó, quy định việc Ủy ban nhân dân tỉnh khác có trách nhiệm hỗ trợ tỉnh lân cận cung cấp vật liệu để xây dựng đường cao tốc là chưa phù hợp.

b) Pháp luật về đất đai: dự thảo Luật quy định *không thu tiền sử dụng đất, tiền thuê đất đối với diện tích đất sử dụng để đầu tư xây dựng đường cao tốc và các công trình phục vụ khai thác đường cao tốc* (điểm a khoản 6 Điều 49), tuy nhiên, Điều 54 Luật Đất đai năm 2013 không quy định trường hợp giao đất không thu tiền sử dụng đối với trường hợp sử dụng đất để đầu tư xây dựng đường cao tốc. Bên cạnh đó, hiện nay, Chính phủ đã trình Quốc hội cho ý kiến dự thảo Luật Đất đai (sửa đổi), trường hợp cần phải bổ sung chính sách của Nhà nước để phát triển đường cao tốc, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu đề xuất bổ sung quy định này tại dự thảo Luật Đất đai.

c) Pháp luật về ngân sách nhà nước: dự thảo Luật quy định *bổ trí riêng ngân sách trung ương, ngân sách địa phương hoặc kết hợp ngân sách trung ương và địa phương để đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì công trình đường cao tốc theo quy định tại khoản 3 Điều 47 Luật này* (điểm d khoản 1 Điều 49); *Nhà nước ưu tiên sử dụng các nguồn lực thu được từ khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc...* (khoản 2 Điều 49); *Nhà nước ưu tiên sử dụng nguồn tài chính thu được theo quy định tại khoản 1 Điều này để đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng đường cao tốc...* (khoản 2 Điều 52). Tuy

nhiên, theo quy định của Luật Ngân sách Nhà nước thì *không được dùng ngân sách của cấp này để chi cho nhiệm vụ của cấp khác và không được dùng ngân sách của địa phương này để chi cho nhiệm vụ của địa phương khác*⁴ (khoản 9 Điều 9). Bên cạnh đó, Luật Ngân sách Nhà nước cũng xác định nguyên tắc *bảo đảm ưu tiên bố trí ngân sách để thực hiện các chủ trương, chính sách của Đảng, Nhà nước trong từng thời kỳ về phát triển kinh tế; xóa đói, giảm nghèo; chính sách dân tộc; thực hiện mục tiêu bình đẳng giới; phát triển nông nghiệp, nông thôn, giáo dục, đào tạo, y tế, khoa học và công nghệ và những chính sách quan trọng khác* (khoản 5 Điều 8).

d) Pháp luật về viễn thông: dự thảo Luật quy định về việc xây dựng, lắp đặt công trình thông tin, viễn thông trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ (Điều 23); 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). Liên quan đến nội dung này, Luật Viễn thông quy định *công trình giao thông, cột điện, đường điện, tuyến cáp nước, thoát nước và các công trình hoạt động kỹ thuật khác phải được thiết kế, xây dựng để bảo đảm việc lắp đặt, bảo vệ đường truyền dẫn, công trình viễn thông* (khoản 1 Điều 59), quy định về sử dụng chung cơ sở hạ tầng kỹ thuật (Điều 60). Bên cạnh đó, hiện nay, dự án Luật Viễn thông (sửa đổi) đã được Chính phủ trình Quốc hội, do đó, đề nghị phối hợp với Bộ Thông tin và Truyền thông để thống nhất quy định trong 2 dự án luật này.

đ) Pháp luật về lâm nghiệp: dự thảo Luật quy định *chủ trương đầu tư dự án quan trọng quốc gia có yêu cầu chuyển mục đích sử dụng đất rừng bao gồm chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng* (khoản 3 Điều 32), tuy nhiên, liên quan đến chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng, Điều 20 Luật Lâm nghiệp quy định thẩm quyền quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng của Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ và Hội đồng nhân dân cấp tỉnh; Nghị định số 156/2018/NĐ-CP ngày 16/11/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Lâm nghiệp quy định *trường hợp thuộc thẩm quyền của Quốc hội: đối với dự án có chuyển mục đích sử dụng rừng đã được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư thì không phải thực hiện trình tự, thủ tục quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác* (khoản 1 Điều 41). Do đó, đề nghị cân nhắc quy định này tại dự thảo Luật vì pháp luật lâm nghiệp đã có quy định.

⁴ Trừ các trường hợp sau: a) Ngân sách cấp dưới hỗ trợ cho các đơn vị thuộc cấp trên quản lý đóng trên địa bàn trong trường hợp cần khẩn trương huy động lực lượng cấp trên khi xảy ra thiên tai, thảm họa, dịch bệnh và các trường hợp cấp thiết khác để bảo đảm ổn định tình hình kinh tế - xã hội, an ninh và trật tự, an toàn xã hội của địa phương; b) Các đơn vị cấp trên quản lý đóng trên địa bàn khi thực hiện chức năng của mình, kết hợp thực hiện một số nhiệm vụ theo yêu cầu của cấp dưới; c) Sử dụng dự phòng ngân sách địa phương để hỗ trợ các địa phương khác khắc phục hậu quả thiên tai, thảm họa nghiêm trọng.

e) Về việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường bộ và quản lý, vận hành khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ theo phương thức đối tác công tư (khoản 8 Điều 32, khoản 6 Điều 39, khoản 5 Điều 49): dự thảo Luật quy định dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường bộ theo phương thức đối tác công tư, trường hợp điều chỉnh hợp đồng dự án đầu tư (khoản 8 Điều 32), thẩm quyền quản lý, vận hành khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ (khoản 6 Điều 39) và chính sách đặc thù đối với dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư (khoản 5 Điều 49). Tuy nhiên, liên quan đến hoạt động đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư đã quy định quy trình, thẩm quyền phê duyệt chủ trương, quá trình lựa chọn nhà thầu, điều chỉnh dự án, việc thay đổi hợp đồng đầu tư... Do đó, trường hợp không có nội dung khác, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo cân nhắc quy định nội dung này tại dự thảo Luật.

