**HIỆP HỘI VẬN TẢI Ô TÔ VIỆT NAM THAM GIA Ý KIẾN VÀO**

**DỰ THẢO LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ (sửa đổi)**

(kèm theo công văn số ……./CV-HHVT ngày ………../5/2020 .)

**1. Điều 1:** Phạm vi điều chỉnh:

- Bổ sung: dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ

**2. Điều 3: Giả**i thích từ ngữ

- Khoản 2 : Đề nghị bổ sung điểm dừng đón trả khách của xe buýt

- Khoản 12: Đề nghị thay từ “gom” trong đoạn: “là đường để gom…” bằng từ khác. Ví dụ: là đường để kết nối và sửa lại là:

Đường gom là đường để kết nối các đường nội bộ của các khu đô thị,… và các đường nhánh để dẫn vào đường chính ở một số điểm nhất định.

- Khoản 21: Đề nghị có khái niệm rõ hơn để phân biệt “ùn” và “tắc” để tạo điều kiện thống nhất trong đánh giá hoạt động giao thông và đề ra các biện pháp khắc phục.

- Khoản 26: Đề nghị định nghĩa rõ “xe chở người bốn bánh có gắn động cơ” và “xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ” là loại gì? Vì theo định nghĩa tại Khoản 31 thì xe có 4 bánh trở lên là ô tô rồi;

+Bổ sung xe 3 bánh vào phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

- Khoản 31: Đề nghị nghiên cứu thêm:

Việc đưa cả xe 3 bánh có khối lượng bản thân lớn hơn 400kg vào xe ô tô là quá khiên cưỡng về nhiều mặt.

- Khoản 34: Xem lại khái niệm xe ô tô buýt (Vì hiện nay đã có nhiều xe buýt chạy liên tỉnh, nên chăng đưa cả xe khách thành xe buýt luôn)

- Khoản 36: Bổ sung thêm và sửa thành: “một số chức năng, công dụng đặc biệt”.

- Khoản 62: Đề nghị xem lại khoản này, nội dung mâu thuẫn. Theo khái niệm “xe ô tô là phương tiện có từ bốn bánh trở lên” thì tất cả loại xe nào có từ 4 bánh thì gọi là ô tô, không nên đưa thêm 01 loại “xe 4 bánh chở hàng, chở người có gắn động cơ” nữa.

- Khoản 65: Bổ sung “… và trang bị **một số bộ phận chuyên biệt** để thực hiện **một số** chức năng…”.

- Đề nghị nghiên cứu thay đổi tên gọi của xe chở hành khách từ 9 chỗ ngồi chở lên thì gọi là xe buýt và được chia thành 02 loại như sau:

+ Một là, xe buýt thành phố (chạy trong nội đô và vùng lân cận): xe xuất phát từ điểm đầu đến điểm cuối, tại điểm đầu và điểm cuối có bố trí mái che, ghế ngồi cho hành khách, có bảng thông tin phục vụ hành khách, trên tuyến có bố trí các điểm dừng để trả, đón khách, xe buýt thành phố có bố trí cả ghế ngồi và chỗ đứng cho hành khách.

+ Hai là, xe buýt liên tỉnh trên tuyến có bố trí các điểm dừng đón trả hành khách; tại các điểm dừng có bố trí mái che mưa, che nắng và bảng thông tin về hoạt động vận tải phục vụ hành khách, các điểm dừng được kết nối với các điểm dừng của xe buýt thành phố.

Theo xu thế phát triển, tiến tới nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải theo hướng hiện đại, văn minh và đảm bảo an toàn trong lĩnh vực vận chuyển hành khách tại Việt Nam, thiết nghĩ chúng ta cần có giải pháp đột phá trong lĩnh vực này. Khi đã đưa vào luật thì các quy định về xây dựng nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nên thực hiện đồng bộ từ quy hoạch và triển khai thực hiện trên các tuyến đường phải có các điểm dừng đón trả khách.

- Khoản 31 trùng với Khoản 62; Khoản 39 trùng với Khoản 69; Khoản 40 trùng với Khoản 70; Khoản 41 trùng với Khoản 73; Khoản 37 trùng với khoản 67; Khoản 32 trùng với khoản 63.

- Khoản 68: tên khoản trùng với khoản 38 nhưng nội dung có khác và mẫu thuẫn nhau:

+ Khoản 38: “phần chủ yếu khối lượng toàn bộ của sơ mi rơ moóc đặt lên ô tô đầu kéo”.

+ Khoản 68: “có một phần đáng kể khối lượng toàn bộ đặt lên ô tô đầu kéo”.

- Khoản 71: xe đạp điện trùng với khoản 43 nhưng nội dung không trùng nhau, theo khoản nào? đề nghị xem lại.

