**Chuyên gia trao đổi, góp ý một số nội dung của Dự án Luật Đường bộ**

## Chuyên gia pháp luật Đinh Dũng Sỹ trao đổi góp ý một số vấn đề chung, nội dung cụ thể của dự thảo Luật Đường bộ.

## Một số vấn đề chung

### Đề nghị ban soạn thảo bổ sung vào tờ trình Quốc hội lý do tách Luật Giao thông đường bộ

 Theo chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2020 của Quốc hội Khóa XIV, dự án Luật lúc đầu có tên gọi là Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi), trên cơ sở của Luật Giao thông đường bộ (GTĐB) năm 2008. Dự kiến, dự án Luật sẽ được trình Quốc hội khóa XIV, kỳ họp thứ 10 cho ý kiến và thông qua vào kỳ họp thứ 11. Khi Chính phủ trình Quốc hội Khóa XIV, kỳ họp thứ 10 cho ý kiến về việc tách Luật GTĐB (sửa đổi) thành Luật Đường bộ (LĐB) và Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ (Luật TTATGTĐB) thì Quốc hội chưa đồng ý với đề nghị này.

Như vậy, trong quá trình nghiên cứu, soạn thảo dự án Luật GTĐB (sửa đổi), dự án Luật đã được tách thành 2 luật. Tuy nhiên, tại Tờ trình của Chính phủ trình Quốc hội Khóa XV lần này lại không có nội dung báo cáo về lý do tại sao phải tách thành 2 luật.

Rõ ràng là, hiện tại đang tồn tại Luật GTĐB với phạm vi điều chỉnh rộng, bao gồm cả các vấn đề về trật tự an toàn giao thông đường bộ và Quốc hội Khóa XV chưa được nghe báo cáo về lý do của việc tách thành 2 dự án như nói trên.

Rất có thể, khi trình Quốc hội khóa XV, kỳ họp thứ 6 tới đây sẽ có nhiều đại biểu Quốc hội đặt câu hỏi với Chính phủ là tại sao lại phải tách Luật GTĐB hiện hành thành 2 dự án? Thậm chí sẽ có cả câu hỏi rằng, nếu theo ý tưởng này thì tới đây có tách các nội dung về an toàn giao thông tại các luật: Luật Hàng hải, Luật Hàng không, Luật Đường sắt và Luật Giao thông đường thủy nội địa để xây dựng thành các đạo luật riêng về an toàn giao thông như đang làm đối với Luật GTĐB không?

Chính vì thực tế nói trên, chúng tôi đề nghị ban soạn thảo cần phải bổ sung vào tờ trình Quốc hội lý do cần tách Luật. Trong đó, cần chỉ rõ thực trạng những khó khăn, vướng mắc đã gặp phải trong thực tiễn tổ chức thi hành Luật GTĐB năm 2008 và những nguyên nhân của tình trạng này, dẫn đến cần phải tách thành 2 dự án luật.

Đồng thời cũng nên trả lời câu hỏi rằng, đối với các luật giao thông khác thì tới đây có nhu cầu tách thành 2 luật như đối với với Luật GTĐB không? Để Quốc hội Khóa XV có đầy đủ cơ sở xem xét, quyết định.

### Phạm vi điều chỉnh của dự án LĐB vẫn chưa bao quát hết phạm vi nội dung mà dự án Luật này điều chỉnh

Về phạm vi điều chỉnh của dự án Luật Đường bộ, trên cơ sở Tờ trình và dự thảo LĐB hiện nay, mặc dù đã tách phần TTATGTĐB thành dự án luật riêng nhưng chúng tôi nhận thấy, phạm vi điều chỉnh của dự án LĐB vẫn chưa bao quát hết phạm vi nội dung mà dự án Luật này điều chỉnh.