Bên cạnh đó, trong thời gian qua, liên quan đến quy định chính sách hỗ trợ từ ngân sách nhà nước đối với dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư, Bộ Tư pháp đã thẩm định Nghị quyết của Quốc hội thí điểm cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ, trong đó có quy định các chính sách tại khoản 5 Điều 49 dự thảo Luật. Do đó, trường hợp giữ nguyên như quy định tại dự thảo Luật, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo Chính phủ các nội dung liên quan đến việc xây dựng Nghị quyết nêu trên, tránh cùng nội dung mà đồng thời đề xuất sửa quy định tại Luật và quy định tại Nghị quyết của Quốc hội để thí điểm. Cùng với đó, cần đảm bảo phù hợp với chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Chỉ thị số 22/CT-TTg ngày 23/6/2023 về chấn chỉnh, tăng cường kỷ cương, kỷ luật trong việc chấp hành pháp luật về tài chính - ngân sách nhà nước, theo đó *các bộ, cơ quan trung ương, địa phương: Hạn chế tối đa việc đề xuất, ban hành các chính sách mới làm giảm thu ngân sách nhà nước; trừ trường hợp thực hiện theo cam kết quốc tế, theo quyết định của cấp có thẩm quyền trong những tình huống thực sự cần thiết, cấp bách, tình huống bất khả kháng do thiên tai, dịch bệnh gây ra; chỉ ban hành mới chính sách chi ngân sách khi thực sự cần thiết và có nguồn tài chính đảm bảo, phù hợp với khả năng cân đối của ngân sách từng cấp.*

f) Về pháp luật về thuế: dự thảo Luật quy định *ưu đãi thuế nhập khẩu đối với phụ tùng, linh kiện mà trong nước chưa sản xuất được để sản xuất, lắp ráp phương tiện; ưu đãi lệ phí trước bạ đối với phương tiện vận tải sử dụng năng lượng sạch theo quy định của pháp luật* (khoản 4 Điều 5), tuy nhiên, Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản chỉ đạo các Bộ, ngành không lồng ghép các chính sách ưu đãi thuế vào các văn bản quy phạm pháp luật khác. Do đó, đề nghị không quy định nội dung này tại dự thảo Luật.

g) Về pháp luật quản lý, sử dụng tài sản công (Điều 52): dự thảo Luật quy định phương thức khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường cao tốc (khoản 1 Điều 52), tuy nhiên, Điều 7 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công cũng quy định hình thức khai thác nguồn lực tài chính từ tài sản công. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát, đối với các phương thức đã được quy định tại Luật Quản lý, sử dụng tài sản công thì cần nhắc không quy định lại (như: điểm a, đ khoản 1 Điều 51) mà chỉ quy định những hình thức khác.

2.2. Về tính tương thích của nội dung dự án Luật với các điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên

Cơ quan chủ trì soạn thảo đã thực hiện đánh giá quy định của dự thảo Luật với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Tuy nhiên, Bộ Tư pháp nhận thấy, một số nội dung tại dự thảo Luật cần được tiếp tục nghiên cứu, chỉnh lý để đảm bảo phù hợp với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, ví dụ như:

- Khái niệm về đường bộ (khoản 1 Điều 3), đường cao tốc (khoản 1 Điều 47) chưa phù hợp với Công ước Viên 1968 về giao thông đường bộ.

- Đối với nhóm đối tượng là người khuyết tật, trẻ em theo Công ước quốc tế về Quyền dân sự và chính trị, Công ước quốc tế về Quyền của người khuyết tật: thiếu quy định về phần đường/làn đường dành riêng cho người khuyết tật; đồng thời đề nghị bổ sung đối tượng là trẻ em tại khoản 7 Điều 9 về hành vi bị nghiêm cấm, theo đó *từ chối vận chuyển hoặc gây khó khăn đối với hành khách là người cao tuổi, người khuyết tật, trẻ em.*

3. Sự phù hợp của dự thảo Luật với đường lối, chủ trương của Đảng, chính sách của Nhà nước

Tại hồ sơ dự án Luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đã bước đầu đánh giá việc thể chế hóa đường lối, chủ trương của Đảng, chính sách của Nhà nước trong việc xây dựng Luật Đường bộ. Tuy nhiên, qua rà soát, một số văn bản chỉ đạo của Đảng, Nhà nước cần nghiên cứu thể hiện tại dự thảo Luật, ví dụ như:

- Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Chấp hành Trung ương về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới, trong đó đề ra một số nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm cần được nghiên cứu, thể hiện tại dự thảo Luật như: ***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... 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*** (mục II.2); *tập trung nguồn lực phát triển vận tải*

hành khách công cộng, nâng cao chất lượng dịch vụ để thu hút ngày càng nhiều sự tham gia của người dân (mục II.5).

- Nghị quyết số 37/NQ-CP ngày 16/3/2022 của Chính phủ về phiên họp Chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 3/2022 và 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, trong đó xác định nhiệm vụ phân cấp, phân quyền trong hoạt động giao thông đường bộ, tuy nhiên, chưa được cơ quan chủ trì soạn thảo thể hiện tại dự thảo Luật.

4. Sự cần thiết, tính hợp lý và chi phí tuân thủ các thủ tục hành chính trong dự thảo Luật; việc lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong dự thảo Luật

4.1. Sự cần thiết, tính hợp lý và chi phí tuân thủ các thủ tục hành chính trong dự thảo luật

Dự thảo Luật quy định 24 thủ tục hành chính nhưng chỉ xác định tên thủ tục mà không quy định rõ các nội dung của thủ tục hành chính. Tại hồ sơ kèm theo Báo cáo đánh giá tác động thủ tục nhưng chỉ đánh giá sự cần thiết, tính hợp lý, hợp pháp, chi phí tuân thủ đối với các nhóm thủ tục hành chính; đồng thời kèm theo Biểu mẫu đánh giá tác động của thủ tục hành chính tại các văn bản hướng dẫn thi hành Luật. Tuy nhiên, để làm cơ sở cho cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định, đề nghị giải trình rõ sự cần thiết, tính hợp lý, hợp pháp của việc giữ nguyên hoặc bổ sung một số thủ tục hành chính mới tại dự thảo Luật để đảm bảo tinh thần cải cách thủ tục hành chính tại các văn bản chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ.

4.2. Việc lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong dự án Luật

Hồ sơ dự án Luật đã có Báo cáo lồng ghép giới, tại Báo cáo lồng ghép giới cơ quan chủ trì soạn thảo đánh giá các quy định tại dự thảo Luật không làm phát sinh vấn đề về bất bình đẳng giới. Bộ Tư pháp nhận thấy, các quy định tại dự thảo Luật 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 nên có thể không phát sinh các vấn đề về bình đẳng giới. Tuy nhiên, liên quan đến hoạt động kinh doanh vận tải cũng có thể phát sinh vấn đề liên quan đến giới (như quy định biện pháp riêng với lao động nữ tham gia hoạt động này), do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát, đánh giá thêm vấn đề bảo đảm bình đẳng giới đối với nội dung này.

5. Điều kiện bảo đảm về nguồn nhân lực, tài chính bảo đảm thi hành Luật

Quy định tại dự thảo Luật có nhiều nội dung mới liên quan trực tiếp tới việc bảo đảm nguồn lực về tài chính, nhân lực để thi hành Luật, như: hệ thống giao thông thông minh; trung tâm quản lý, điều hành đường cao tốc quốc gia (Điều 57); trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến (Điều 58)... Tuy nhiên, tại hồ sơ dự

án Luật chưa có các đánh giá, dự kiến về nguồn nhân lực, tài chính để thi hành Luật. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo bổ sung các nội dung này vào Tờ trình để có đủ cơ sở cho cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định.