- Khoản 72: trùng khoản 42 nhưng nội dung khác nhau, đề nghị xem lại

- Khoản 73: trùng khoản 41 nhưng nội dung có khác nhau, đề nghị xem lại.

- Khoản 74, 75: vì sao phải đưa là 1 loại xe riêng trong khi nó đủ tiêu chí là ô tô.

- Khoản 76: nếu định nghĩa giao thông công cộng thì các hoạt động giao thông trong khu du lịch, trong khu công nghiệp, vẫn tuân thủ quy tắc giao thông đường bộ có gọi là giao thông công cộng không?

- Khoản 78: Đề nghị không dùng khái niệm “Chủ sở hữu công trình đường bộ” thay vào đó là “Nhà đầu tư công trình đường bộ” vì: Nếu dùng “Chủ sở hữu” là bao gồm cả quyền “định đoạt” mà theo yêu cầu quản lý nhà nước chưa giao quyền định đoạt cho nhà đầu tư.

- Khoản 79: Sửa thay đoạn “Chủ sở hữu” bằng “Nhà đầu tư”.

- Khoản 80: Cơ quan đăng kiểm phương tiện đề nghị sửa, thay đoạn: “an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường” bằng cụm từ: tiêu chuẩn kỹ thuật, đăng ký xe máy chuyên dùng và kiểm tra định kỳ về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới.

**3. Điều 6:** Quy hoạch giao thông vận tải đường bộ

- Tên điều là “Quy hoạch GTVT đường bộ” nhưng nội dung chỉ đề cập quy hoạch mạng lưới đường bộ, chưa có phần về vận tải, đề nghị bổ sung phần quy hoạch về “vận tải”.

- Để kết nối các phương thức vận tải, việc quy hoạch các trung tâm logictics là cần thiết, đề nghị nghiên cứu, bổ sung.

- Để nghị bổ sung: Quy hoạch GTVT đường bộ, kết nối với các chuyên ngành GTVT khác, phải lập sau quy hoạch GTVT chung và đảm báo tính đồng bộ.

**4. Điều 7:** Hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu giao thông vận tải đường bộ

- Khoản 2: bổ sung “Cơ sở dữ liệu giao thông vận tải đường bộ là tài sản dùng chung…”.

- Khoản 3: “Cơ sở dữ liệu giao thông vận tải đường bộ gồm”:

+ Bổ sung cơ sở dữ liệu về giám sát hành trình, cơ sở dữ liệu về Giấy khám sức khỏe.

**5. Điều 8:** Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường bộ.

- Trong nội dung dự thảo mới quy định công tác tuyên truyền theo 1 chiều; điều đó là chưa đủ. Đề nghị tổ chức kênh tiếp nhận thông tin, phản ánh, góp ý của người dân và doanh nghiệp đến các cơ quan quản lý chuyên ngành, làm cơ sở để ngày càng hoàn thiện thể chế cũng như xử lý kịp thời các vấn đề phát sinh trong thực tế.

**6. Điều 9**: Các hành vi bị nghiêm cấm:

- Đề nghị xem lại khoản 9: quy định như dự thảo là cấm trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn đối với cả người điều khiển xe súc vật kéo hoặc đi xe đạp. Điều đó sẽ không phù hợp với vùng miền núi, nông thôn.

- Khoản 26: Bổ sung ô (dù) sau từ điện thoại.

- Khoản 28: “Điều khiển xe cơ giới đi song song gây cản trở giao thông đường bộ: đề nghị nghiên cứu thêm để loại trừ những trường hợp trên 1 chiều đường có nhiều làn xe, các xe đi trên 2 làn xe khác nhau với cùng tốc độ trong phạm vi cho phép có được coi là cản trở giao thông không?”

 **7. Điều 10**: Quy tắc chung

- Khoản 8: Đề nghị sửa lại như sau “… có báo hiệu thể hiện hướng di chuyển và chỉ thực hiện chuyển hướng khi không gây cản trở, nguy hiểm…”

**8. Điều 13**: Tín hiệu đèn giao thông.

Khoản 1, 2, 3 nên bỏ từ “là” đi cho gọn.

**9. Điều 16:** Đinh phản quang và tiêu phản quang, cọc tiêu tường bảo vệ…

- Trong nội dung dự thảo không nói đến hộ lan; đề nghị bổ sung.

- Khoản 3: đề nghị viết lại như sau “Đinh phản quang là vật thể có chất liệu phản quang, có tác dụng dẫn hướng, được gắn trên mặt đường…”.

- Khoản 4: đề nghị viết lại như sau “Tiêu phản quang là vật thể có chất liệu phản quang, có tác dụng dẫn hướng cho các phương tiện chạy vào ban đêm, khi có sương mù hoặc mưa to”.