Cụ thể, tại Điều 1 dự thảo Luật quy định: "Luật này quy định về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; phương tiện giao thông đường bộ; vận tải đường bộ và quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ". Quy định này có 2 vấn đề cần phải tiếp tục làm sáng tỏ:

- Thứ nhất, phạm vi của vấn đề an toàn giao thông đường bộ là rất rộng. Có những nội dung về an toàn giao thông đường bộ thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ Công an và đang được tách để xây dựng thành Luật TTATGTĐB. Điều này thì đã rõ. Tuy nhiên, cũng có những vấn đề về an toàn giao thông đường bộ vẫn thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ Giao thông vận tải (GTVT).

Và vì vậy, trong dự thảo LĐB vẫn có nhiều quy định về an toàn giao thông đường bộ. Cụ thể như những quy định tại Chương 2 dự thảo Luật quy định về: hành lang an toàn đường bộ, biển báo, làn đường, phân luồng giao thông, tổ chức giao thông, tốc độ, kết nối giao thông, giới hạn tải trọng, giới hạn xe siêu trường, siêu trọng… và nhiều quy định về an toàn kỹ thuật giao thông đường bộ khác. Tuy nhiên, Điều 1 dự thảo Luật nói trên lại không có một từ nào nói về an toàn giao thông đường bộ. Phải chăng Ban soạn thảo sợ trùng lặp với phạm vi điều chỉnh của dự án Luật TTATGTĐB đã được phân tách?

Chúng tôi cho rằng, phạm vi khái niệm an toàn giao thông đường bộ gồm 2 nội dung: an toàn kỹ thuật giao thông đường bộ và an toàn khi tham gia giao thông đường bộ.

Nếu tách thành 2 luật như hiện nay thì phần bảo đảm trật tự, an toàn của người và phương tiện khi tham gia giao thông đường bộ thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ Công an và cần tách thành luật riêng thì phần an toàn kỹ thuật của GTĐB từ khi thiết kế, thi công, hình thành công trình kết cấu hạ tầng GTĐB đến vận hành vẫn thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ GTVT.

Chính vì điều đó mà dự thảo LĐB vẫn quy định, điều chỉnh về an toàn kỹ thuật đường bộ. Từ đó, để bảo đảm bao quát hết phạm vi điều chỉnh của dự án LĐB và cũng phù hợp với phạm vi quản lý nhà nước của Bộ GTVT về phần an toàn kỹ thuật đường bộ. Chúng tôi cho rằng, Điều 1 dự thảo LĐB cần bổ sung và viết lại như sau: "Luật này quy định về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; phương tiện giao thông đường bộ; vận tải đường bộ; **an toàn kỹ thuật đường bộ** và quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ".

- Thứ hai, cũng tại Điều 1 nói trên có cụm từ "hoạt động đường bộ". Tuy nhiên, tại Điều 3 về giải thích từ ngữ thì lại chưa có giải thích cụm từ này. Do đó, người đọc không hiểu hoạt động đường bộ là những hoạt động nào? Mặt khác, cũng cần đặt câu hỏi có cần thiết phải có từ hoạt động trong cụm từ này không?

Để xử lý vấn đề này chúng tôi đề nghị, hoặc là phải giải thích rõ cụm từ hoạt động đường bộ hoặc là bỏ chữ hoạt động, theo đó chỉ cần quy định là "quản lý nhà nước về đường bộ" để bảo đảm sự rõ ràng của Luật và cũng phù hợp với chức năng quản lý nhà nước về đường bộ của Bộ GTVT, tránh làm phức tạp vấn đề.

**Ban soạn thảo cần tiếp tục rà soát, đánh giá các quy định liên quan của 16 luật, bộ luật còn lại**

Tại Điều 4 dự thảo LĐB quy định về áp dụng LĐB và các luật có liên quan, khoản 1 có quy định: "Trường hợp có sự khác nhau giữa quy định của Luật này với quy định của luật khác về cùng một nội dung liên quan đến việc đầu tư, quản lý, khai thác, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng GTĐB, quản lý phương tiện GTĐB, quản lý vận tải đường bộ thì áp dụng quy định của Luật này". Cũng tại Điều 4 khoản 2 dự thảo LĐB quy định: "Trường hợp luật khác ban hành sau ngày LĐB có hiệu lực thi hành có điều chỉnh về việc đầu tư, quản lý, khai thác, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng GTĐB, quản lý vận tải đường bộ phải đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất theo quy định của Luật này".