6. Ngôn ngữ, kỹ thuật soạn thảo, hồ sơ và trình tự, thủ tục soạn thảo Luật

6.1. Về trình tự, thủ tục soạn thảo

Hồ sơ dự án Luật được cơ quan chủ trì soạn thảo hoàn thiện theo chỉ đạo của Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại Thông báo số 2671/TB-TTKQH, theo đó tài liệu kèm theo hồ sơ đều được hoàn thiện sau ngày 31/7/2023, đồng thời, cơ quan chủ trì soạn thảo đã lấy ý kiến các cơ quan, tổ chức có liên quan đối với nội dung của dự thảo Luật. Qua rà soát, Bộ Tư pháp nhận thấy hồ sơ thẩm định cơ bản đầy đủ theo quy định khoản 2 Điều 58 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật⁵.

6.2. Ngôn ngữ, kỹ thuật văn bản soạn thảo

Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát các quy định tại dự thảo Luật để bảo đảm thống nhất, đồng bộ về nội dung trong toàn bộ dự thảo đồng thời chuẩn xác về ngôn ngữ, kỹ thuật trình bày phù hợp với quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 154/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020), trong đó cần nhắc thêm một số vấn đề sau:

a) Dự thảo Luật quy định *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* (khoản 2 Điều 13), cách thức xác định đường đô thị là chưa đồng nhất, trong khi đường phố, đường ngõ, ngách được xác định theo chức năng của đường thì đường cao tốc đô thị là cấp kỹ thuật của đường. Do đó, đề nghị nghiên cứu quy định lại để đảm bảo thống nhất.

b) Một số nội dung chưa thống nhất giữa tên Điều/khoản và nội dung quy định, ví dụ như: Điều 27 dự thảo Luật quy định về công trình an toàn giao thông đường bộ, tuy nhiên, nội dung còn quy định cả các thiết bị, hệ thống kèm theo công trình như gương cầu lồi, hệ thống điện chiếu sáng; khoản 2 Điều 38 quy định các điều kiện đảm bảo khi xây dựng công trình thủy lợi, thủy điện giao cắt đường bộ đang khai thác, tuy nhiên, điểm đ khoản 2 Điều 38 lại quy định *sau khi hoàn thành xây dựng công trình đường bộ bồi hoàn, chủ đầu tư dự án xây dựng công trình thủy lợi, thủy điện có trách nhiệm bàn giao công trình đường bộ 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*

⁵ Dự thảo Luật lấy ý kiến là bản dự thảo trước khi chỉnh lý theo ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại Thông báo số 2671/TTKQH-QPAN

trình đường bộ... Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát để thống nhất trong cách thức quy định.

c) Một số quy định còn chung chung, thiếu quy trình thực hiện như: quy định *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* (khoản 3 Điều 7), trong khi đó dự thảo Luật chưa rõ nội hàm của hệ thống giao thông thông minh cũng như chưa quy định về việc quản lý, hoạt động và trách nhiệm của các cơ quan đối với hệ thống giao thông thông minh; thiếu quy trình hướng dẫn việc xây dựng, lắp đặt công trình hạ tầng trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ (Điều 23); thiếu quy trình về 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); quy định về *phê duyệt phương án đảm bảo giao thông trên đường đang khai thác* (điểm 1 khoản 5 Điều 36); quy định *Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì đối với các công trình thuộc hệ thống quốc lộ, đường khác là tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ do Trung ương quản lý...* (khoản 1 Điều 39); quy định Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm ***bổ trí đủ nguồn cung cấp vật liệu để xây dựng đường cao tốc trên địa bàn tỉnh*** (điểm a khoản 7 Điều 49)...

c) Nghiên cứu bổ cục lại một số nội dung tại dự thảo Luật, ví dụ như: Điều 24 nghiên cứu thể hiện theo hướng các quy định về các công trình dùng chung, điều kiện và quy trình, thủ tục, trách nhiệm của các cơ quan thực hiện việc xây dựng, sử dụng chung phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ; Chương III đề nghị nghiên cứu theo hướng quy định nội dung cơ bản của đường cao tốc (theo đó đường cao tốc phải đảm bảo quy định của đường bộ; quy chuẩn riêng đối với đường cao tốc; các công trình kèm theo đường cao tốc...), các chính sách của nhà nước trong đầu tư, phát triển đường cao tốc, khai thác, quản lý, vận hành đường cao tốc; Chương IV nghiên cứu tách thành các mục riêng, trong đó một mục quy định về hoạt động kinh doanh vận tải hàng hoá, hành khách, một mục quy định về hoạt động vận tải nội bộ và một mục về dịch vụ vận tải (trong đó quy định rõ điều kiện kinh doanh, quy trình thủ tục thực hiện và trách nhiệm của từng chủ thể trong mỗi hình thức kinh doanh (nếu có) và giao Chính phủ quy định chi tiết điều kiện, thủ tục, thẩm quyền...); quy định rõ quyền và nghĩa vụ tại Điều 68; các quy định về trách nhiệm của Bộ, ngành, địa phương đưa về quy định tại Chương V (khoản 4 Điều 25)...

d) Một số nội dung quy định về tiêu chuẩn, kỹ thuật hoặc nghiệp vụ của các cơ quan hoặc không mang tính ổn định, đề nghị rà soát không quy định cụ thể tại dự thảo Luật mà chỉ quy định có tính nguyên tắc, trên cơ sở đó giao Chính phủ quy định chi tiết để tránh trường hợp phải sửa đổi Luật thường

xuyên khi có thay đổi, ví dụ như: hành lang an toàn đường bộ (Điều 18); phạm vi bảo vệ trên không và phía dưới đường bộ (Điều 20); lắp đặt báo hiệu đường bộ (Điều 26); công trình giao thông đường bộ (Điều 27); tốc độ thiết kế, tốc độ khai thác và khoảng cách giữa các xe (Điều 30); hoạt động quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ (Điều 40)...

