

Hà Nội, Ngày tháng 8 năm 2024

BÁO CÁO

Tổng kết thực hiện Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT ngày 29 tháng 8 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Ngày 29 tháng 8 năm 2019, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận (GTVT) tải đã ban hành Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT “Quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ”; Thông tư có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 10 năm 2019 (thay thế Thông tư số 91/2015/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ) nhằm thực hiện chức năng, nhiệm vụ được giao theo Khoản 2 Điều 12 Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 ngày 13 tháng 11 năm 2008.

Do Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 đã được thay thế bằng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ số 36/2024/QH.15 và Luật Đường bộ số 35/2024/QH15, hai Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2025, nên việc ban hành Thông tư quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ (thay thế Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT ngày 29 tháng 8 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải) là cần thiết và đề kịp thời hướng dẫn thực hiện hai Luật khi có hiệu lực vào ngày 01 tháng 01 năm 2025.

Tại Quyết định “Ban hành Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết Luật Đường bộ và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ” số 981/QĐ-BGTVT ngày 08/8/2024 của Bộ GTVT, Cục Đường bộ Việt Nam (ĐBVN) được Bộ GTVT giao là cơ quan soạn thảo Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông trên đường bộ (theo khoản 5 Điều 26 Luật Đường bộ và khoản 4 Điều 12 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ).

Từ thực tiễn trong công tác quản lý nhà nước về tổ chức giao thông, bảo đảm trật tự an toàn giao thông (ATGT) đường bộ, Cục ĐBVN báo cáo Tổng kết, đánh giá kết quả thực hiện Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT, một số nội dung chính như sau:

I. Khái quát chung

1. Tốc độ tối đa cho phép và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông trên đường bộ có ảnh hưởng xã hội rất lớn do tác động trực tiếp đến công tác bảo đảm trật tự, ATGT đường bộ, nhất là năng lực khai thác của các tuyến đường, đồng thời, tác động trực tiếp vào đời sống dân sinh và phát triển kinh tế - xã hội. Vì vậy, cả Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 (Điều 12), Luật Đường bộ số 35/2024/QH15 (Điều 26) và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ số 36/2024/QH.15 đều có Điều, khoản quy định về tốc độ và khoảng cách giữa các xe; đồng thời tại hai Luật đều giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tốc độ khai thác và khoảng cách giữa các xe.

Tốc độ của xe cơ giới chạy trên đường bộ được quyết định bởi 3 yếu tố: (1) Tình trạng kỹ thuật của mạng lưới đường bộ, (2) Tính năng kỹ thuật của phương tiện, (3) Ý thức chấp hành Luật Giao thông Đường bộ của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông.

Trên ba nguyên tắc, (1) quy định tốc độ tối đa cho phép phải phối hợp với điều kiện thực tế nhằm đảm bảo trật tự an toàn giao thông và phát huy hiệu quả trong hoạt động vận tải, (2) Tạo được sự đồng thuận trong xã hội và (3) Đơn giản, dễ nhớ, dễ tuyên truyền và phổ biến trong xã hội. Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT được xây dựng trên cơ sở kế thừa, đồng thời, khắc phục, sửa đổi tồn tại, bất cập của Thông tư số 91/2015/TT-BGTVT. Dự thảo Thông tư được nghiên cứu, xây dựng, lấy ý kiến rộng rãi trước khi ban hành theo hướng, vừa đáp ứng được nhiệm vụ quản lý nhà nước; vừa phù hợp với sự thay đổi, phát triển của thực tiễn xã hội, đó là: (1) Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ngày một được cải thiện, nhiều tuyến đường có tiêu chuẩn kỹ thuật cao được đưa vào khai thác, sử dụng, (2) Tiêu chuẩn, tính năng kỹ thuật, điều kiện an toàn của phương tiện giao thông đường bộ có sự phát triển vượt bậc; (3) Ý thức của người tham gia giao thông, người điều khiển phương tiện ngày một được nâng cao.

Trong khi xem xét giải quyết về bảo đảm mục tiêu an toàn giao thông, cần quan tâm đúng mức đến mục tiêu hiệu quả kinh tế trong hoạt động vận tải. Đây là hai mặt của một vấn đề cần được xem xét, giải quyết đúng mức, không quá nhấn mạnh mặt này, xem nhẹ mặt kia và ngược lại vì chúng có tác động qua lại lẫn nhau; tuy nhiên, mục tiêu an toàn cần ưu tiên hơn.