**10. Điều 18:** Tốc độ xe và khoảng cách giữa các xe

- Bổ sung và Khoản 1, Điều 18: Trên đường một chiều, đường hai chiều mà mỗi chiều đường có từ 02 làn xe chở lên, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông cho xe chạy trên tốc độ tối thiểu (đối với loại đường có quy định tốc độ tối thiểu), bằng hoặc dưới tốc độ tối đa cho phép của mỗi loại xe trên làn đường theo quy định.

**11. Điều 19:** Sử dụng làn đường

- Đề nghị sửa lại Khoản 1 vì viết như dự thảo không rõ nghĩa. Đề nghị sửa theo hướng: Khoản này quy định nguyên tắc: Trên đường một chiều, đường hai chiều mà mỗi chiều đường có nhiều làn đường thì phương tiện chạy tốc độ cao đi ở làn bên trái, phương tiện có tốc độ thấp hơn đi ở làn bên phải.

**12. Điều 20:** Vượt xe

- Khoản 2: nên sửa lại “**Trên đường một chiều, đường hai chiều mà mỗi chiều đường có từ 2 làn xe trở lên,** khi xe ở một làn chạy nhanh hơn **xe chạy trên làn xe** khác thì không được coi là vượt xe”.

- Khoản 7: điểm b chưa rõ, sửa lại như sau “Trên cầu **mà mỗi chiều đường chỉ** có một làn xe”

**13. Điều 22:** Lùi xe

- Khoản 1: bổ sung “Tại những nơi có điều kiện giao thông phức tạp nhất thiết phải có người cảnh giới ở phía sau khi lùi xe”.

**14. Điều 23**: Tránh xe đi ngược chiều.

- Khoản 1: bổ sung “… ngược chiều tránh nhau, người điều khiển **phương tiện** phải…”.

- Khoản 2: mục a: “… vị trí tránh, nhường đường cho xe **ngược chiều** đi”

- Khoản 2: mục b, bổ sung “… nhường đường cho xe **ngược chiều** không…”

**15. Điều 24**: Dừng đỗ trên đường bộ

- Khoản 1 và khoản 2 nên đưa về phần giải thích từ ngữ.

- Khoản 3: bổ sung trên đường cao tốc, các vị trí có cắm biển báo hiệu cấm dừng, cấm đỗ.

**16. Điều 27**: Quy tắc sử dụng đèn của phương tiện cơ giới, xe máy chuyên dùng tham giao thông.

- Điểm b và c Khoản 2 ghép làm 1 mới có nghĩa.

- **Khoản 3:** đề nghị bỏ quy định này, chỉ khuyến cáo các phương tiện tham gia giao thông trong điều kiện thời tiết có sương mù và mưa to.

 + Công ước viên quy định phù hợp với các nước điều kiện thời tiết khác Việt Nam, điều kiện giao thông sử dụng xe ô tô là chủ yếu nên cần bật đèn để ngưới lái xe ô tô dễ nhận biết.

 + Việc bật đèn cả ban ngày trong điều kiện thời tiết nhiệt đới, sử dụng mô tô, xe máy là chính, nếu tất cả đều bật đèn sẽ gây nhiều tác dụng phụ, gây hiệu ứng chói mắt cho người đi ngược chiều, khi bật đèn sẽ tiêu tốn lượng điện, tăng tiêu thụ nhiên liệu gây lãng phí và tăng khí thải gây ô nhiễm môi trường.

 + Đây là vấn đề có nhiều ý kiến khác nhau, đề nghị nghiên cứu thêm, nếu cần thì giao Chính phủ tổ chức làm thử, đánh giá nếu phù hợp mới đưa vào luật.

**17. Điều 28**: Sử dụng tín hiệu còi:

- Đề nghị nghiên cứu thêm để có quy định theo hướng hạn chế hơn nữa việc dùng còi vì hiện nay nhiều nước gần như không có tiếng còi xe; việc lạm dụng tiếng còi gây ô nhiễm tiếng ồn, trong nhiều trường hợp gây nguy hiểm cho người tham gia giao thông; ở nhiều nước coi việc bấm còi là biểu hiện kém văn hóa.

- Bổ sung và sửa lại khoản 1 như sau: Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông hạn chế thấp nhất việc sử dụng còi xe, chỉ được sử dụng còi xe trong các trường hợp sau đây:

- Khoản 3 sửa lại như sau: “không bấm còi trong đô thị, khu dân cư từ 10h đêm đến 5 giờ sáng hôm sau (trừ các xe…)”

**18. Điều 31:** Quyền xe ưu tiên của một số loại xe

- Đề nghị xem lại nội dung: tại Khoản 2, Điều 31 “(trừ đường bộ cao tốc)”: nếu quy định như dự thảo trong nhiều trường hợp các lực lượng chức năng rất khó tiếp cận hiện trường. Khi xảy ra TNGT hoặc sự cố thiên tai làm hư hại một chiều đường. Đề nghị sửa đoạn này theo hướng: xe của các lực lượng chức năng khi đi làm nhiệm vụ khẩn cấp vẫn có thể đi ngược chiều vào đường cao tốc, nhưng bắt buộc phải có báo hiệu và tổ chức giao thông hợp lý, đảm bảo an toàn.

