

Số: /TTr - BGTVT

Hà Nội, ngày tháng năm 2020

**TỜ TRÌNH**  
**Dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi)**

Kính gửi: Chính phủ

Căn cứ Tờ trình số 67/TTr-CP ngày 29 tháng 02 năm 2020 của Chính phủ về đề nghị của Chính phủ về Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2021, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2020;

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, Bộ Giao thông vận tải trình Chính phủ Dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) như sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ (SỬA ĐỔI)**

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 bao gồm 8 chương với 89 điều, được Quốc hội khóa XII kỳ họp thứ 4 thông qua ngày 13 tháng 11 năm 2008, có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2009; Luật này thay thế Luật Giao thông đường bộ năm 2001.

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 (Luật GTĐB năm 2008) được xây dựng trên nguyên tắc bảo đảm tính kế thừa các nội dung của Luật Giao thông đường bộ năm 2001 với nhiều điểm mới và những quy định cụ thể, chặt chẽ như: kiểm soát chặt hơn đối với người uống bia, rượu khi tham gia giao thông; quy định người ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy 2 bánh, xe đạp điện phải đội mũ bảo hiểm; quy định về vấn đề bảo đảm an toàn cho người đi bộ và người khuyết tật; quy định về người đi bộ, xe thô sơ, xe mô tô không được đi vào đường cao tốc; bổ sung độ tuổi trẻ em được chở trên mô tô, xe gắn máy là dưới 14 tuổi và xe đạp là dưới 7 tuổi; nâng độ tuổi đối với lái xe hạng D, E và FC; quy định số km lái xe an toàn đối với trường hợp nâng hạng giấy phép lái xe; quy định trình độ văn hóa tốt nghiệp trung học cơ sở đối với trường hợp nâng hạng lái xe D, E; tăng thẩm quyền cho thanh tra giao thông và cảnh sát giao thông trong việc thực thi nhiệm vụ được giao; quy định cụ thể hơn về quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; cho phép lập Quỹ Bảo trì đường bộ và xác định nguồn tài chính để quản lý, bảo trì đường bộ. Đối với hoạt động vận tải, Luật GTĐB 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 10 năm thực hiện, Luật GTĐB 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 GTĐB 2008 đã xuất hiện một số tồn tại và các vấn đề phát sinh cần phải được xem xét để xây dựng Luật thay thế Luật GTĐB năm 2008, cụ thể như sau:

**1. Về quy tắc giao thông:** khi xây dựng Luật GTĐB năm 2008 đã tham khảo các quy định của Công ước giao thông đường bộ và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968 (Công ước Viên 1968), tuy nhiên hiện nay Việt Nam đã gia nhập hai công ước này nhưng một số quy định của Công ước Viên 1968 nhằm đảm bảo an toàn giao thông, phù hợp với thực tế của Việt Nam chưa được nội luật hóa, quy định cụ thể như quy định hiệu lệnh của người điều khiển giao thông, vượt chạy theo dòng, dừng, đỗ xe, quy định cấm người lái xe ô tô sử dụng điện thoại khi đang điều khiển xe, quy định phải thắt dây an toàn tại các vị trí có dây trên xe ô tô, quy tắc dành cho người đi xe đạp, người đi bộ...;

Một số các quy tắc giao thông trong Luật GTĐB 2008 chưa được hiểu thống nhất dẫn đến vướng mắc trong quá trình thực hiện đặc biệt khi giải quyết các vụ án liên quan đến an toàn giao thông đường bộ như sử dụng làn đường, lùi xe, dừng, đỗ...

**2. Về kết cấu hạ tầng:** 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 có một phần là hạ tầng chưa đầy đủ, đồng bộ; hệ thống đường tỉnh thiếu vốn đầu tư xây dựng, chất lượng còn hạn chế; đường giao thông nông thôn, đặc biệt tại khu vực miền núi, vùng sâu, vùng xa còn khó khăn, chưa hoàn thành việc cứng hóa kết cấu mặt đường.

Nhiều vị trí hành lang an toàn đường bộ chưa được đền bù (do vốn đầu tư XDCT thiếu); 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: nguồn vốn 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.