đ) Một số quy định cần cần nhắc thêm về tính khả thi, ví dụ như: quy định *hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân ở các thành phố* (khoản 2 Điều 5), quy định như dự thảo Luật có thể hiểu là hạn chế cả những phương tiện thân thiện với môi trường như xe đạp; quy định *hoạt động vận chuyển xe đạp, xe mô tô, xe gắn máy và các loại xe tương tự qua hầm đường bộ bằng xe ô tô là hoạt động kinh doanh vận tải hàng hoá* (khoản 2 Điều 66) có thể dẫn đến cách hiểu là các việc vận chuyển phương tiện này chỉ được coi là hoạt động kinh doanh vận tải khi qua hầm đường bộ; quy định *nhà nước huy động, phân bổ nguồn vốn đầu tư hệ thống đường cao tốc có trọng tâm, trọng điểm, bảo đảm cân đối giữa các vùng miền* (khoản 4 Điều 48); quy định *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 nhưng công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư được thực hiện một lần...* (khoản 5 Điều 48); *bố trí đủ vốn ngân sách đầu tư 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...* (điểm a khoản 1 Điều 49)...

e) Một số vấn đề khác

- Dự thảo Luật quy định lái xe ô tô đưa đón học sinh phải có 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 (khoản 2 Điều 76), tuy nhiên, khoản 1 Điều 62 là quy định về đơn vị kinh doanh vận tải. Bên cạnh đó, yêu cầu lái xe ô tô đưa đón học sinh thực hiện toàn bộ quyền và nghĩa vụ tại Điều 64 là cũng chưa thật sự phù hợp.

- Quy định tại khoản 4 Điều 22 là chưa phù hợp vì dự thảo Luật chỉ quy định về quản lý, sử dụng đất dành cho đường bộ...

7. Một số nội dung của dự thảo Luật

7.1. Về cơ sở dữ liệu giao thông đường bộ (Điều 8)

Dự thảo Luật quy định về cơ sở dữ liệu giao thông đường bộ, trong đó có các cơ sở dữ liệu về tình hình đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường bộ; kết cấu hạ tầng đường bộ đã đưa vào khai thác; thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ; vận tải đường bộ... Trong khi đó, như đã nêu tại mục II Báo cáo này, dự thảo Luật TTATGTĐB cũng quy định về cơ sở dữ liệu trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Bên cạnh đó, các cơ sở này cũng có sự trùng lặp về thông tin (như: cơ sở dữ liệu về tình hình đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường bộ và cơ sở

dữ liệu về kết cấu hạ tầng đường bộ đã đưa vào khai thác). Hơn nữa, hiện nay, các dữ liệu hình thành trong hoạt động của cơ quan nhà nước được chia sẻ phục vụ các hoạt động của cơ quan nhà nước theo quy định của Luật Giao dịch điện tử năm 2023 và Nghị định số 47/2020/NĐ-CP ngày 09/4/2020 của Chính phủ về quản lý, kết nối và chia sẻ dữ liệu số của cơ quan nhà nước. Vì vậy, để tránh lãng phí nguồn lực và bảo đảm tính chính xác của thông tin, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo xác định rõ các thông tin lưu trữ trong cơ sở dữ liệu dùng chung cho các Bộ, ngành, địa phương sẽ do các cơ quan chịu trách nhiệm quản lý nhà nước trong từng từng lĩnh vực chịu trách nhiệm cập nhật, quản lý khi thông tin thay đổi.

7.2. Về quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng đường bộ (Điều 15)

Dự thảo Luật quy định *đối với các đô thị tại vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới, hải đảo, đô thị là di sản được UNESCO công nhận thì tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị có thể thấp hơn...* (khoản 5 Điều 15). Tuy nhiên, theo pháp luật về di sản văn hóa, cụ thể là: Luật Di sản văn hóa năm 2001 (được sửa đổi, bổ sung năm 2009), thì ngoài di sản được UNESCO công nhận thì còn di sản văn hóa vật thể là di tích lịch sử - văn hóa cấp quốc gia, di sản quốc gia đặc biệt. Như vậy, ngoài di sản được UNESCO công nhận thì còn các di sản văn hoá khác, việc chỉ quy định di sản được UNESCO công nhận được hưởng chính sách riêng về tỷ lệ quỹ đất trong khi các di sản khác không được hưởng là chưa thật sự bảo đảm sự công bằng. Do đó, đề nghị nghiên cứu chỉnh lý.

7.3. Về xây dựng, lắp đặt biển quảng cáo (Điều 22)

a) Dự thảo Luật quy định *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* (khoản 3 Điều 22). Liên quan đến việc xây dựng, lắp đặt biển quảng cáo, Luật Quảng cáo quy định việc **đặt màn hình chuyên quảng cáo phải tuân theo quy định của Luật này, quy định khác của pháp luật có liên quan và quy hoạch quảng cáo ngoài trời của địa phương** (khoản 1 Điều 28); **việc xây dựng màn hình chuyên quảng cáo ngoài trời, biển hiệu, bảng quảng cáo độc lập hoặc gắn vào công trình xây dựng có trước phải tuân theo quy định của Luật này, quy định khác của pháp luật có liên quan và quy hoạch quảng cáo ngoài trời của địa phương** (khoản 1 Điều 31). Đồng thời, tại khoản 2, 3 Điều 31 Luật Quảng cáo cũng quy định các trường hợp, hồ sơ, trình tự thủ tục cấp giấy phép xây dựng quảng cáo. Trong khi đó, tại dự thảo Luật cũng quy định về việc **chấp thuận vị trí, quy mô công trình, kích thước biển quảng cáo** mà không rõ quy trình này và quy trình xin cấp phép xây dựng công trình

quảng cáo được thực hiện đồng thời hay riêng hoặc quy trình nào được thực hiện trước. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu quy định rõ.

b) Dự thảo Luật quy định cho phép đặt biển quảng cáo *trên cột điện, công trình hạ tầng kỹ thuật khác đặt trên vỉa hè đường đô thị* (điểm c khoản 1 Điều 22), tuy nhiên, một trong những hành vi cấm theo quy định Luật Quảng cáo là *treo, đặt, dán, vẽ các sản phẩm quảng cáo trên cột điện, trụ điện, cột tín hiệu giao thông và cây xanh nơi công cộng* (khoản 16 Điều 8). Do đó, đề nghị chỉnh lý lại cho phù hợp với Luật Quảng cáo.

c) Dự thảo Luật quy định việc lắp đặt tại các *vị trí nút giao thông có đường kính lớn hơn 2 lần chiều rộng hành lang an toàn đường bộ* (điểm b khoản 1 Điều 22), đề nghị cơ quan chủ trì thảo cân nhắc tính an toàn của việc đặt biển quảng cáo tại vị trí này vì đây là vị trí nút giao, việc đặt biển quảng cáo có thể ảnh hưởng đến người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Đồng thời, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo bổ sung quy trình về việc lấy ý kiến của cơ quan quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với trường hợp chấp thuận vị trí, quy mô công trình, kích thước biển quảng cáo, phương án thi công trong việc xây dựng, lắp đặt công trình, biển quảng cáo.

d) Dự thảo Luật quy định *nộp tiền giá sử dụng theo giá ký hợp đồng và đề án khai thác được duyệt* (điểm c khoản 5 Điều 22): đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo cân nhắc vì trường hợp biển quảng cáo được lắp trong công trình đường bộ thuộc quản lý của cơ quan nhà nước hoặc đơn vị sự nghiệp công thì việc nộp tiền khai thác thực hiện theo pháp luật về quản lý tài sản công; trường hợp biển quảng cáo được lắp trong công trình đường bộ do tổ chức tư nhân quản lý thì thực hiện theo pháp luật về dân sự.