**19. Điều 32:**  Qua phà, qua cầu phao

- Khoản 3 nên sửa lại như sau: ô tô, xe máy chuyên dùng xuống phà trước, xe mô tô, xe thô sơ và người đi bộ xuống phà sau; khi lên bến, người đi bộ lên trước, các phương tiện giao thông lên sau…).

**20. Điều 33:** Nhường đường tại nơi đường giao nhau

- Bổ sung nội dung sau vào Điều 33 Khoản 3 viết lại như sau: “Tại nơi đường giao nhau không có báo hiệu đường ưu tiên, các phương tiện tham gia giao thông muốn chuyển hướng rẽ trái hoặc quay đầu xe phải nhường đường cho các phương tiện đi thẳng theo chiều ngược lại”.

**21. Điều 35**: Giao thông trên đường cao tốc

- Khoản 1, điểm d: bổ sung vào cuối điểm d (trừ trường hợp bất khả kháng).

- Khoản 2: đề nghị sửa lại như sau “Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải giữ khoảng cách an toàn với phương tiện đi phía trước theo chỉ số ghi trên biển báo hiệu, sơn kẻ mặt đường và phù hợp với điều kiện thời tiết và tốc độ xe chạy theo quy định”.

- Khoản 4: Đề nghị Ban soạn thảo nên xem xét, nghiên cứu cho phép xe mô tô có dung tích xi lanh từ 175cm3 trở lên được đi vào đường cao tốc. Vì trên thế giới nhiều nước cho phép mô tô có dung tích xi lanh lớn hơn 175cm3 được đi vào đường cao tốc.

**22. Điều 36**: Giao thông trong hầm đường bộ

- Khoản 2: Đề nghị thay cụm từ “Trường hợp bất khả kháng” cho cụm từ “Trường hợp bắt buộc”.

**23. Điều 37**: Tải trọng và khổ giới hạn của đường bộ.

Khoản 6: sửa lại về câu chữ cho gọn, như dự thảo là trùng lặp nội dung.

**24. Điều 38**: Xe kéo xe và xe kéo rơ moóc

- Đề nghị xem lại khoản 1: không rõ ý; nếu để nội dung này thì chuyển xuống dưới.

- Khoản 3: bỏ “xe ô tô đầu kéo chỉ được kéo theo một sơ mi rơ moóc”.

- Sửa lại cách hành văn ở khoản 4 cho mạch lạc, ngắn gọn.

**25. Điều 39:** Người điều khiển, người ngồi trên xe mô tô, xe máy, xe đạp điện, xe máy điện.

- Khoản 2: đề nghị sửa như sau: “Người điều khiển, người ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy, xe đạp điện, xe đạp máy phải đội mũ bảo hiểm dành cho người đi mô tô, xe máy hợp quy, cài quai đúng quy cách”.

**26. Điều 43:** Người dẫn dắt súc vật đi trên đường bộ

- Khoản 2, 3, 4, 5 nên gộp vào một khoản 2 và sửa như sau: “Người dẫn dắt súc vật không được thực hiện các hành vi sau đây:

a. Dẫn dắt súc vật đi vào phần đường dành cho xe cơ giới.

b. Dẫn dắt súc vật chạy theo khi đang điều khiển hoặc ngồi trên phương tiện giao thông đường bộ.

c. Để súc vật kéo xe mà không có người điều khiển.

d. Điều khiển xe súc vật kéo đi dàn hàng ngang từ 02 xe trở lên.”

**27. Điều 44**: Các hoạt động khác trên đường bộ

Đề nghị nghiên cứu thêm quy định tại điểm đ khoản 2: có nội dung quy định không được: “đ, Đặt biển quảng cáo trên đất của đường bộ” vì:

- Trên trực tế hiện nay, việc đặt biển quảng cáo trên hành lang ATGT đường bộ, trên vỉa hè… xảy rất nhiều; xử lý không hết.

- Trên hành lang ATGT đường bộ, đường cao tốc, cơ quan quản lý về quảng cáo cấp phép lắp đặt các biển quảng cáo tấm lớn, thu tiền; nhà đầu tư trụ quảng cáo cũng thu tiền thuê quảng cáo rất lớn nhưng ngành giao thông hoặc nhà đầu tư BOT không thu được khoản thu nào.