2. Nội dung Thông tư

Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT có một số đổi mới, khác biệt so với Thông tư số 91/2015/TT-BGTVT như sau:

2.1. Điều chỉnh, giải thích nội dung một số khái niệm thuộc Điều 3 nhằm làm rõ hơn, hoặc ngắn gọn và dễ hiểu hơn, trong đó có có đường bộ trong khu đông dân cư; đường đôi (trường hợp phân biệt bằng vạch sơn thì không phải là đường đôi).

2.2. Tốc độ tối đa cho phép ngoài khu vực đông dân cư (trừ đường cao tốc)

Quy định cụ thể tốc độ tối đa của ô tô xi téc là 60km/h khi lưu thông trên đường đôi hoặc đường một chiều có từ hai làn xe cơ giới trở lên; là 50km/h khi lưu thông trên đường hai chiều hoặc đường một chiều có một làn xe cơ giới. Quy định cụ thể tốc độ tối đa của ô tô trộn vữa, ô tô trộn bê tông là 70km/h khi lưu thông trên đường đôi hoặc đường một chiều có từ hai làn xe cơ giới trở lên; là 60km/h khi lưu thông trên đường hai chiều hoặc đường một chiều có một làn xe cơ giới. Cụ thể:

Loại xe cơ giới đường bộ	Tốc độ tối đa (km/h)	
	Đường đôi; đường một chiều có từ hai làn xe cơ giới trở lên	Đường hai chiều; đường một chiều có một làn xe cơ giới
Xe ô tô con, xe ô tô chở người đến 30 chỗ (trừ xe buýt); ô tô tải có trọng tải nhỏ hơn hoặc bằng 3,5 tấn	90	80
Xe ô tô chở người trên 30 chỗ (trừ xe buýt); ô tô tải có trọng tải trên 3,5 tấn (trừ ô tô xi téc)	80	70
Ô tô buýt; ô tô đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc; xe mô tô; ô tô chuyên dùng (trừ ô tô trộn vữa, ô tô trộn bê tông)	70	60
Ô tô kéo rơ moóc; ô tô kéo xe khác; ô tô trộn vữa, ô tô trộn bê tông, ô tô xi téc	60	50

2.3. Bổ sung thêm trường hợp người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng lưu thông trên đường cao tốc phải tuân thủ tốc độ tối đa, tốc độ tối thiểu khi thông tin về giới hạn tốc độ được thể hiện bằng sơn kẻ mặt đường trên các làn xe (Điều 9).

2.4. Bổ sung nhằm làm rõ thêm các căn cứ về điều kiện thực tế của tuyến đường để đặt biển báo hạn chế tốc độ gồm: kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, lưu lượng, chủng loại phương tiện, thời gian trong ngày (Điều 10).

2.5. Bổ sung quy định việc lắp đặt đầy đủ biển báo hạn chế tốc độ trước khi đưa công trình vào sử dụng đối với các dự án đầu tư xây dựng mới, hoặc nâng cấp cải tạo công trình đường bộ (Điều 10).

2.6. Bổ sung quy định về cơ quan có thẩm quyền quyết định đặt biển báo hạn chế tốc độ đối với từng loại đường (Điều 10).

II. Kết quả thực hiện Thông tư

1. Tổ chức thực hiện

1.1. Chỉ đạo điều hành

- Sau khi Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT được ban hành, Tổng cục ĐBVN (nay là Cục ĐBVN) đã có văn bản số 6367/TCĐBVN-ATGT ngày 25 tháng 9 năm 2019 hướng dẫn, chỉ đạo các Cục Quản lý đường bộ (nay là các Khu QLDB), các Sở Giao thông vận tải, các Ban Quản lý Dự án trực thuộc Bộ GTVT và Cục ĐBVN triển khai thực hiện Thông tư; đồng thời thông báo đến các cơ quan có liên quan được biết (UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; Cục Cảnh sát giao thông, v.v...).

- Cục Cảnh sát Giao thông và Công an các địa phương đã tổ chức nghiên cứu nội dung Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT, tổ chức tập huấn nghiệp vụ cho các lực lượng thực thi nhiệm vụ trên tuyến để phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát tốc độ phương tiện, điều tra nguyên nhân TNGT, v.v....