Nguồn kinh phí từ Quỹ Bảo trì đường bộ để thực hiện công tác bảo trì chưa đủ so với nhu cầu (đối với hệ thống quốc lộ đáp ứng được khoảng 45% yêu cầu). Nguồn kinh phí bảo trì đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường nông thôn gặp nhiều khó khăn. Vốn dành cho quản lý bảo trì thấp là một trong những nguyên nhân gây khó khăn cho công tác bảo trì đường bộ. Quy định về Quỹ bảo trì đường bộ chưa hoàn toàn phù hợp với Luật Ngân sách, Luật Phí và lệ phí hiện nay. Các hoạt động của công tác bảo trì đường bộ chưa bao quát được các yêu cầu về bảo trì công trình theo quy định của Luật Xây dựng.

Các quy định liên quan đến đường cao tốc hiện nay mới được Luật GTĐB năm 2008 điều tiết ở các quy định cơ bản nhất về quy tắc giao thông trên đường cao tốc. Các vấn đề liên quan đến đầu tư, quản lý, khai thác, bảo trì đường cao tốc đang được quy định tại văn bản dưới luật (Nghị định số 32/2014/NĐ-CP). Thực tế cho thấy, việc đầu tư vào đường cao tốc rất khó để kêu gọi các nhà đầu tư trong nước lẫn nhà đầu tư nước ngoài do hành lang pháp lý còn thiếu tính hấp dẫn đối với các nhà đầu tư.

### ***3. Về quản lý phương tiện và người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ***

*Về phương tiện:* chưa có khung pháp lý cho các phương tiện giao thông thông minh, phương tiện lưỡng tính có thể di chuyển cả trên đường bộ và đường thủy hoặc hàng không;

*Về quản lý người điều khiển phương tiện:*

(1) Việc phân hạng giấy phép lái xe hiện nay chưa hoàn toàn phù hợp với quy định của Công ước Viên; chưa quy định việc công nhận giấy phép lái xe quốc tế của các quốc gia là thành viên Công ước cấp.

(2) Luật GTĐB năm 2008 chỉ quy định cấp giấy phép lái xe cho người điều khiển xe dùng động cơ nhiệt mà không quy định yêu cầu giấy phép lái xe cho người điều khiển loại xe tương tự sử dụng động cơ điện là chưa phù hợp, tạo lỗ hổng trong quản lý nhà nước về giao thông đường bộ và tại Điều 63 quy định người điều khiển xe đạp có tốc độ nhỏ hơn 20km/giờ phải hiểu biết quy tắc giao thông đường bộ, không có quy định người lái xe máy có tốc độ lớn hơn 25km/giờ phải hiểu biết quy tắc giao thông đường bộ; trong khi nguy cơ tai nạn do xe máy cao hơn xe thô sơ và xe đạp.

(3) Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định giấy phép lái xe dành cho người điều khiển ô tô bao gồm 6 hạng, trong đó chỉ phân biệt Hạng B1 cấp cho người không hành nghề lái xe, Hạng B2 cấp cho người hành nghề kinh



doanh vận tải; các hạng còn lại không phân biệt đối tượng cấp. Tuy nhiên, thực tế quá trình triển khai thực hiện chỉ có người lái xe kinh doanh vận tải mới có nhu cầu học, để được cấp giấy phép lái xe các hạng còn lại và tỷ lệ gây ra các vụ tai nạn giao thông từ nghiêm trọng trở lên chủ yếu là do người hành nghề lái xe kinh doanh vận tải.

**4. Về vận tải đường bộ:** việc phân loại loại hình kinh doanh vận tải trong Luật GTĐB 2008 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 người lái xe kinh doanh vận tải hàng hóa, 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; chưa quy định về hoạt động vận tải nội bộ trong khi số lượng phương tiện của loại hình này khá lớn cần phải quy định quản lý để đảm bảo an toàn giao thông, đảm bảo trật tự, an toàn trong hoạt động vận tải.

#### **5. Công tác xử lý vi phạm 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, vì vậy, các hành vi vi phạm về quy tắc giao thông, người điều khiển phương tiện như: điều khiển xe không có giấy phép lái xe, đi không đúng làn đường, phần đường, đi vào đường cao tốc, chở quá khổ quá tải, xâm phạm công trình giao thông, chiếm dụng lòng đường, vỉa hè... còn diễn ra phổ biến, phức tạp. Hệ thống điều khiển, giám sát giao thông còn thiếu; thiếu các trung tâm điều khiển, điều hành giao thông, chưa có hệ thống quản lý giao thông thông minh (ITS), chưa có các trung tâm điều khiển xe đi trên các tuyến.