- Đề nghị nghiên cứu sửa lại theo hướng: ở những nơi không gây ảnh hưởng đến ATGT thì cho đặt, có chấp thuận của cơ quan, đơn vị quản lý đường, có thu phí để sử dụng vào công tác quản lý bảo trì đường bộ.

**28. Điều 45:** Tổ chức giao thông

- Trong dự thảo thiếu khoản 2 (từ khoản 1 chuyển sang khoản 3)

- Đề nghị bổ sung khoản 2 với một số nội dung sau:

 + Bố trí mặt cắt ngang đường phù hợp theo hướng tăng số làn xe (nhất là làn xe mô tô, xe máy, xe thô sơ) đối với đoạn đường đi qua khu đông dân cư, khu đô thị, khu công nghiệp.

 + Bố trí các điểm dải phân cách di động ở những vị trí hợp lý cần thiết (để mở dải phân cách, tăng số làn đường cho chiều có phương tiện tăng đột biến giảm số làn đường của chiều ngược lại có số phương tiện lưu thông giảm phù hợp với quy luật đi lại theo tuần hoặc dịp lễ tết…

**29. Điều 46**: Chỉ huy, điều khiển giao thông:

Đề nghị cụ thể hóa khoản 1 theo hướng cụ thể hóa các nội dung:

- Hệ thống quản lý: bao gồm những gì, ai quản lý: Hiện nay nội dung này không rõ trách nhiệm và nội dung quản lý.

- Hệ thống điều khiển giao thông ở các đô thị hiện nay được cài đặt chu kỳ tín hiệu xanh, đỏ cố định, không tối ưu phù hợp với lưu lượng phương tiện đi lại qua nút giao theo thời gian trong ngày, dẫn tới nhiều hệ lụy như làm tăng nguy cơ ùn tắc giao thông hoặc người tham gia giao thông không chấp hành theo tín hiệu. Vì vậy, cần điều khiển chu kỳ tín hiệu bằng phần mềm thông minh, tối ưu hóa phù hợp với lưu lượng phương tiện qua nút giao tại mọi thời điểm trong ngày.

**30. Điều 47**: Xử lý vụ ùn tắc giao thông.

- Hiện nay khái niệm “ùn” và “tắc” giao thông vẫn chưa rõ, mỗi nơi có định lượng khác nhau, do đó việc đánh giá, báo cáo mang tính tương đối. Để có cơ sở đánh giá thống nhất cần đưa ra định nghĩa và tiêu chí “ùn” và “tắc”; tiêu chí này có thể phải phân ra trên đường đô thị, trên đường ngoài đô thị có tiêu chí khác nhau.

- Xử lý ùn, tắc có 2 mức độ:

 + Xử lý cấp bách, tại chỗ: tương tự như nội dung dự thảo.

 + Xử lý cơ bản, lâu dài: qua theo dõi, đánh giá nhận thấy đã tổ chức, tối ưu mà vẫn ùn tắc thì phải xử lý cơ bản bằng các biện pháp công trình, trách nhiệm xử lý có phân cấp cụ thể.

**31. Điều 49:** Mạng lưới đường bộ**.**

- Đề nghị đổi tên điều này thành: “Mạng lưới đường bộ - trách nhiệm quản lý”, cho phù hợp với nội dung của điều này.

- Điều chỉnh nội dung dự thảo tại điểm b, khoản 2 cho phù hợp.

**32. Điều 53**: Đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

- Đề nghị bổ sung các nội dung liên quan đến trách nhiệm quản lý đất dành cho đường bộ theo quy hoạch; Việc quản lý, sử dụng đất hành lang an toàn giao thông.

**33. Điều 81**: Bến xe, trạm đón trả khách, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, hệ thống cân kiểm tra khối lượng xe cố định trên đường bộ, trạm thu phí đường bộ.

- Khoản 2: đề nghị sửa “thu tiền của người điều khiển phương tiện…” thành thu phí của người sử dụng đường bộ.

- Đề nghị tại khoản này chỉ nói về trạm dừng nghỉ, trạm hoặc “điểm” đón trả khách; không nói về bến xe; (bến xe nói ở chương về vận tải).

**34. Điều 83**: Nguồn tài chính cho đầu tư, quản lý, bảo trì và khai thác đường bộ do nhà nước đầu tư được đảm bảo từ Ngân sách nhà nước và các nguồn thu nộp ngân sách nhà nước:

- Đề nghị xem lại tính khả thi quy định tại gạch đầu dòng thứ 3 điểm a, khoản 1 vì quy định như dự thảo không thể xác định được km hay tỷ lệ phần trăm km của 1 phương tiện chạy trên đường trung ương và đường địa phương; trong đường địa phương có thể phương tiện lại đi qua nhiều tỉnh; có khi đăng ký ở tỉnh này lại hoạt động ở tỉnh khác và nếu xác định được thì phải thu ít nhất 2 lần cho 1 phương tiện sẽ tăng chi phí thu và phiền hà cho người nộp phí.