1.2. Phổ biến, tuyên truyền quy định của Thông tư

Tổng cục ĐBVN (nay là Cục ĐBVN) đã chỉ đạo các đơn vị trực thuộc, các Sở GTVT triển khai phổ biến nội dung Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT cho toàn thể cán bộ, công nhân viên đặc biệt là cán bộ nhân viên có liên quan trực tiếp. Tổng cục ĐBVN đã chủ động, tích cực phối hợp với các cơ quan truyền thông trong và ngoài ngành (Đài truyền hình VTV1, Đài phát thanh VOV giao thông, Báo Giao thông vận tải, Báo Lao động, v.v...) tổ chức tuyên truyền, hướng dẫn thực hiện Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT. Phối hợp với các Sở GTVT, Cục Cảnh sát giao thông giải quyết các tình huống cụ thể trên tuyến, hoặc, trả lời, tiếp thu ý kiến phản ánh của người dân qua đường dây nóng.

Sau khi Thông tư được ban hành, theo chỉ đạo của UBND cấp tỉnh hoặc Ban ATGT Tỉnh, các Sở, ban ngành và chính quyền các cấp của địa phương đã tổ chức quán triệt thực hiện Thông tư trong đội ngũ cán bộ, công chức, viên chức và người lao động; nhiều Sở GTVT đã tổ chức nghiên cứu hoặc triển khai tập huấn cho các cán bộ, công chức, viên chức của Sở, của chính quyền cấp huyện trực tiếp thực hiện nhiệm vụ quản lý, tổ chức giao thông đường bộ.

Cùng với cơ quan thông tấn, truyền thông của Trung ương, các phương tiện truyền thông của địa phương đã tổ chức phổ biến, tuyên truyền bằng nhiều hình thức phù hợp (viết bài, phát phóng sự trên Báo, Đài phát thanh, truyền hình hoặc trên hệ thống loa phát thanh của xã, phường; phát tờ rơi; tổ chức lồng ghép tuyên truyền trong các hội nghị, cuộc họp; v.v...) để người tham gia giao thông biết và tự giác chấp hành quy định.

1.3. Rà soát hiện trường, điều chỉnh, bổ sung biển báo hiệu tốc độ, khu đông dân cư
 Các Sở GTVT, các Cục Quản lý đường bộ (nay là Khu QLDB) đã khẩn trương phối hợp với chính quyền cấp huyện, cấp xã rà soát hiện trường, điều chỉnh hoặc bổ sung biển báo hiệu “Bắt đầu khu đông dân cư” và “Hết khu đông dân cư” phù hợp với thực tế; không bố trí tại vị trí nằm trong địa giới hành chính của đô thị nhưng chưa đô thị hóa, dân cư thưa thớt.

Trên toàn mạng lưới đường bộ, hệ thống báo hiệu đường bộ thường xuyên được rà soát, điều chỉnh kịp thời, ngoài việc thay thế, điều chỉnh phù hợp với quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2019/BGTVT, các biển báo quy định về tốc độ tối đa cho phép được đặc biệt quan tâm bố trí phù hợp theo tinh thần chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải.

1.4. Công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm tốc độ

Ngoài nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát thường xuyên của lực lượng Cảnh sát giao thông, Cục Cảnh sát giao thông và Công an các địa phương đã tổ chức nhiều đợt cao điểm tuần tra, kiểm soát chuyên đề “Tốc độ đối với xe cơ giới đường bộ”.

Cục Cảnh sát giao thông (C08) và Công an các địa phương (PC08) đã triển khai thực hiện Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT đồng bộ cùng với Thông tư số 65/2020/TT-BCA ngày 19/6/2020 (quy định nhiệm vụ, quyền hạn, hình thức, nội dung và quy trình tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính về giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông). Qua triển khai thực hiện nghiêm túc quy định của Bộ Công an, kết hợp với tuyên truyền sâu rộng trên các phương tiện truyền thông về tình hình, kết quả công tác bảo đảm trật tự, ATGT, đã xây dựng được hình ảnh người chiến sỹ Cảnh sát giao thông “trách nhiệm, thân thiện, nhân văn, vì dân phục vụ”.

2. Kết quả thực hiện

2.1. Hoàn chỉnh hành lang pháp lý, góp phần hình thành ý thức nghiêm chỉnh chấp hành pháp luật của cá nhân, tổ chức trong quản lý tốc độ phương tiện và khoảng cách an toàn giữa các phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

Nhiệm vụ của Giao thông vận tải đường bộ nằm chung trong nhiệm vụ của Ngành Giao thông vận tải, đó là phục vụ nhu cầu đi lại, vận chuyển của toàn xã hội được an toàn, thuận tiện, thông suốt và hiệu quả; vì vậy, hoạt động giao thông vận tải đường bộ có tính xã hội hóa cao, nó có mối quan hệ mật thiết và ảnh hưởng trực tiếp đến nhiều mặt của đời sống kinh tế-xã hội; từ đó thấy rõ vai trò đặc biệt quan trọng của Quản lý nhà nước về giao thông vận tải qua cơ chế, chính sách đúng đắn.