Những tồn tại và phát sinh nêu trên xuất phát từ nhiều nguyên nhân chủ quan và khách quan, cụ thể:

**Một là,** Luật GTĐB 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 10 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 GTĐB 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 liên quan khác (Bộ luật Dân sự, Luật Đầu tư 2014, Luật Xây dựng 2014, Luật Ngân sách nhà nước 2015, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công năm 2017, Luật Quy hoạch 2017, Luật Đầu tư công 2019, ...) đã 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 giao thông đường bộ.

**Bốn là**, công tác quản lý nhà nước về giao thông đường bộ chưa đáp ứng yêu cầu thực tiễn phát sinh, việc ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý, điều hành còn chậm thực hiện; 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 nhu cầu, năng lực cạnh tranh, điều kiện kinh doanh của các cơ quan, doanh nghiệp, người dân trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

Sau quá trình tổng kết, nghiên cứu, Bộ Giao thông vận tải thấy rằng, 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 liên quan đến quy tắc giao thông của các công trình đường bộ 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; khung pháp lý cho các loại phương tiện mới, phương tiện giao thông thông minh; 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. Việc sửa đổi, bổ sung này tương đối toàn diện, dự kiến thực hiện ở hầu hết các điều, các chương 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 giao thông vận tải đồng bộ, đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, đảm bảo giao thông thông suốt, an toàn tại Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Ban chấp hành Trung ương Đảng; nâng cao, hiệu lực hiệu quả quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông; phân công, phân nhiệm chặt chẽ, phối hợp có hiệu quả giữa các cơ quan chức năng để đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ, gắn chiến lược phát triển giao thông phù hợp với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; đổi mới tổ chức giao thông đường bộ bảo đảm hợp lý, phù hợp với điều kiện kết cấu hạ tầng giao thông và an toàn thuận lợi cho hoạt động vận tải; hiện đại hóa công tác giám sát, phát hiện và xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ quy định tại Chỉ thị số 18- CT/TW ngày 4/9/2012 của Ban Bí Thư, Kết luận số 45-KL/TW ngày 01/02/2019 của Ban Bí Thư về việc tiếp tục đẩy mạnh thực hiện có hiệu quả Chỉ thị số 18-CT/TW của Ban Bí thư khóa XI về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; đảm bảo thực hiện nhiệm vụ được giao tại Nghị quyết số 12/NQ-



CP ngày 19/02/2019 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019 - 2021.

Vì vậy, việc xây dựng Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) thay thế cho Luật GTĐB năm 2008 là hết sức cần thiết.

## **II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ (SỬA ĐỔI)**

### **1. Mục đích**

Việc xây dựng Luật GTĐB (sửa đổi) thay thế Luật GTĐB năm 2008 nhằm tiếp tục hoàn thiện cơ chế, chính sách trong lĩnh vực đường bộ; tăng cường quản lý nhà nước, thể chế hoá chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước; 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 Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) có tác động đối với tiến trình phát triển, hội nhập kinh tế của đất nước. Vì vậy, ngoài việc quán triệt đường lối chính sách của Đảng và Nhà nước trong việc tăng cường công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đồng bộ tại Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Ban chấp hành Trung ương Đảng, Chỉ thị số 18- CT/TW ngày 4/9/2012 của Ban Bí Thư, Kết luận số 45-KL/TW ngày 01/02/2019 của Ban Bí Thư thì việc xây dựng Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) phải đảm bảo các quan điểm sau đây:

1. Bảo đảm phù hợp với Hiến pháp năm 2013, các luật mới được ban hành để bảo đảm tính thống nhất trong hệ thống pháp luật (Luật Đầu tư công, Luật Đất đai, Luật quản lý, sử dụng tài sản công, Luật Quy hoạch...); bảo đảm tính tương thích với các điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên.

2. Bảo đảm kế thừa, tiếp tục phát triển và hoàn thiện những quy định pháp luật về giao thông vận tải đường bộ còn phù hợp với thực tế và đã có tác động tích cực đối với sự phát triển của lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ, đồng thời sửa đổi, bổ sung những quy định đã phát sinh hạn chế, vướng mắc trong quá trình thực hiện.

3. Tạo cơ chế để huy động tối đa mọi nguồn lực nhằm tạo đột phá trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, 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 (công cộng, tư nhân) 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.



4. Nâng lên thành Luật một số quy định trong văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật GTĐB năm 2008 đã ổn định và phù hợp với thực tế.