- Bổ sung vào điểm a, Khoản 1: các khoản thu khác theo quy định của pháp luật: ví dụ như trên đã đề xuất việc thu phí khi chấp thuận cho đặt các biển quảng cáo trên hành lang an toàn giao thông đường bộ.

**35. Điều 86**: Yêu cầu chung đối với đường cao tốc

- Đề nghị bổ sung 1 khoản nói về nguyên tắc đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc để sao cho không có hiện tượng nâng cấp các tuyến đường độc đạo lên thành đường cao tốc, làm cho người sử dụng đường không có sự lựa chọn.

- Đề nghị bổ sung từ bước quy hoạch, thiết kế, thi công đường cao tốc cần quan tâm có các vị trí mở rộng phần lề đường đi để cho xe ô tô chở khách có thể dừng xe để đón, trả khách tại các vị trí có đông dân cư sinh sống ở dọc hai bên đường cao tốc để người dân được hưởng lợi từ con đường, đồng thời những vị trí này cũng là nơi để lực lượng chức năng thực thi nhiệm vụ kiểm soát trên đường cao tốc đảm bảo an toàn giao thông.

**36. Điều 87:** Đầu tư xây dựng, kinh doanh khai thác đường cao tốc

Đề nghị nghiên cứu để bổ sung, sửa đổi các điểm sau:

- Trong dự thảo sử dụng: giá, phí hàng hóa dịch vụ và các khoản thu khác phải được quy định trong hợp đồng… Đề nghị cụ thể thêm: Khoản nào theo cơ chế giá, khoản nào theo cơ chế phí. Đề nghị cụ thể:

 + Khoản nộp cho sử dụng đường có thể theo cơ chế giá trong trường hợp người sử dụng đường có sự lựa chọn thay thế; trong trường hợp ngược lại phải là cơ chế phí.

 + Nếu nhà nước cho thu đối với trường hợp xin đặt các biển quảng cáo trong hành lang ATGT đường bộ; sử dụng các kết kỹ thuật dùng chung thì đó có thể là phí.

 + Các khoản thu khác có thể là cơ chế giá

- Đề nghị bổ sung 1 khoản quy định về đối với các công trình đã hết thời hạn thu phí, nhà đầu tư giao lại cho nhà nước quản lý việc có tiếp tục thu phí hay không do Chính phủ quyết định.

**37. Điều 88**: Quản lý, vận hành khai thác và bảo trì đường cao tốc: đề nghị bổ sung 2 nội dung:

- Bổ sung quy định về việc nhà nước giám sát việc thu phí, thực hiện việc công khai hóa thu phí hoàn vốn.

- Sau khi công trình đã hết thời gian khai thác, hoàn vốn của nhà đầu tư theo hợp đồng thì bàn giao lại cho nhà nước quản lý, khai thác; việc có thu phí nữa hay không do cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định.

- Đề nghị bổ sung 1 khoản quy định việc công khai hóa về nhà đầu tư, hình thức đầu tư, tổng mức đầu tư, thời hạn thu phí hợp đồng, cập nhật lũy kế số phí đã thu được tại các trạm thu phí.

**38. Điều 89**: Quản lý phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

- Đề nghị cho phép sử dụng loại xe 3 bánh vì các lý do sau:

Nhu cầu sử dụng: việc vận chuyển hàng hóa (nhất là hàng tươi sống, hàng lẻ, chở rau, hoa) ở các đô thị, việc chở vật liệu xây dựng, chất thải xây dựng, rác thải, vệ sinh môi trường đô thị; việc vận chuyển hàng hóa như rau, trái cây ở các vùng nông thông đến các đô thị… rất cần loại xe này. Hiện nay, vì hạn chế loại xe này nên xuất hiện ngày càng nhiều xe mô tô 2 bánh chở thực phẩm, rau quả, ship hàng; những người ở nông thôn dùng mô tô 2 bánh thồ 2 ÷ 3 tạ hàng đi xa từ 30 ÷ 50 km rất không an toàn và không đảm bảo văn minh.

- Về niên hạn sử dụng: đề nghị tính từ khi đăng ký sử dụng lần đầu.

**39. Điều 89, 90, 91.** Đề nghị nghiên cứu thêm để bổ sung quy định về xe tự lái. Có thể bổ sung theo hướng giao cho Chính phủ quy định về điều kiện đảm bảo kỹ thuật an toàn, phạm vi hoạt động đối với loại xe này.

**40. Điều 94**. Niên hạn sử dụng xe ô tô

- Khoản 3. Đề nghị sửa lại “năm sản xuất” thay bằng “năm đăng ký xe lần đầu”.