Quy định tốc độ tối đa cho phép đối với xe cơ giới chạy trên đường bộ là vấn đề quan trọng do đối tượng điều chỉnh nhiều, tác động mạnh đến phát triển kinh tế - xã hội và ảnh hưởng trực tiếp đến trật tự, an toàn giao thông, nên, cần được xem xét

kỹ, nhằm đạt được quy định tốc độ tối đa cho phép đối với xe cơ giới chạy trên đường bộ phù hợp với điều kiện thực tế, đảm bảo trật tự an toàn giao thông và phát huy hiệu quả trong hoạt động vận tải.

Tùy vào điều kiện thực tế của mỗi giai đoạn, Bộ GTVT đã kịp thời điều chỉnh quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới để đáp ứng nhu cầu vận tải, đồng thời vẫn phải bảo đảm an toàn giao thông. Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT được nghiên cứu, xây dựng trên cơ sở kế thừa, đồng thời, khắc phục, sửa đổi tồn tại, bất cập của Thông tư số 91/2015/TT-BGTVT và các quy định có liên quan trước đây; triển khai thực hiện Luật GTĐB, kết hợp với các quy định khác (Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2019/BGTVT. Quy định về tổ chức giao thông và đặt biển báo hiệu hạn chế trọng lượng xe qua cầu đường bộ. Quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bán xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; giới hạn xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ. Quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ. v.v...) hoàn chỉnh hành lang pháp lý trong quản lý tốc độ phương tiện và khoảng cách an toàn giữa các phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

2.2. Tạo được sự đồng thuận cao trong dư luận xã hội góp phần hình thành ý thức nghiêm chỉnh chấp hành pháp luật của cá nhân, tổ chức trong quản lý tốc độ phương tiện và khoảng cách an toàn giữa các phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

Sau khi Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT có hiệu lực thi hành, tình hình giao thông đường bộ có chuyển biến tích cực; tình trạng ùn tắc giao thông ngoài đô thị được cải thiện rõ rệt, đặc biệt trên hệ thống quốc lộ. Qua đó, nâng cao khả năng phục vụ của tuyến đường, rút ngắn thời gian chạy xe; tình trạng ùn tắc giao thông trong khu vực đông dân cư cũng có nhiều chuyển biến; hai thành phố lớn là Hà Nội và TP. HCM tuy vẫn còn tồn tại các điểm nhạy cảm, dễ xảy ra ùn tắc, nhưng, nguyên nhân là do: công trình giao thông thi công kéo dài; lấn chiếm lòng đường để kinh doanh, trông giữ xe trái phép; triều dâng gây ngập úng kéo dài (TP. HCM) và đặc biệt xảy ra tại đầu mối giao thông lớn (cảng HK Tân Sơn Nhất, cảng Hải Phòng, v.v...).

Qua theo dõi cho thấy, ý thức của người tham gia giao thông chấp hành quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn ngày một được nâng lên. Về nguyên nhân, ngoài hiệu quả của công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật, kết hợp với tính răn đe, xử lý nghiêm hành vi vi phạm của lực lượng thực thi công vụ, còn có nguyên nhân của việc hệ thống văn bản quy phạm pháp luật có nội dung rõ ràng, dễ nhớ, và đặc biệt, quy định phải phù hợp với thực tiễn để người dân tự nguyện chấp hành.

3. Đề xuất, kiến nghị

Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT ngày 29 tháng 8 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ, được ban hành để hướng dẫn thực hiện chi tiết Luật Giao thông đường bộ năm 2008. Đến nay, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã được thay thế bằng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ số 36/2024/QH.15 và Luật Đường bộ số 35/2024/QH15, hai Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2025.