5. Cải cách thủ tục hành chính, bảo đảm các điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của các thành phần kinh tế trong môi trường kinh doanh, thông thoáng, bình đẳng trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

6. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong tổ chức giao thông, kinh doanh vận tải đường bộ; quản lý kết cấu hạ tầng, quản lý hoạt động vận tải, điều hành, giám sát, xử lý vi phạm.

### **III. QUÁ TRÌNH CHUẨN XÂY DỰNG DỰ ÁN LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ (SỬA ĐỔI)**

Bộ Giao thông vận tải đã chuẩn bị Dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) đảm bảo các yêu cầu của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, cụ thể như sau:

- Đã tổng kết đánh giá thi hành Luật GTĐB năm 2008 từ các địa phương và các bộ, ngành có liên quan;

- Lập hồ sơ đề nghị xây dựng Luật GTĐB (sửa đổi);

- Bộ Giao thông vận tải đã thành lập Ban soạn thảo và Tổ biên tập xây dựng dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi). Các thành viên của Ban soạn thảo, Tổ Biên tập gồm đại diện các cơ quan Văn phòng Chính phủ, Bộ Tư pháp, Bộ Công an, Bộ Tài chính, Bộ Nội vụ, Bộ Giáo dục đào tạo, Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam, Hội An toàn giao thông Việt Nam và Bộ Giao thông vận tải;

- Tổ chức các hoạt động phục vụ cho việc nghiên cứu xây dựng hồ sơ Dự thảo Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) như: tổ chức tọa đàm, hội thảo với các chuyên gia trong nước và nước ngoài về các nội dung lớn, quan trọng của Luật; tổ chức khảo sát, học hỏi kinh nghiệm ở trong nước và nước ngoài;

- Đăng tải hồ sơ Dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) thay thế Luật Giao thông đường bộ năm 2008 trên Công thông tin điện tử Bộ Giao thông vận tải theo quy định;

- Lấy ý kiến rộng rãi địa phương; các doanh nghiệp, các hội, hiệp hội có liên quan trong lĩnh vực đường bộ, tiếp thu, giải trình các ý kiến tham gia;

- Lấy ý kiến tham gia của các Bộ, ngành tiếp thu, giải trình các ý kiến tham gia;

- Gửi Bộ Tư pháp hồ sơ Dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) để thẩm định tại văn bản số..... ngày /4/2020 ;

- Tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp để hoàn thiện hồ sơ trình Chính phủ xem xét theo quy định.

### **IV. BỐ CỤC, NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO LUẬT**



## 1. Về bố cục

Dự thảo Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) gồm 08 chương, 120 điều, cụ thể như sau:

- Chương I (Những quy định chung) gồm 09 điều (từ Điều 1 đến Điều 9), quy định về: phạm vi điều chỉnh; đối tượng áp dụng; giải thích từ ngữ; nguyên tắc hoạt động giao thông đường bộ; chính sách phát triển giao thông đường bộ, quy hoạch giao thông đường bộ; hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu giao thông đường bộ; tuyên truyền phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường bộ; các hành vi bị nghiêm cấm.

- Chương II (Quy tắc giao thông đường bộ) gồm 36 điều (từ Điều 10 đến Điều 45), quy định về: quy tắc giao thông, hệ thống báo hiệu đường bộ, chấp hành báo hiệu đường bộ; hiệu lệnh của người điều khiển giao thông; tín hiệu đèn giao thông, biển báo hiệu đường bộ, tốc độ và khoảng cách giữa các xe, sử dụng làn đường, vượt xe, chuyển hướng xe, tránh xe đi ngược chiều; dừng, đỗ xe; mở cửa phương tiện; sử dụng tín hiệu còi; xếp hàng hoá trên phương tiện giao thông đường bộ; trường hợp chở người trên xe ô tô chở hàng; quyền ưu tiên một số loại xe; qua phà, cầu phao; nhường đường tại nơi đường giao nhau; đi trên đoạn đường giao nhau cùng mức với đường sắt, cầu đường bộ đi chung với đường sắt; giao thông trên đường cao tốc; giao thông trong hầm đường bộ; tải trọng và khổ giới hạn của đường bộ; xe kéo xe và xe kéo rơ moóc; người điều khiển phương tiện và tham gia giao thông; các hoạt động trên đường bộ; sử dụng đường phố và các hoạt động khác; tổ chức giao thông; chỉ huy điều khiển giao thông; giải quyết ùn tắc giao thông; trách nhiệm của các cá nhân, cơ quan, tổ chức khi xảy ra tai nạn giao thông