**41. Điều 102**: Điều kiện của người lái xe tham gia giao thông.

Đề nghị nghiên cứu thêm khoản 2: Nếu quy định như dự thảo chưa đảm bảo kỹ năng cho số lái xe không kinh doanh vận tải, nhưng hoạt động vận tải đường dài nhiều.

**42. Điều 103: Giấy phép lái xe**

- Tại khoản 1:

 + Đề nghị bổ sung chữ ký của người cấp giấy phép

 + Bỏ địa chỉ nơi cư trú vì: Nơi cư trú hiện nay đã thay đổi nhiều và cơ quan công an quản lý theo dữ liệu công dân rồi, không nên đưa vào giấy phép lái xe nội dung này vì dài dòng và không cần thiết; nếu cần quản lý thì đưa số CMND hoặc ID của công dân.

- Đề nghị nghiên cứu thêm về giấy phép lái xe, theo tôi không nên bê y nguyên phân hạng giấy phép lái xe ở công ước viên vì đặc điểm của Việt Nam có khác biệt như việc lái xe kéo moóc không còn phổ biến, cụ thể là:

 + Không nên cho hầu hết các loại xe được kéo moóc ≤ 750kg mà nếu có chỉ cho hạng B. Vì điều kiện của Việt Nam nếu cho phép và khi đã phổ biến thì điều kiện đường sá trong các đô thị không đáp ứng được.

 + Đối với loại moóc > 750 kg chỉ cho xe tải > 3500 kéo.

 + Trong dự thảo chỉ nói Giấy phép lái xe kéo moóc còn lái xe điều khiển đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc chưa thấy nói đến. Đây là loại phương tiện phổ biến hiện nay, đề nghị bổ sung.

 + Ở phần về phương tiện: Khoản 3 Điều 91 có quy định loại xe chở người 4 bánh có gắn động cơ, xe chở hàng 4 bánh có gắn động cơ nhưng ở phần Giấy phép lái xe chưa quy định hạng Giấy phép lái xe để điều khiển loại xe này?

- Đề nghị xem lại khoản 9, mục b chưa rõ.

**43. Điều 107:**

- Đề nghị bổ sung 1 khoản nói về chuyển hạng và đổi GPLX hiện nay sang GPLX theo phân hạng mới;

- Theo đó, phân rõ hạng nào đổi ngang, hạng nào phải học bổ túc thêm, sát hạch lại rồi đổi (nếu có).

**44. Điều 109**: Chứng chỉ hành nghề lái xe kinh doanh vận tải

Đề nghị nghiên cứu thêm các vấn đề sau:

- Hiện nay, Chính phủ đang chỉ đạo và mới đây nhất là Nghị quyết 68 về đơn giản thủ tục hành chính. Việc tách đào tạo lái xe kinh doanh thành 2 giai đoạn có phù hợp định hướng của Chính phủ hay không?

- Xét về sự cần thiết thì là lái xe kinh doanh hay không kinh doanh vận tải, đã là lái xe chuyên nghiệp thì ai cũng phải nắm được về lý thuyết và có kỹ năng đạt yêu cầu về nghiệp vụ vận tải, kỹ năng lái xe an toàn.

- Lâu nay quy định, đối với lái xe kinh doanh vận tải, định kỳ 03 năm tập huấn để cập nhật các quy định mới của văn bản quy phạm pháp luật, các tiến bộ khoa học công nghệ là phù hợp, đã đi vào cuộc sống.

- Hiện nay, việc phân biệt xe kinh doanh vận tải với không kinh doanh vận tải chỉ là tương đối. Nếu quy định như dự thảo thì điều kiện kinh doanh sẽ càng ngặt nghèo hơn, việc tuyển dụng lái xe ở các đơn vị kinh doanh vận tải sẽ càng khó khăn hơn, vận tải công cộng sẽ khó phát triển hơn.

**45. Điều 114**: Cơ sở dữ liệu quản lý giấy phép lái xe

- Đề nghị đổi tên điều này là cơ sở dữ liệu quản lý lái xe để bao quát đủ các nội dung của điều này.

- Trong khoản 1 đề nghị chi tiết thành các điểm a, b, c… quy định trách nhiệm cập nhật đầy đủ, kịp thời các dữ liệu.

- Trong khoản 2: Đề nghị quy định rõ cơ quan chủ trì quản lý

- Khoản 3: đề nghị bổ sung thêm các nội dung như đã nói ở khoản 1: cơ sở dữ liệu về đào tạo; về giấy khám sức khỏe, về xử lý vi phạm…

**46. Điều 115**: Hoạt động vận tải đường bộ

Nội dung như đã dự thảo chưa đủ tính bao quát, đề nghị bổ sung và sửa như sau:

* Bổ sung khoản đầu tiên với nội dung nội hàm về hoạt động vận tải đường bộ: bao gồm vận tải cơ giới, thô sơ.