Qua 05 năm triển khai thực hiện, quy định của Thông tư đã góp phần vào ổn định, phát triển kinh tế-xã hội, nâng cao an toàn giao thông, giảm thiểu xảy ra tai nạn giao thông; trị số tốc độ và khoảng cách an toàn quy định tại Thông tư cơ bản phù hợp với thực tiễn; bố cục của Thông tư có nội dung rõ ràng, dễ nhớ, dễ nhận biết để người dân thuận tiện và tự nguyện chấp hành. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện, cũng đã phát sinh một số bất cập cần sửa đổi, bổ sung nhằm quy định rõ hơn, phù hợp với triển khai trên thực tiễn, như quy định tốc độ khai thác của đường cao tốc không vượt quá tốc độ thiết kế được cấp có thẩm quyền phê duyệt; quy định về rà soát hiện trường, để đặt biển “Tốc độ tối đa cho phép” có trị số cao hơn hoặc thấp hơn so với trị số tốc độ quy định khi không có biển, nếu điều kiện hạ tầng kỹ thuật: (1) thuận lợi hơn (như đường trên cao không có nút giao bằng với đường bộ khác, đường trong đô thị được phân cách với đường bên bằng dải phân cách cứng) hoặc (2) bất lợi (tổng bề rộng mặt đường phần xe chạy theo mỗi chiều đường từ 3,5m trở xuống, bán kính đường cong nhỏ, các đường cong liên tiếp, độ dốc dọc lớn, tầm nhìn hạn chế, hoặc các trường hợp bất lợi khác); v.v...

Vì vậy, việc ban hành Thông tư quy định về tốc độ khai thác và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ để thay thế Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT ngày 29 tháng 8 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải là cần thiết và để kịp thời hướng dẫn thực hiện hai Luật khi có hiệu lực vào ngày 01 tháng 01 năm 2025.

Cục Đường bộ Việt Nam kính báo cáo Bộ Giao thông vận tải./.

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG

Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT Quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ
(Thông tư thay thế Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT ngày 29/8/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT)

I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ

1. Tốc độ tối đa cho phép và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông trên đường bộ và Tốc độ thiết kế có ảnh hưởng xã hội rất lớn do tác động trực tiếp đến công tác bảo đảm trật tự, ATGT đường bộ, nhất là năng lực khai thác của các tuyến đường; đồng thời, tác động trực tiếp vào đời sống dân sinh và phát triển kinh tế - xã hội; tác động đến đầu tư xây dựng, nâng cấp, cải tạo đường bộ nhằm bảo đảm cho phương tiện di chuyển an toàn.

Vì vậy, cả Luật Giao thông đường bộ năm 2001 và năm 2008, tại Điều 12 đều quy định, *Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải tuân thủ quy định về tốc độ xe chạy trên đường và phải giữ một khoảng cách an toàn đối với xe chạy liền trước xe mình*; đồng thời, Luật cũng giao, *Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tốc độ xe và việc đặt biển báo tốc độ*.

Tiếp theo đến nay, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã được thay thế bằng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Luật Đường bộ (cả hai Luật được Quốc hội khóa XV, Kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 27/6/2024, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025); trong đó:

1.1. Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Điều 12 quy định:

“Điều 12. Chấp hành quy định về tốc độ và khoảng cách giữa các xe

1. *Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải chấp hành quy định về tốc độ, khoảng cách an toàn tối thiểu với xe phía trước cùng làn đường hoặc phần đường.*

2. *Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải bảo đảm tốc độ phù hợp điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết và các yếu tố ảnh hưởng khác để bảo đảm an toàn.*

3. *Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải quan sát, giảm tốc độ hoặc dừng lại để bảo đảm an toàn trong các trường hợp sau đây:*

a) *Tại nơi có vạch kẻ đường hoặc báo hiệu khác dành cho người đi bộ hoặc tại nơi mà người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật đang qua đường;*

b) *Có báo hiệu cảnh báo nguy hiểm hoặc có chướng ngại vật trên đường;*

c) *Chuyển hướng xe chạy hoặc tầm nhìn bị hạn chế;*

d) *Nơi đường bộ giao nhau cùng mức với đường bộ, đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt; đường hẹp, đường vòng, đường quanh co, đường đèo, dốc;*