- Chương III (Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ) gồm 31 điều (từ Điều 46 đến Điều 76) gồm: phân loại đường bộ; cấp thiết kế của đường bộ; đặt tên, số hiệu đường bộ; quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; phạm vi đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đất để quản lý, bảo trì công trình đường bộ, giới hạn hành lang an toàn đường bộ, phạm vi bảo vệ trên không của công trình đường bộ, xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi; đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, chính sách về đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hình thức đối tác công tư; yêu cầu về an toàn giao thông đối với công trình đường bộ; công trình báo hiệu đường bộ; bàn giao, đưa công trình đường bộ hoàn thành vào khai thác; thi công trên đường bộ đang khai thác; quản lý, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; nguồn tài chính cho đầu tư, xây dựng, khai thác, bảo trì đường bộ; bến xe, trạm dừng nghỉ, trạm thu phí; bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông; trung tâm điều hành giao thông; đầu tư, quản lý, khai thác đường cao tốc;

- Chương IV (Phương tiện tham gia giao thông) gồm 7 Điều từ Điều 77 đến Điều 83, cụ thể: điều kiện tham gia giao thông của xe cơ giới; cấp, thu hồi đăng ký và biển số xe cơ giới; bảo đảm quy định về chất lượng an toàn kỹ thuật



và bảo vệ môi trường của xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ; điều kiện tham gia giao thông của xe thô sơ; điều kiện tham gia giao thông của xe máy chuyên dùng; cơ sở dữ liệu của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; yêu cầu trách nhiệm của chủ xe, lái xe, đăng kiểm viên.

- Chương V (Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông) gồm 8 Điều từ Điều 84 đến Điều 92, cụ thể: điều kiện của người lái xe tham gia giao thông; giấy phép lái xe, chứng chỉ hành nghề lái xe kinh doanh vận tải; tuổi và sức khoẻ của người lái xe; đào tạo lái xe; sát hạch lái xe; điều kiện của người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông; đào tạo, kiểm tra cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật giao thông đường bộ cấp cho người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ; điều kiện của người điều khiển xe thô sơ tham gia giao thông; điều kiện của người điều khiển các phương tiện giao thông thông minh; cơ sở dữ liệu giấy phép lái xe;

- Chương VI (Vận tải đường bộ) gồm 29 Điều từ Điều 92 đến Điều 120, cụ thể: hoạt động vận tải đường bộ; thời gian làm việc của người lái xe ô tô; kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; quy định nhận diện để quản lý phương tiện kinh doanh vận tải và không kinh doanh vận tải; quy định về công tác bảo đảm an toàn giao thông hoạt động trong đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; vận tải hành khách bằng xe ô tô; quyền và nghĩa vụ của người kinh doanh vận tải hành khách; quyền và nghĩa vụ của người lái xe và nhân viên phục vụ trên xe; quyền và nghĩa vụ của hành khách; vận tải hàng hoá bằng xe ô tô; quyền và nghĩa vụ của người kinh doanh vận tải hàng hoá; quyền và nghĩa vụ của người lái xe kinh doanh vận tải hàng hoá; quyền và nghĩa vụ của người thuê vận tải hàng hoá; quyền và nghĩa vụ của người nhận hàng; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng, vận chuyển động vật sống, vận chuyển hàng nguy hiểm; vận tải đường bộ trong đô thị; vận chuyển hành khách, hàng hoá bằng xe thô sơ, xe gắn máy; vận tải đa phương thức; hàng hoá ký gửi; bồi thường, miễn bồi thường, hư hỏng, mất mát, thiếu hụt; hoạt động vận tải nội bộ; hoạt động kinh doanh cho thuê xe tự lái; dịch vụ cứu hộ giao thông đường bộ; dịch vụ xe ô tô cứu thương; dịch vụ hỗ trợ vận tải; tổ chức hoạt động của bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ; hoạt động vận tải bằng xe 4 bánh có gắn động cơ;

- Chương VII (Quản lý nhà nước về giao thông đường bộ) gồm 5 Điều từ Điều 121 đến Điều 125: nội dung quản lý nhà nước về giao thông đường bộ; trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông đường bộ; thanh tra giao thông đường bộ; tuần tra, kiểm soát của cảnh sát giao thông đường bộ; xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ; kiểm soát việc chấp hành các quy định về tải trọng cầu đường, khối lượng hàng hoá cho phép chuyên chở;

- Chương VIII (Điều khoản thi hành) gồm 3 Điều từ Điều 126 đến Điều 128: hiệu lực thi hành, điều khoản chuyển tiếp, quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành.