7.4. Về thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đường bộ (Điều 33)

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định *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* (khoản 2 Điều 44); Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định *việc thẩm định an toàn giao thông... 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* (khoản 2 Điều 11); *việc thẩm tra an toàn giao thông do một tổ chức có đủ năng lực... tổ chức thẩm tra an toàn giao thông hoạt động độc lập với tổ chức tư vấn thiết kế đã lập hồ sơ dự án, thiết kế công trình* (khoản 4 Điều 11). Quy định về thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đường bộ được kế thừa từ Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và Nghị định số 11/2010/NĐ-CP. Tuy nhiên, đề nghị cân nhắc thêm về tính cần thiết của quy trình thẩm định an toàn giao thông vì việc *thẩm định an toàn giao thông là việc kiểm tra, đánh giá báo cáo thẩm tra an toàn giao thông* (khoản 3 Điều 33). Trong khi đó, để thực hiện hoạt động thẩm tra an toàn giao thông thì tổ chức

thực hiện thẩm tra an toàn giao thông phải đáp ứng các điều kiện đầu tư kinh doanh, trong đó có điều kiện về thẩm tra viên; chịu trách nhiệm về báo cáo thẩm tra an toàn giao thông của mình. Do đó, thủ tục thẩm định lại báo cáo thẩm tra an toàn giao thông là không cần thiết, vì vậy cần nhắc thêm việc giữ nguyên quy định hiện hành. Trường hợp quy định để đảm bảo an toàn, chất lượng cho các công trình đường bộ thì có giải trình thêm về sự cần thiết.

7.5. Về kết nối giao thông đường bộ (Điều 34)

Dự thảo Luật mới chỉ quy định việc kết nối giao thông đường bộ gồm: *kết nối các hệ thống đường bộ, các tuyến đường bộ giao nhau tạo thành mạng lưới đường bộ* (điểm a khoản 2 Điều 34); *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* (điểm b khoản 2 Điều 34); *giao 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*. Trong khi đó, tại dự thảo Luật chưa xác định các giải pháp kết nối, chính sách của nhà nước trong việc thực hiện kết nối. Do đó, đề nghị nghiên cứu bổ sung để đảm bảo phù hợp với mục II.4 Chỉ thị số 23-CT/TW, theo đó *kết nối có hiệu quả các loại hình giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển, đường hàng không để giảm áp lực cho giao thông đường bộ*.

Bên cạnh đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo quy định rõ thẩm quyền thực hiện kết nối, cách thức tổ chức kết nối, điều kiện thực hiện kết nối tại dự thảo Luật để đảm bảo tính minh bạch khi tổ chức thực hiện.

7.6. Về trách nhiệm quản lý, vận hành khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ (Điều 39)

Dự thảo Luật quy định *Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì đối với các công trình thuộc hệ thống quốc lộ, đường khác là tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ do Trung ương quản lý theo quy định của Luật này và Luật Quản lý, sử dụng tài sản công* (khoản 1 Điều 39); *Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức quản lý, vận hành khai thác, sử dụng và bảo trì hệ thống đường địa phương* (khoản 2 Điều 39). Tuy nhiên, một số tuyến quốc lộ trên đi qua địa bàn thành phố Hà Nội (theo quy định tại khoản 2 Điều 18 Luật Thủ đô) được giao cho Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội tổ chức quản lý, bảo trì theo quy hoạch. Bên cạnh đó, trên thực tiễn hiện nay, việc tổ chức quản lý khai thác, bảo trì một số tuyến quốc lộ trên một số địa bàn thành phố như thành phố Hồ Chí Minh đã được cơ quan quản lý cấp trên ủy quyền cho địa phương quản lý. Do đó, đề nghị thể hiện rõ hơn tinh thần phân cấp, phân quyền đối với việc quản lý đường bộ tại Điều 39 mà không chỉ quy định trách nhiệm quản lý

nhà nước của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh; đồng thời quy định cụ thể hơn trách nhiệm của các Bộ, ngành liên quan tại chương quản lý nhà nước.

7.7. Về phòng chống, khắc phục hậu quả của thiên tai trong lĩnh vực đường bộ (Điều 41)

Dự thảo Luật quy định trách nhiệm của các cơ quan trong 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 (khoản 2 Điều 41); mua sắm, quản lý, sử dụng vật tư, thiết bị phục vụ phòng, chống khắc phục hậu quả thiên tai và tìm kiếm cứu nạn trong lĩnh vực đường bộ (khoản 3 Điều 41). Tuy nhiên, liên quan đến việc phòng, chống thiên tai, Luật Phòng, chống thiên tai quy định về trách nhiệm của các Bộ, ngành, địa phương trong việc phòng, chống thiên tai gồm các biện pháp như xây dựng Kế hoạch phòng, chống thiên tai⁶, chuẩn bị nhân lực, vật tư, phương tiện, trang thiết bị, nhu yếu phẩm phục vụ hoạt động phòng, chống thiên tai⁷, các biện pháp cơ bản ứng phó thiên tai, hoạt động tìm kiếm cứu nạn trong ứng phó thiên tai... và Luật Phòng thủ dân sự cũng quy định về cấp độ phòng thủ dân sự, các biện pháp áp dụng đối với các cấp độ phòng thủ dân sự... Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo cân nhắc không nên quy định tại dự thảo Luật về phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai trong lĩnh vực đường bộ để tránh chồng chéo (nếu như không có quy định đặc biệt hơn) mà thực hiện theo quy định tại Luật Phòng, chống thiên tai và Luật Phòng thủ dân sự.