- đ) Nơi cầu, cống hẹp, đập tràn, đường ngầm, hầm chui, hầm đường bộ;
- e) Khu vực có trường học, bệnh viện, bến xe, công trình công cộng tập trung đông người, khu vực đông dân cư, chợ, khu vực đang thi công trên đường bộ, hiện trường vụ tai nạn giao thông đường bộ;
- g) Có vật nuôi đi trên đường hoặc chặn thả ở ven đường;
- h) Tránh xe đi ngược chiều hoặc khi cho xe đi phía sau vượt; khi có tín hiệu xin đường, tín hiệu khẩn cấp của xe đi cùng chiều phía trước;
- i) Điểm dừng xe, đỗ xe trên đường bộ có khách đang lên, xuống xe;
- k) Gặp xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng, hàng hóa nguy hiểm; đoàn người đi bộ;
- l) Gặp xe ưu tiên;
- m) Điều kiện trời mưa, gió, sương, khói, bụi, mặt đường trơn trượt, lầy lội, có nhiều đất đá, vật liệu rơi vãi ảnh hưởng đến an toàn giao thông đường bộ;
- n) Khu vực đang tổ chức kiểm soát giao thông đường bộ.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.”.

1.2. Luật Đường bộ, Điều 26 quy định:

“Điều 26. Tốc độ thiết kế, tốc độ khai thác và khoảng cách giữa các xe

1. Tốc độ thiết kế của đường bộ là giá trị vận tốc được dùng để tính toán các chỉ tiêu kỹ thuật của đường bộ. Tốc độ thiết kế của đường bộ được xác định trong giai đoạn đầu tư xây dựng, nâng cấp, cải tạo đường bộ nhằm bảo đảm cho phương tiện di chuyển an toàn.

2. Tốc độ khai thác trên đường bộ được quy định như sau:

a) Tốc độ khai thác trên đường bộ là giá trị giới hạn tốc độ (tốc độ tối đa, tốc độ tối thiểu) cho phép phương tiện tham gia giao thông đường bộ bảo đảm an toàn giao thông và khai thác hiệu quả tuyến đường;

b) Tốc độ khai thác trên đường bộ được xác định trên cơ sở tốc độ thiết kế, hiện trạng của tuyến đường, thời gian lưu thông trong ngày, điều kiện thời tiết, khí hậu, lưu lượng, chủng loại phương tiện tham gia giao thông đường bộ trên đường;

c) Đối với đường đôi, giá trị giới hạn tốc độ cho từng chiều đường có thể khác nhau;

d) Trên cùng một chiều đường có nhiều làn đường, giá trị giới hạn tốc độ của các làn đường có thể khác nhau. Làn đường phải bảo đảm yêu cầu về mục đích sử dụng, bề rộng để lưu thông thông suốt, an toàn.

3. Khoảng cách giữa các xe trên đường bộ là cự ly tối thiểu giữa các phương tiện tham gia giao thông đường bộ liền nhau trên cùng làn đường, phần đường; bảo đảm an toàn của phương tiện chạy sau với phương tiện chạy trước.

Khoảng cách giữa các xe phụ thuộc vào tốc độ khai thác của tuyến đường, thời tiết, mật độ phương tiện và điều kiện giao thông thực tế khác.

4. Đường cao tốc trước khi đưa vào khai thác phải bố trí đầy đủ hệ thống báo hiệu tốc độ, khoảng cách giữa các xe; đối với các tuyến đường khác, căn cứ vào hiện trạng của công trình đường bộ và tình hình giao thông thực tế của từng đoạn tuyến, cơ quan quản lý đường bộ quyết định việc bố trí hệ thống báo hiệu đường bộ để bảo đảm khả năng thông hành và an toàn giao thông đường bộ.

5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này.”.

2. Tốc độ của xe cơ giới chạy trên đường bộ được quyết định bởi 03 yếu tố: (1) Tình trạng kỹ thuật của đường bộ, (2) Tính năng kỹ thuật của phương tiện, (3) Ý thức chấp hành Luật Giao thông đường bộ của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông.

Trên ba nguyên tắc, (1) quy định tốc độ tối đa cho phép phải phù hợp với điều kiện thực tế nhằm đảm bảo trật tự an toàn giao thông và phát huy hiệu quả trong hoạt động vận tải, (2) Tạo được sự đồng thuận trong xã hội và (3) Đơn giản, dễ nhớ, dễ tuyên truyền và phổ biến trong xã hội, Thông tư 31/2019/TT-BGTVT được xây dựng trên cơ sở kế thừa, đồng thời, khắc phục, sửa đổi tồn tại, bất cập của Thông tư số 91/2015/TT-BGTVT. Dự thảo Thông tư được nghiên cứu, xây dựng, lấy ý kiến rộng rãi trước khi ban hành theo hướng, vừa đáp ứng được nhiệm vụ quản lý nhà nước; vừa phù hợp với sự thay đổi, phát triển của thực tiễn xã hội, đó là: (1) Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ngày một được cải thiện, nhiều tuyến đường có tiêu chuẩn kỹ thuật cao được đưa vào khai thác, sử dụng, (2) Tiêu chuẩn, tính năng kỹ thuật, điều kiện an toàn của phương tiện giao thông đường bộ có sự phát triển vượt bậc; (3) Ý thức của người tham gia giao thông, người điều khiển phương tiện ngày một được nâng cao.