### **3. Nội dung cơ bản của Dự thảo**

- Phạm vi điều chỉnh



Luật này quy định về quy tắc giao thông đường bộ; kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; phương tiện và người tham gia giao thông đường bộ; vận tải đường bộ và quản lý nhà nước về giao thông đường bộ.

- Đối tượng điều chỉnh

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

- Về giải thích từ ngữ: ngoài việc sửa đổi các từ ngữ đã được giải thích trong Điều 3 của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 như công trình đường bộ, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đất của đường bộ, hành lang an toàn đường bộ, phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, Dự thảo đã bổ sung một số quy định như hệ thống quản lý, giám sát giao thông; vận tải nội bộ; người quản lý, sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; chỉ giới xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; khối lượng bản thân của phương tiện; khối lượng toàn bộ thiết kế của phương tiện; khối lượng hàng chuyên chở; tải trọng của đường bộ; giao thông công cộng....;

- Về các hành vi bị nghiêm cấm: sửa đổi hành vi cấm để phù hợp với Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia như cấm người điều khiển phương tiện tham gia giao thông mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn; sử dụng điện thoại di động khi điều khiển phương tiện....;

- Các quy định chung khác: sửa đổi nội dung về quy hoạch giao thông phù hợp với Luật Quy hoạch và các văn bản có liên quan; quy định về hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu giao thông đường bộ;

- Về quy tắc giao thông: đã rà soát để đưa các nội dung của Công ước Giao thông đường bộ, Công ước về Biển báo và Tín hiệu giao thông đường bộ, các nội dung đã được quy định, thực hiện ổn định tại các văn bản hướng dẫn Luật Giao thông đường bộ, sửa đổi, bổ sung các quy định để phù hợp với thực tế như:

+ Bổ sung các quy tắc chung khi tham gia giao thông trên đường bộ như: không được cản trở giao thông hoặc gây ra nguy hiểm cho người tham gia giao thông, làm hư hỏng đến kết cấu hạ tầng đường bộ; người lái xe phải tập trung nhường đường những người tham gia giao thông dễ bị tổn thương như người đi bộ, người đi xe đạp, trẻ em, người già và người khuyết tật; không để phương tiện gây tiếng ồn, bụi, khói; phải thắt dây an toàn tại những chỗ ngồi có trang bị dây an toàn; không sử dụng điện thoại khi đang điều khiển phương tiện tham gia giao thông...; quy định rõ các hiệu lệnh của người điều khiển giao thông, giá trị hiệu lệnh của người đang thi hành nhiệm vụ điều khiển giao thông;

+ Bổ sung, điều chỉnh quy định về tốc độ xe và khoảng cách giữa các xe căn cứ vào loại đường, loại xe, điều kiện cụ thể về địa hình, tình trạng kỹ thuật của đường, mật độ giao thông, điều kiện thời tiết, tải trọng của xe để có thể kiểm soát được; quy định giới hạn tốc độ tối đa cho tất cả các tuyến đường, cho các loại phương tiện vận tải khác nhau theo đặc điểm trọng lượng và trọng tải của



phương tiện; quy định người điều khiển phương tiện vận tải chạy sau phương tiện khác phải giữ khoảng cách đủ để không va chạm vào phương tiện phía trước nếu đột nhiên giảm tốc độ hoặc dừng lại; quy định người điều khiển phương tiện không được giảm tốc độ đột ngột trừ khi phải làm như vậy vì những lý do an toàn; các trường hợp giảm tốc độ, sử dụng tín hiệu khi giảm tốc độ;

+ Cập nhật bổ sung các quy định tại thông tư quy định về tốc độ xe và khoảng cách giữa các xe, thông tư ban hành quy chuẩn báo hiệu quốc gia về báo hiệu đường bộ; làm rõ nội hàm và phân định trách nhiệm của các cơ quan trong tổ chức giao thông, điều khiển giao thông, giải quyết ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông... đồng thời bổ sung các quy định về mở cửa xe, quy tắc sử dụng đèn, sử dụng tín hiệu còi...;

- Về kết cấu hạ tầng:

+ Sửa đổi các quy định về phân loại đường bộ trong đó bổ sung, làm rõ đường giao thông nông thôn trong hệ thống đường bộ, làm rõ thẩm quyền trong việc phân loại, điều chỉnh hệ thống quốc lộ, đường địa phương...