Theo quy định tại Điều 4 nói trên thì khi có xự xung đột pháp luật (sự khác nhau) của tất cả các luật dù hiện hành hay được ban hành sau ngày LĐB có hiệu lực thì đều phải tuân theo (phải áp dụng theo) các quy định của LĐB. Chúng tôi cho rằng, quy định này là không khả thi trên thực tế và cũng không tuân thủ đúng quy định của Điều 12 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật (Luật BHVB QPPL) về xử lý xung đột giữa các luật trong hệ thống pháp luật.

Về kỹ thuật lập pháp, cũng là để đáp ứng yêu cầu bảo đảm tính thống nhất của hệ thống pháp luật trong hoạt động lập pháp, Điều 12 Luật BHVB QPPL quy định: "Khi ban hành văn bản quy phạm pháp luật, cơ quan ban hành văn bản phải đồng thời sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ văn bản, phần, chương, mục, tiểu mục, điều, khoản, điểm của văn bản quy phạm pháp luật do mình đã ban hành trái với quy định của văn bản mới đó; trường hợp chưa thể sửa đổi, bổ sung ngay thì phải xác định rõ trong văn bản mới danh mục văn bản, phần, chương, mục, tiểu mục, điều, khoản, điểm của văn bản quy phạm pháp luật do mình đã ban hành trái với quy định của văn bản quy phạm pháp luật mới và có trách nhiệm sửa đổi, bổ sung trước khi văn bản quy phạm pháp luật mới có hiệu lực.

Trường hợp văn bản, phần, chương, mục, tiểu mục, điều, khoản, điểm của văn bản quy phạm pháp luật do mình đã ban hành có quy định khác với văn bản mới nhưng cần tiếp tục được áp dụng thì phải được chỉ rõ trong văn bản mới đó".

Theo thông tin mà chúng tôi được biết, trong Báo cáo rà soát các văn bản QPPL có liên quan đến dự án LĐB của Bộ GTVT thì có tới 17 luât, bộ luật có các quy định liên quan đến dự án LĐB (đó là chưa kể 13 nghị định và 78 quyết định của Thủ tướng và thông tư của Bộ trưởng các bộ có các quy định liên quan đến dự án LĐB).

Tuy nhiên, dự thảo LĐB chưa thấy có các quy định về việc sửa đổi, bổ sung các luật liên quan có các quy định chưa tương thích, chưa đồng bộ, thậm chí là mâu thuẫn với các quy định mới của dự thảo LĐB, ngoài Điều 94 dự thảo Luật có quy định về sửa đổi, bổ sung Danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí số 97/2015/QH13.

Tại Báo cáo thẩm tra sơ bộ dự án LĐB số 1188 /BC-UBQPAN15, ngày 09/7/2023 của Ủy ban Quốc phòng và An ninh của Quốc hội "Có ý kiến cho rằng, do nội dung dự thảo Luật còn liên quan đến nhiều luật khác**[1]** và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên**[2]**. Vì vậy, đề nghị cơ quan soạn thảo tiếp tục rà soát để bảo đảm tính thống nhất trong hệ thống pháp luật, tương thích với điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên".

Chiếu theo yêu cầu của Điều 12 Luật BHVB QPPL nêu trên thì dự thảo LĐB đã xử lý được những vấn đề chồng lấn, thậm chí là mâu thuẫn, thiếu thống nhất với các đạo luật liên quan hay chưa? Điều 94 dự thảo Luật về sửa đổi, bổ sung một điểm trong Danh mục của Luật Phí và lệ phí đã tuân theo quy định của Điều 12 Luật BHVB QPPL.