Trong khi xem xét giải quyết về bảo đảm mục tiêu an toàn giao thông, cần quan tâm đúng mức đến mục tiêu hiệu quả kinh tế trong hoạt động vận tải. Đây là hai mặt của một vấn đề cần được xem xét, giải quyết đúng mức, không quá nhấn mạnh mặt này, xem nhẹ mặt kia và ngược lại vì chúng có tác động qua lại lẫn nhau; tuy nhiên, mục tiêu an toàn cần ưu tiên hơn.

3. Qua 04 năm triển khai thực hiện, quy định của Thông tư đã góp phần vào ổn định, phát triển kinh tế-xã hội, nâng cao an toàn giao thông, giảm thiểu xảy ra tai nạn giao thông; trị số tốc độ và khoảng cách an toàn quy định tại Thông tư cơ bản phù hợp với thực tiễn; bố cục của Thông tư có nội dung rõ ràng, dễ nhớ, dễ

nhận biết để người dân thuận tiện và tự nguyện chấp hành. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện, cũng đã phát sinh một số bất cập cần sửa đổi, bổ sung nhằm quy định rõ hơn, phù hợp với triển khai trên thực tiễn, như quy định về rà soát hiện trường, để đặt biển “Tốc độ tối đa cho phép” có trị số cao hơn hoặc thấp hơn so với trị số tốc độ quy định khi không có biển, nếu điều kiện hạ tầng kỹ thuật thuận lợi hơn (như đường trên cao không có nút giao bằng với đường bộ khác, đường trong đô thị được phân cách với đường bên bằng dải phân cách cứng) hoặc bất lợi (tổng bề rộng mặt đường phần xe chạy theo mỗi chiều đường từ 3,5m trở xuống, bán kính đường cong nhỏ, các đường cong liên tiếp, độ dốc dọc lớn, tầm nhìn hạn chế, hoặc các trường hợp bất lợi khác); quy định tốc độ khai thác của đường cao tốc không vượt quá tốc độ thiết kế được cấp có thẩm quyền phê duyệt; v.v...

Đến nay, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã được thay thế bằng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Luật Đường bộ, vì vậy, việc ban hành Thông tư quy định về tốc độ khai thác và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ để thay thế Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT ngày 29 tháng 8 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải là cần thiết nhằm tăng cường hiệu quả khai thác các tuyến đường, nâng cao năng lực cũng như đảm bảo an toàn giao thông và để kịp thời hướng dẫn thực hiện hai Luật khi có hiệu lực vào ngày 01 tháng 01 năm 2025.

II. MỤC TIÊU CHÍNH SÁCH

1. Bảo đảm phù hợp với các quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Luật Đường bộ; kế thừa, hoàn thiện các quy định liên quan đến tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới; đồng thời xem xét sửa đổi, bổ sung những nội dung bất cập hiện nay và bổ sung nội dung quy định về tốc độ thiết kế.

2. Bảo đảm an toàn giao thông cho người và phương tiện nhưng nâng cao hiệu quả, năng lực khai thác các tuyến đường; giảm thời gian, nhiên liệu và các chi phí liên quan đến hoạt động vận tải, nâng cao năng lực logistic của Việt Nam.

3. Phù hợp với thông lệ, kinh nghiệm quốc tế.

4. Có nội dung rõ ràng, dễ nhớ, dễ nhận biết để người dân thuận tiện và tự nguyện chấp hành.

III. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CÁC VẤN ĐỀ

Báo cáo đánh giá tác động của Thông tư thay thế Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT ngày 29 tháng 8 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ tập trung phân tích vấn đề dưới đây:

- Nâng tốc độ tối đa cho phép lớn hơn giới hạn quy định đối với các phương tiện lưu thông trong khu vực đông dân cư trên tuyến đường có điều kiện hạ tầng kỹ thuật thuận lợi, như đường bộ trên cao không có nút giao bằng với đường bộ khác, hoặc đường trong đô thị được phân cách với đường bên bằng dải phân cách cứng.