+ Sửa đổi, bổ sung các nội dung quy định về phạm vi đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông trong đó bổ sung các nội dung đã quy định ổn định tại Nghị định về quản lý, khai thác, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

+ Sửa đổi, bổ sung các quy định liên quan đến đầu tư, quản lý, khai thác, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong đó có đường cao tốc, trung tâm điều hành giao thông....

+ Sửa đổi, làm rõ quy định về nguồn tài chính cho đầu tư, quản lý, bảo trì đường bộ trong đó phí sử dụng đường bộ thu trên đầu phương tiện cho công tác bảo trì đường bộ; phí đường bộ thu trên các tuyến cao tốc, các tuyến đường song hành để hoàn vốn đầu tư; giá dịch vụ sử dụng đường bộ đối với các dự án đầu tư theo hình thức công tư.

- Về phương tiện tham gia giao thông:

+ Sửa đổi, bổ sung các quy định về điều kiện, tham gia giao thông của xe cơ giới nhằm đảm bảo an toàn giao thông và hội nhập quốc tế, bổ sung quy định về điều kiện đối với loại xe 4 bánh có gắn động cơ, điều kiện đối với phương tiện giao thông thông minh, phương tiện sử dụng công nghệ mới;

+ Sửa đổi, bổ sung, cập nhật các quy định về cấp, thu hồi đăng ký và biển số xe cơ giới phù hợp với Công ước về Giao thông đường bộ;

+ Bổ sung các quy định đã thực hiện ổn định tại Thông tư quy định về cấp, thu hồi đăng ký và biển số xe máy chuyên dùng;

+ Sửa đổi, bổ sung các quy định liên quan đến kiểm tra, thử nghiệm, chứng nhận chất lượng ATKTK và BVMT; quy định về kiểm định xe cơ giới;

+ Bổ sung quy định liên quan đến kiểm soát khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông;



+ Bổ sung các quy định về trách nhiệm của chủ phương tiện như: quy định trách nhiệm cụ thể giữa hai kỳ đăng kiểm, trách nhiệm của chủ phương tiện trong việc đảm bảo yêu cầu về điều kiện phương tiện khi tham gia giao thông, giao phương tiện cho người đủ điều kiện điều khiển;

- Về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông:

+ Sửa đổi, bổ sung các loại giấy tờ phải mang theo trong đó trường hợp phương tiện được sử dụng để thế chấp tài sản và giấy đăng ký xe đang do tổ chức tín dụng giữ, người lái xe được sử dụng bản sao được chứng thực giấy đăng ký xe kèm bản gốc giấy biên nhận của tổ chức tín dụng còn hiệu lực;

+ Bổ sung quy định cấp giấy phép lái xe cho người điều khiển xe máy có dung tích xy lanh dưới 50 cm<sup>3</sup>; sửa đổi, bổ sung các quy định về đào tạo, kiểm tra cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật giao thông cho người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ;

+ Điều chỉnh việc phân loại các hạng giấy phép lái xe để phù hợp với Công ước Viên và việc đổi giấy phép lái xe theo hạng mới được thực hiện khi giấy phép lái xe hết hạn;

+ Bổ sung quy định về chứng chỉ hành nghề lái xe kinh doanh vận tải;

+ Điều chỉnh độ tuổi tối đa của người lái xe ô tô chở người trên 30 chỗ phù hợp với quy định về độ tuổi quy định trong Bộ luật lao động;

+ Sửa đổi, bổ sung các quy định về điều kiện kinh doanh của cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch;

+ Bổ sung quy định liên quan đến cơ sở dữ liệu về quản lý giấy phép lái xe.