7.8. Về Trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh, Trung tâm quản lý, điều hành đường cao tốc quốc gia; Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến (Điều 43, 57, 58)

a) Dự thảo Luật quy định Trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh (Điều 43); Trung tâm quản lý, điều hành đường cao tốc quốc gia và 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 57); Trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến (Điều 58). Bên cạnh đó, dự thảo quy định về Trung tâm nhưng mới chỉ quy định về chức năng, cơ sở hạ tầng, hệ thống thông tin, việc kết nối... nhưng chưa rõ có hình thành tổ chức mới hay không? Trường hợp hình thành tổ chức mới, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo cân nhắc việc quy định tại dự thảo Luật để đảm bảo phù hợp với quy định tại Nghị quyết số 56/2017/QH14 ngày 24/11/2017 của Quốc hội về tiếp tục cải cách tổ chức bộ

⁶ Điểm a khoản 7 Điều 15 Luật Phòng, chống thiên tai quy định Bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ trong phạm vi chức năng, thẩm quyền của mình có trách nhiệm xây dựng kế hoạch phòng, chống thiên tai của bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ và báo cáo kế hoạch phòng, chống thiên tai với Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn và Bộ Quốc phòng

⁷ Khoản 3 Điều 23 Luật Phòng, chống thiên tai quy định Bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm tổ chức thực hiện phương án phòng, chống thiên tai; chủ động chuẩn bị nhân lực, vật tư, phương tiện, trang thiết bị, nhu yếu phẩm phù hợp với phương án ứng phó thiên tai đã được phê duyệt; tổ chức tập huấn, diễn tập theo các phương án phòng, chống thiên tai trên địa bàn

máy hành chính nhà nước tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả theo đó không lồng ghép các quy định về tổ chức bộ máy, biên chế vào các luật, pháp lệnh, nghị quyết của Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội không thuộc lĩnh vực tổ chức bộ máy nhà nước; trường hợp cần thiết thì phải có quy trình thẩm định, thẩm tra, đánh giá tác động chặt chẽ để Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội có cơ sở xem xét, quyết định (khoản 1 Điều 2).

b) Dự thảo Luật giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý, vận hành, kết nối, chia sẻ dữ liệu của Trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh (khoản 4 Điều 43), trong khi đó, tại khoản 2 Điều 43 quy định 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. Việc quản lý, vận hành, kết nối, chia sẻ dữ liệu giữa Trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh với các Trung tâm khác, hệ thống cung cấp dịch vụ giao thông thông minh có thể liên quan đến chức năng quản lý nhà nước của các cơ quan khác như Bộ Công an (Trung tâm chỉ huy giao thông). Do đó, đề nghị giao Chính phủ quy định nội dung này mà không giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

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

a) Dự thảo Luật quy định nguồn thu nộp ngân sách nhà nước để hỗ trợ đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành khai thác bảo trì đường bộ và thực hiện các nghĩa vụ của nhà nước theo hợp đồng dự án đối với các dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư... (khoản 2 Điều 45), tuy nhiên, việc sử dụng ngân sách nhà nước thực hiện theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước. Hơn nữa, tại Chỉ thị số 22/CT-TTg cũng yêu cầu các bộ, cơ quan trung ương, địa phương hạn chế tối đa việc đề xuất, ban hành các chính sách mới làm giảm thu ngân sách nhà nước. Do đó, đề nghị không quy định nguồn thu nộp ngân sách nhà nước để hỗ trợ cho hoạt động đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành khai thác bảo trì đường bộ tại dự thảo Luật.

b) Về phí sử dụng đường bộ thu qua đầu phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (điểm a khoản 2 Điều 45, mục 1.1 Điều 90); 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 (điểm b khoản 2 Điều 45, mục 1.2 Điều 90): dự thảo Luật bổ sung khoản 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, đồng thời sửa đổi, bổ sung mục 1.2 phần V Danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí. Việc bổ sung phí này nhằm khắc phục tồn tại, hạn chế trong thời gian vừa qua liên quan đến việc khai thác, sử dụng đường cao tốc

do nhà nước đầu tư, sở hữu, quản lý, khai thác. Tuy nhiên, đây là vấn đề phức tạp, đã được Chính phủ thảo luận và chưa có thống nhất, đặc biệt là tại dự thảo Luật cũng quy định phí sử dụng đường bộ thu qua đầu phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (Điểm a khoản 2 Điều 45), có thể dẫn đến việc trùng các loại phí liên quan đến đường bộ. Do đó, để có cơ sở cho cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo đánh giá thêm sự cần thiết, cơ sở thực tiễn của việc cần quy định loại phí này bên cạnh phí sử dụng đường bộ thu qua đầu phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

Bên cạnh đó, Thành viên Hội đồng thẩm định cũng có ý kiến liên quan đến việc thực hiện 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 thì đối với các tuyến đường không phải cao tốc thì không nên tiếp tục thu phí.

7.10. Về mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hoá đường cao tốc (Điều 51)

Dự thảo Luật quy định *Đối với các dự án đường cao tốc được đầu tư theo phương thức PPP đang trong giai đoạn thực hiện hợp đồng dự án có nhu cầu mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hóa để đáp ứng nhu cầu vận tải, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, an toàn giao thông cơ quan có thẩm quyền đàm phán với nhà đầu tư để thực hiện đầu tư theo phương thức PPP...* (khoản 1 Điều 51); trường hợp đàm phán, thỏa thuận không thành công, cơ quan có thẩm quyền báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét chấm dứt hợp đồng dự án PPP theo quy định tại điểm b khoản 2 Điều 52 Luật PPP... (khoản 2 Điều 51). Điểm b khoản 2 Điều 52 Luật Đầu tư theo hình thức đối tác công tư quy định chấm dứt hợp đồng vì lợi ích quốc gia; bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh quốc gia, bảo vệ bí mật nhà nước (điểm b khoản 2 Điều 52). Như vậy, việc chấm dứt hợp đồng chỉ được thực hiện khi xác định dự án mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hoá đường cao tốc là vì lợi ích quốc gia, bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh quốc gia, bảo vệ bí mật nhà nước. Vì vậy, quy định về chấm dứt khi có *nhu cầu mở rộng, cải tạo, nâng cấp, hiện đại hóa để đáp ứng nhu cầu vận tải, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, an toàn giao thông* như tại khoản 1 Điều này là chưa thật sự phù hợp với quy định của Luật Đầu tư theo hình thức đối tác công tư. Do đó, đề nghị nghiên cứu quy định cụ thể các trường hợp để đảm bảo thống nhất với quy định của Luật Đầu tư theo hình thức đối tác công tư.

7.11. Về tạm dừng khai thác đường cao tốc (Điều 55)

Dự thảo Luật quy định việc tạm dừng khai thác đường cao tốc, tuy nhiên mới chỉ quy định về các trường hợp, trách nhiệm thông báo, trách nhiệm của các cơ quan có liên quan. Trong khi đó, việc khai thác đường cao tốc còn từ các tổ chức tư nhân thực hiện, việc dừng khai thác này có thể ảnh hưởng đến quyền và lợi ích của các tổ chức này, đặc biệt là trường hợp *khi có yêu cầu phục vụ quốc phòng, an ninh của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và các trường hợp đặc biệt*

khác (điểm c khoản 2 Điều 55). Do đó, đề nghị nghiên cứu bổ quy định các trường hợp, điều kiện, quy trình (thông báo, sự chấp thuận của cấp có thẩm quyền...) cũng như trách nhiệm của từng chủ thể trong việc tạm dừng khai thác đường cao tốc theo quy định tại điểm c khoản 2 Điều 55.