- Giảm tốc độ tối đa cho phép nhỏ hơn giới hạn quy định đối với các phương tiện lưu thông ngoài khu vực đông dân cư, nhưng tuyến đường, hoặc đoạn đường này là đường cấp V, cấp VI theo cấp thiết kế, hoặc các tuyến đường, đoạn đường có điều kiện bất lợi, tiềm ẩn nguy cơ xảy ra mất an toàn giao thông (tổng bề rộng mặt đường phân xe chạy theo mỗi chiều đường từ 3,5m trở xuống, bán kính đường cong nhỏ, các đường cong liên tiếp, độ dốc dọc lớn, tầm nhìn hạn chế, hoặc các trường hợp bất lợi khác).

1. Xác định vấn đề

Qua 04 năm thực hiện Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT của các cá nhân, cơ quan, đơn vị, Hiệp hội nghề nghiệp và qua thực tiễn công tác quản lý nhà nước cho thấy:

- Loại hình đường bộ trên cao đi qua khu vực đông dân cư không có nút giao bằng với đường bộ khác, hoặc đường trong đô thị được phân cách với đường bên bằng dải phân cách cứng hiện nay phổ biến ở một số đô thị. Các loại đường này có điều kiện thuận lợi để bảo đảm an toàn giao thông và có thể khai thác với tốc độ cao hơn so với các loại đường bộ khác trong khu vực đông dân cư.

- Ngược lại, trường hợp đường bộ đang khai thác nằm ngoài khu vực đông dân cư, có một số tuyến đường, hoặc đoạn đường cần thiết phải giảm tốc độ khai thác để bảo đảm an toàn giao thông, như đường cấp V, cấp VI (theo cấp thiết kế), hoặc các tuyến đường, đoạn đường có điều kiện bất lợi, tiềm ẩn nguy cơ xảy ra mất an toàn giao thông (tổng bề rộng mặt đường phân xe chạy theo mỗi chiều đường từ 3,5m trở xuống, bán kính đường cong nhỏ, các đường cong liên tiếp, độ dốc dọc lớn, tầm nhìn hạn chế, hoặc các trường hợp bất lợi khác).

2. Mục tiêu chính sách

Nâng tốc độ tối đa lớn hơn giới hạn quy định đối với các phương tiện lưu thông trong khu vực đông dân cư (*đối với đường bộ trên cao không có nút giao bằng với đường bộ khác, hoặc đường trong đô thị được phân cách với đường bên bằng dải phân cách cứng*) nhằm nâng cao năng lực thông hành của các phương tiện tham gia giao thông trong đô thị, hạn chế tình trạng ùn tắc giao thông.

Hạ tốc độ khai thác thấp hơn giới hạn quy định đối với các phương tiện lưu thông ngoài khu vực đông dân cư đối với tuyến đường, hoặc đoạn đường là đường cấp V, cấp VI theo cấp thiết kế, hoặc các tuyến đường, đoạn đường có điều kiện bất

lợi, tiềm ẩn nguy cơ xảy ra mất an toàn giao thông (*tổng bề rộng mặt đường phần xe chạy theo mỗi chiều đường từ 3,5m trở xuống, bán kính đường cong nhỏ, các đường cong liên tiếp, độ dốc dọc lớn, tầm nhìn hạn chế, hoặc các trường hợp bất lợi khác*) nhằm bảo đảm an toàn giao thông, hạn chế rủi ro cho người và phương tiện khi lưu thông qua các đoạn đường có điều kiện bất lợi.

3. Đánh giá tác động

a) Tác động về kinh tế

Nâng tốc độ tối đa lớn hơn giới hạn quy định đối với các phương tiện lưu thông trong khu vực đông dân cư làm rút ngắn thời gian lưu thông, giảm chi vận tải; Nâng cao năng lực khai thác các tuyến đường, nâng cao hiệu quả hoạt động vận tải, logistic

b) Tác động về xã hội: Giảm tốc độ tối đa cho phép tại các đoạn đường cấp thấp (cấp V, cấp VI) hoặc có điều kiện bất lợi sẽ nâng cao ATGT, giảm thiểu xảy ra TNGT.

c) Tác động về giới: Chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

d) Tác động của thủ tục hành chính: không phát sinh thủ tục hành chính.

đ) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

- Tác động tới các quy định của pháp luật: đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ của pháp luật .

- Tính tương thích với các điều ước quốc tế: không có sự xung đột với các điều ước mà Việt Nam tham gia, gia nhập.