- Về vận tải đường bộ:

+ Bổ sung quy định hoạt động vận tải đường bộ quốc tế, vận tải quá cảnh;

+ Sửa đổi quy định thời gian làm việc của lái xe trong ngày đảm bảo phù hợp với thực tế. Bổ sung quy định thời gian nghỉ tối thiểu giữa 2 lần lái xe liên tục 4 giờ;

+ Sửa đổi, bổ sung khái niệm kinh doanh vận tải để đảm bảo phân định cụ thể giữa hoạt động kinh doanh vận tải và hoạt động vận tải nội bộ, hoạt động vận tải cá nhân;

+ Sửa đổi, điều chỉnh, bổ sung các quy định về điều kiện kinh doanh vận tải trong đó có yêu cầu của người điều hành doanh nghiệp vận tải, bộ phận quản lý an toàn giao thông;

+ Sửa đổi, quy định về việc phân loại các loại hình kinh doanh vận tải, theo đó Chính phủ quy định cụ thể loại hình kinh doanh vận tải;

+ Bổ sung quy định về việc nhận diện phương tiện kinh doanh vận tải thông qua màu biển số;



+ Sửa đổi, bổ sung quy định về công tác đảm bảo an toàn giao thông trong hoạt động kinh doanh vận tải;

+ Sửa đổi, bổ sung trách nhiệm của người vận tải, người lái xe, nhân viên phục vụ trong kinh doanh vận tải hành khách, hàng hoá;

+ Sửa đổi, bổ sung quy định cụ thể hơn đối với vận chuyển hàng nguy hiểm; bổ sung yêu cầu đối với các đơn vị cung cấp dịch vụ phần mềm kết nối giữa người thuê vận tải với lái xe thô sơ, xe gắn máy;

+ Bổ sung quy định về hàng hoá ký gửi; về vận tải nội bộ; hoạt động kinh doanh cho thuê xe tự lái; dịch vụ cứu hộ giao thông đường bộ; dịch vụ ô tô cứu thương;

+ Về dịch vụ hỗ trợ vận tải: sửa đổi, bổ sung các quy định đối với tổ chức hoạt động của bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, hoạt động vận tải đối với xe 4 bánh có gắn động cơ;

- Đối với quản lý nhà nước về giao thông đường bộ:

+ Sửa đổi, bổ sung đầy đủ các nội dung quản lý nhà nước về giao thông đường bộ trong đó phân định rõ trách nhiệm của các Bộ, ngành, địa phương;

+ Bổ sung các nguyên tắc, các vấn đề khái quát về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

- Về điều khoản thi hành: quy định việc chuyển tiếp đối với việc sử dụng giấy phép lái xe; sửa đổi, bổ sung phụ lục về danh mục các loại phí theo Luật phí, lệ phí để bổ sung phí đường bộ dành cho các đường cao tốc, đường song hành của các dự án được đầu tư từ nguồn ngân sách;

## V. NHỮNG VẤN ĐỀ XIN Ý KIẾN

Trên cơ sở tổng hợp, tiếp thu, giải trình ý kiến đóng góp của các Bộ, ngành, cơ quan, tổ chức, cá nhân về dự thảo Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi), Bộ Giao thông vận tải đã chỉnh lý dự thảo Luật.

Tuy nhiên, một số vấn đề còn có ý kiến khác nhau, Bộ Giao thông vận tải xin báo cáo như sau: ... *(Sẽ được bổ sung sau khi tổ chức lấy ý kiến đóng góp về dự thảo Luật)*

*Bộ Giao thông vận tải xin gửi kèm theo Tờ trình hồ sơ Dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) gồm:*

*(1) Dự thảo Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi);*

*(2) Bảng so sánh Dự thảo Luật;*

*(3) Báo cáo tổng kết 10 năm thi hành Luật Giao thông đường bộ;*

*(4) Báo cáo đánh giá tác động của chính sách;*

*(5) Báo cáo đánh giá thủ tục hành chính;*



(6) Báo cáo về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới;

(7) Bản tổng hợp, giải trình tiếp thu ý kiến góp ý; bản chụp ý kiến góp ý;

(8) Báo cáo thẩm định đề nghị xây dựng Luật của Bộ Tư pháp;

(9) Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp.

(10) Các tài liệu khác gồm:

- Công ước về Giao thông đường bộ và Công ước về Biển báo và Tín hiệu đường bộ (Công ước Viên);

- Bảng rà soát sự tương thích, sự phù hợp giữa 2 Công ước Viên và các văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực giao thông đường bộ hiện nay, nội dung Dự thảo;

- Bảng rà soát sự tương thích giữa Dự thảo Luật và các Điều ước quốc tế có liên quan;

- Bản dịch Luật các nước (16 bản dịch luật các nước)

Bộ Giao thông vận tải kính trình Chính phủ./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Tổng cục ĐBVN;
- Cục Đăng kiểm VN;
- Lưu: VT, PC (3).

**BỘ TRƯỞNG**

**Nguyễn Văn Thể**