7.12. Về hoạt động vận tải đường bộ (Điều 61)

Dự thảo Luật quy định *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 chuyển theo yêu cầu của hành khách...* (khoản 10 Điều 61). Quy định như dự thảo Luật sẽ được hiểu rằng mọi hoạt động kinh doanh vận tải hành khách sử dụng xe ô tô dưới 10 chỗ là kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi. Chỉ xe ô tô từ 10 chỗ trở lên mới được sử dụng để kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng. Quy định này là cần cân nhắc thêm về sự phù hợp với điều kiện thực tiễn Việt Nam hiện nay vì nhu cầu sử dụng vận tải hành khách bằng xe ô tô dưới 10 chỗ theo hợp đồng là rất lớn. Hơn nữa, việc quy định như dự thảo Luật sẽ dẫn tới việc gặp khó khăn cho công tác quản lý đối với hoạt động vận chuyển hành khách của phương tiện này. Ngoài ra, tại hồ sơ dự thảo Luật cũng chưa nêu được lý do phải sửa đổi, bổ sung quy định này tại dự thảo Luật. Do đó, đề nghị cân nhắc giữ nguyên việc phân loại các loại hình vận tải hành khách bằng xe ô tô như quy định trong Luật hiện hành (điểm c và d khoản 1 Điều 66 Luật Giao thông đường bộ 2008).

7.13. Về bồi thường, miễn bồi thường hư hỏng, mất mát, thiếu hụt hàng hoá, hàng hoá ký gửi (Điều 74)

Hiện nay, việc xác định trách nhiệm bồi thường hoặc miễn bồi thường đối với việc thực hiện hoạt động kinh doanh vận tải được thực hiện trên cơ sở thỏa thuận của các bên trong hợp đồng, trường hợp có vi phạm liên quan đến hợp đồng thì thực hiện việc giải quyết tranh chấp theo pháp luật dân sự, thương mại... Bên cạnh đó, Bộ luật Dân sự năm 2015 đã quy định về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng đối với một số trường hợp cụ thể. Do đó, nếu không có các trách nhiệm bồi thường đặc thù so với các quy định của pháp luật hiện hành thì đề nghị không quy định tại dự thảo Luật.

7.14. Về dịch vụ phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải bằng xe ô tô (Điều 86)

Dự thảo quy định *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* (khoản 2 Điều 86), tuy nhiên, dịch vụ 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 số. Vì vậy, việc quy định tổ chức, cá nhân kinh doanh vận tải

bằng xe ô tô thông qua sử dụng phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải xe ô tô phải tuân thủ các quy định về kinh doanh, điều kiện kinh doanh vận tải xe ô tô là chưa thật sự phù hợp, vì phần mềm hỗ trợ kết nối vận tải bằng xe ô tô sẽ kết nối với từng cá nhân hoặc tổ chức có phương tiện để thực hiện hoạt động vận tải. Do đó, đối với dự thảo Luật chỉ nên quy định về tiêu chuẩn, điều kiện của người lái, phương tiện để được tham gia kết nối, vận tải; cơ chế quản lý đối với tổ chức, cá nhân sử dụng phần mềm để kết nối lái xe...

7.15. Về Thanh tra đường bộ (Điều 89)

Dự thảo Luật quy định về thanh tra đường bộ, tuy nhiên, Điều 9 Luật Thanh tra năm 2022 quy định sử dụng khái niệm cơ quan thực hiện chức năng thanh tra, gồm cơ quan thanh tra theo cấp hành chính, cơ quan thanh tra theo ngành, lĩnh vực (gồm thanh tra Cục, Tổng cục, Thanh tra Bộ và Thanh tra Sở), cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành... Tổ chức và hoạt động của các cơ quan này (bao gồm cả các cơ quan thanh tra trong lĩnh vực giao thông vận tải) đã được Luật Thanh tra và Nghị định của Chính phủ quy định. Do đó, không cần thiết phải đưa ra thêm khái niệm "thanh tra đường bộ" (ví dụ, thanh tra sở giao thông vận tải sẽ tiến hành thanh tra cả trong lĩnh vực đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa).

7.16. Về ủy quyền lập pháp

Qua rà soát, Bộ Tư pháp nhận thấy, dự thảo Luật có nhiều quy định ủy quyền cho Chính phủ, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết, cụ thể một số nội dung, đặc biệt là nội dung có ảnh hưởng trực tiếp đến quyền và lợi ích của cá nhân, tổ chức. Việc giao cơ quan có thẩm quyền quy định chi tiết quá nhiều nội dung chưa bảo đảm thực hiện nguyên tắc quy định tại Điều 8 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật là văn bản quy phạm pháp luật phải quy định cụ thể nội dung cần điều chỉnh, không quy định chung chung. Mặt khác chưa tuân thủ nguyên tắc về thẩm quyền ban hành văn bản quy phạm pháp luật của từng cơ quan (Quốc hội, Chính phủ, Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ...). Do đó, cần nghiên cứu quy định tại Luật một số nội dung cơ bản để làm cơ sở pháp lý cho cơ quan có thẩm quyền quy định chi tiết. Ví dụ:

- Chính phủ: phương thức thanh toán dịch vụ sử dụng đường bộ (khoản 4 Điều 46); điều kiện tiếp cận thị trường đối với nhà đầu tư nước ngoài trong việc kinh doanh vận tải, kinh doanh dịch vụ cho thuê phương tiện để kinh doanh vận tải hoặc vận tải nội bộ bằng xe ô tô; việc phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt; ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động vận tải (khoản 16 Điều 61)...

- Bộ Giao thông vận tải: quy định về hoạt động của bến xe, trạm dừng nghỉ, bãi đỗ xe, hệ thống kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ, trạm thu phí

đường bộ; quy định trình tự đưa bên xe, trạm dừng nghỉ đưa vào khai thác (khoản 5 Điều 44); quy định về tổ chức và quản lý hoạt động vận tải hành khách, hàng hoá bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ; xếp hàng hóa trên xe ô tô (khoản 17 Điều 62)...

- 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 (điểm b khoản 3 Điều 10); quy định về trình tự đưa bãi đỗ xe vào khai thác (khoản 7 Điều 44)... Điểm d khoản 7 Điều 19 Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2015 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020) quy định trách nhiệm của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh *quyết định biện pháp bảo đảm trật tự công cộng, trật tự an toàn giao thông trên địa bàn tỉnh*, do đó, đề nghị rà soát, trường hợp xác định các nội dung quy định chi tiết là biện pháp bảo đảm trật tự công cộng, trật tự an toàn giao thông thì giao Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quy định mà không giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.