Đề nghị nghiên cứu sửa và bổ sung điều này để có tính hệ thống và đầy đủ hơn, theo hướng:

- Ghép khoản 1 và 2

- Ghép khoản 3 và 4 thành 1 khoản về hoạt động kinh doanh vận tải, trong đó có 2 điểm.

- Ghép khoản 5 và 6 thành 1 khoản có 2 điểm.

**47. Điều 116**. Thời gian làm việc của người lái xe ô tô.

- Đề nghị xem lại tính khả thi của quy định: “thời gian nghỉ liên tục tối thiểu 10 giờ trước đó” vì nếu quy định như vậy là quá dài; thời gian nghỉ lái của lái xe theo kinh nghiệm 6 ÷ 8 giờ là đủ.

- Đề nghị giữ lại như Luật GTĐB năm 2008 là hợp lý.

**48. Điều 117**. Kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô

Đề nghị nghiên cứu thêm về điều kiện kinh doanh vì nếu quy định điều kiện kinh doanh chung cho tất cả các quy mô doanh nghiệp, hộ kinh doanh thì đối với đơn vị nhỏ, hộ kinh doanh sẽ không thực hiện được; quy luật của sự phát triển là phải từ nhỏ đến lớn; nếu quy định như dự thảo sẽ không tạo điều kiện phát triển lực lượng vận tải ô tô.

Vì vậy trong Luật quy định chung, đơn vị đạt yêu cầu, tiêu chí như thế nào thì được hoạt động phạm vi rộng (toàn quốc, quốc tế) còn lại chỉ được hoạt động trong phạm vi nhất định và giao Chính phủ quy định cụ thể.

**49. Điều 119.** Quy định nhận diện để quản lý phương tiện kinh doanh và phương tiện không kinh doanh vận tải.

- Đề nghị sửa tên Điều 119: “Quy định nhận diện đối với phương tiện kinh doanh vận tải và không kinh doanh vận tải”.

**50. Điều 121:** Vận tải hành khách bằng xe ô tô.

- Đề nghị sửa lại điểm k khoản 1: bỏ quy định phải có kinh nghiệm 2 năm đối với lái xe khách có trọng tải từ 30 chỗ trở lên vì, đối với lái xe được cấp Giấy phép lái xe hạng D thì đã qua thời gian lái xe an toàn ở hạng dưới.

- Khoản 1, điểm c: bổ sung thêm “hàng cấm”.

**51. Điều 133**. Hoạt động vận tải đường bộ trong đô thị

- Đề nghị bổ sung vào khoản 4 quy định: chỉ được hoạt động theo thời gian quy định của ủy ban nhân dân cấp tỉnh.

**53. Điều 137:** Bồi thường, miễn bồi thường hư hỏng mất mát...

- Khoản 2, điểm b: đề nghị bổ sung (trừ trường hợp do lỗi chủ quan của người kinh doanh vận tải phải bồi thường).

**53. Điều 138.** Hoạt động vận tải nội bộ

- Đề nghị bổ sung 1 điểm vào khoản 1 với nội dung là định nghĩa về hàng nội bộ, vận tải nội bộ.

**54. Điều 144**: Tổ chức hoạt động của bến xe ô tô, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ.

Trong dự thảo tại khoản 2, nói về bến xe quá sơ sài, đề nghị nghiên cứu thêm để xác định đúng và đầy đủ vị trí, vai trò của bến xe trong hoạt động vận tải buýt liên tỉnh. Những vấn đề như tham gia quản lý về mở tuyến; tăng hoặc giảm tần suất; giải quyết nhu cầu đi lại trong dịp lễ tết... Cần phải có sự quản lý của bến xe.

- Đề nghị nghiên cứu để xác định vai trò của bến trong việc thực hiện chức năng là đầu nối vận tải khách: kết nối vận tải đường dài với đường ngắn; kiểm soát an toàn hàng hóa ký gửi...

- Đề nghị điểm nói về bến xe cần cụ thể thêm:

 + Bến xe là công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, được xây dựng theo quy hoạch, quy chuẩn kỹ thuật, đáp ứng yêu cầu tiện lợi trong việc thu hút hành khách, và kết nối với các phương thức vận tải và kết nối giữa vận tải đường bộ dài với vận tải xe buýt, taxi.

 + Bến xe nếu tổ chức kinh doanh hàng hóa ký gửi phải kiểm tra an toàn hàng hóa trước khi xếp lên xe.

 + Bến xe là nơi cung cấp thông tin về luồng tuyến, lịch trình xe xuất bến để phục vụ nhu cầu đi lại của khách.

- Trạm dừng nghỉ: đề nghị bổ sung quy định phải xây dựng theo quy hoạch, theo quy chuẩn và được công bố.