7.17. Về một số nội dung khác

a) Dự thảo Luật quy định *Cơ quan quản lý đường bộ trực tiếp tổ chức khai thác tài sản nộp số phí thu được vào ngân sách nhà nước sau khi trừ đi chi phí tổ chức thu* (điểm a khoản 3 Điều 53), tuy nhiên, theo quy định của Luật Phí và lệ phí thì *phí thu từ các hoạt động dịch vụ do cơ quan nhà nước thực hiện phải nộp vào ngân sách nhà nước, trường hợp cơ quan nhà nước được khoán chi phí hoạt động từ nguồn thu phí thì được khấu trừ, phần còn lại nộp ngân sách nhà nước; Phí thu từ các hoạt động dịch vụ do đơn vị sự nghiệp công lập thực hiện được để lại một phần hoặc toàn bộ số tiền phí thu được để trang trải chi phí hoạt động cung cấp dịch vụ, thu phí trên cơ sở dự toán được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt, phần còn lại nộp ngân sách nhà nước* (khoản 1 Điều 12). Do đó, đề nghị cân nhắc quy định tại dự thảo Luật nội dung này để phù hợp với Luật Phí và lệ phí.

b) Thành viên Hội đồng thẩm định đề nghị bổ sung một số nội dung sau: quỹ đất dành cho giao thông đô thị gồm cả *vị trí khẩn nguy đô thị, khu vực thu gom rác* (khoản 2 Điều 15); đồng thời bỏ nội dung *không bao gồm diện tích sông, ngòi, ao, hồ* tại khoản 2 Điều 15 vì đây không phải đất dành cho giao thông; quy định trách nhiệm vận hành, khai thác, bảo trì đối với đường liên vùng, đường đi qua 2 địa phương mà không phải là đường quốc lộ tại Điều 39; quy định đặc thù cho đường đô thị (như việc trông giữ phương tiện...); xác định rõ cấp kỹ thuật, cấp công trình đường bộ tại Điều 12 có áp dụng cho đường nội bộ không?; bổ sung quy định về ưu tiên phương tiện thân thiện môi trường (hạn chế xe cơ giới cá nhân); quy định về giao thông cho người khuyết tật, người đi bộ, phụ nữ có thai...

c) Về phương thức thanh toán dịch vụ sử dụng đường bộ (Điều 46)

Dự thảo Luật quy định *tài khoản giao thông được kết nối với tài khoản ngân hàng, các phương thức thanh toán khác; sử dụng để thanh toán các loại phí, giá, tiền dịch vụ liên quan đến hoạt động giao thông của phương tiện* (khoản 2 Điều 46), đề nghị cân nhắc quy định đưa ra các phương thức thanh toán dịch vụ sử dụng đường bộ tại dự thảo Luật. Việc thanh toán phí sử dụng đường bộ cần phù hợp với điều kiện thực tiễn từng địa phương, tổ chức, cá nhân.

d) Dự thảo quy định *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 trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô* (khoản 14 Điều 61), đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định về bộ phận quản lý an toàn đối với hoạt động vận tải nội bộ mà có quy mô lớn. Đồng thời, xác định rõ đây là bộ phận quản lý an toàn giao thông.

đ) Về dịch vụ vận tải đa phương thức (Điều 72)

- Khoản 1 Điều 72 quy định vận tải đa phương thức, tuy nhiên, Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ logistics⁸, trong đó xác định dịch vụ vận tải đa phương thức là một trong những dịch vụ logistics, bên cạnh đó, để thực hiện vận tải đa phương thức, thì doanh nghiệp cung cấp dịch vụ phải đáp ứng các điều kiện kinh doanh theo từng phương thức vận tải. Do đó, đề nghị cân nhắc quy định vận tải đa phương thức tại dự thảo Luật.

- Dự thảo Luật quy định *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* (khoản 2 Điều 72); 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 (khoản 2 Điều 72). Tuy nhiên, đề nghị cân nhắc tính khả thi của quy định này, đặc biệt là kinh doanh dịch vụ logistics gồm nhiều dịch vụ khác nhau, do đó, quy định nhà nước đầu tư xây dựng các trung tâm logistics, bến xe, đầu mối trung chuyển hàng hóa là khó đảm bảo tính khả thi về nguồn lực thực hiện cũng như chưa phù hợp với phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật.

e) Về nội dung quy hoạch

Dự thảo Luật quy định nhiều nội dung liên quan đến quy hoạch, do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát để đảm bảo thống nhất với quy định pháp luật về quy hoạch như: *quy hoạch đường tỉnh, đường huyện và đường khác thuộc hệ thống giao thông nông thôn được xác định trong quy hoạch vùng, quy*

⁸ Điều 233 Luật Thương mại quy định *Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao*

hoạch cấp tỉnh và quy hoạch khác có liên quan (khoản 5 Điều 6); cơ sở dữ liệu về quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ, các quy hoạch khác có liên quan đến đường bộ (điểm a khoản 2 Điều 8); quy hoạch về phát triển đường cao tốc và các quy hoạch có liên quan (khoản 2 Điều 48)...

7.18. Các nội dung thuộc lĩnh vực quản lý nhà nước của các Bộ, ngành khác (như lĩnh vực đầu tư, tài chính, ngân sách, khoáng sản, lâm nghiệp, kinh tế - kỹ thuật chuyên ngành...), không thuộc phạm vi, nội dung thẩm định theo quy định tại khoản 3 Điều 58 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và không thuộc chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Bộ Tư pháp (theo quy định tại Nghị định số 98/2022/NĐ-CP ngày 29/11/2022 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Tư pháp) nên Bộ Tư pháp không có ý kiến. Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo tổng hợp đầy đủ ý kiến góp ý của các cơ quan, tổ chức liên quan để nghiên cứu hoàn thiện hồ sơ dự án Luật bảo đảm tính khả thi, phù hợp.

IV. KẾT LUẬN

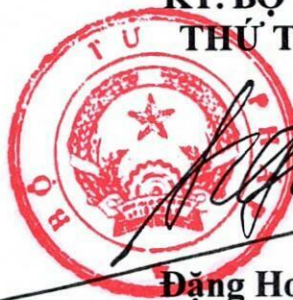
Đề nghị Bộ Giao thông vận tải tiếp tục rà soát các quy định tại dự thảo Luật, tiếp thu các nội dung đã nêu tại Báo cáo thẩm định này và phối hợp chặt chẽ với Bộ Công an và các Bộ, ngành có liên quan chính lý, hoàn thiện dự thảo Luật trước khi trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ.

Trên đây là Báo cáo thẩm định của Bộ Tư pháp đối với dự án Luật Đường bộ, xin gửi Bộ Giao thông vận tải, Văn phòng Chính phủ. / *ĐH*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Các Thứ trưởng Bộ Tư pháp (để biết);
- Công TTĐT Bộ Tư pháp (để đăng tải);
- Vụ VDCXDPL (để biết);
- Lưu VT, Vụ HSHC (3b).

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**



Đặng Hoàng Oanh