Tuy nhiên, vẫn còn 16 luật, bộ luật khác có các quy định liên quan cần tiếp tục được rà soát. Từ đó, để bảo đảm tính thống nhất của hệ thống pháp luật, tính tương thích với điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên, tính khả thi của các quy định trong dự thảo Luật, chúng tôi kiến nghị, bỏ Điều 4 dự thảo LĐB nói trên; đồng thời, Ban soạn thảo cần tiếp tục rà soát, đánh giá các quy định liên quan của 16 luật, bộ luật còn lại.

Trường hợp có các quy định chồng lấn, mâu thuẫn với dự thảo LĐB thì cần xem xét, sửa đổi, bổ sung các quy định đó tại dự thảo Luật này, tương tự như Điều 94 nói trên. Đối với những luật được ban hành sau ngày LĐB có hiệu lực thi hành, nếu cần quy định những vấn đề liên quan mà khác với quy định của LĐB thì cũng phải tuân thủ đúng quy định của Điều 12 Luật BHVB QPPL, không thể quy định như khoản 2 Điều 4 dự thảo Luật.

## Về một số nội dung cụ thể của dự thảo Luật Đường bộ

### Một số khái niệm cần tiếp tục rà soát, điều chỉnh cho phù hợp

Về một số nội dung cụ thể của dự thảo Luật Đường bộ, trong đó, v*ề một số từ ngữ được giải thích tại Điều 3* cũng như một số khái niệm được quy định trong dự thảo Luật chưa thực sự chính xác hoặc chưa hợp lý, cần tiếp tục rà soát, điều chỉnh cho phù hợp. Ví dụ các định nghĩa liên quan đến các loại đường bộ, cần cân nhắc khi lấy tiêu chí kết nối với trung tâm hành chính làm tiêu chí để xác định đường tỉnh, đường huyện, đường xã.

Vì có thể có những tuyến đường quan trọng, nhưng không kết nối trực tiếp với trung tâm hành chính. Hoặc đã có quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường nông thôn… lại có khái niệm đường địa phương? Vậy có khái niệm đường Quốc gia không? Trùng lắp và cũng không hợp lý.

 Hoặc cũng cần tính đến sự khác biệt trong việc sử dụng từ ngữ của các vùng miền. Ví dụ: ở miền Bắc gọi là ngách thì miền Nam lại gọi là hẻm, vv… vậy khi định nghĩa ở trong Luật cũng cần phải được chuẩn hóa hoặc chú giải để người dân nhận biết được.

### Cần bổ sung hành vi bị nghiêm cấm: điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch kết cấu hạ tầng GTĐB trái với quy định của pháp luật

*Về quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch kết cấu hạ tầng GTĐB* (liên quan đến các điều 7, 8, 9 dự thảo Luật), đây là hai loại quy hoạch rất quan trọng trong lĩnh vực GTĐB. Trong đó, quy hoạch mạng lưới đường bộ là quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch kết cấu hạ tầng GTĐB là quy hoạch có tính kỹ thuật chuyên ngành. Theo đó, chúng tôi đề nghị cần bổ sung 2 loại quy hoạch này vào Điều 8 về Cơ sở dữ liệu đường bộ.

Từ đó cần xây dựng, chia sẻ, bảo vệ và đặc biệt là cần công khai các loại quy hoạch này để người dân biết cũng như phục vụ quản lý nhà nước của các cấp, các ngành liên quan. Đồng thời, cũng cần bổ sung vào Điều 9 (về các hành vi bị nghiêm cấm) một hành vi bị nghiêm cấm là: Điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch kết cấu hạ tầng GTĐB trái với quy định của pháp luật, nhằm bảo đảm tính nghiêm minh trong thực hiện các loại quy hoạch này, tránh điều chỉnh vô căn cứ dẫn đến phá vỡ các loại quy hoạch rất quan trọng trong lĩnh vực GTĐB nói trên.

### Quy định tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị cần theo các cấp đô thị khác nhau

*Về quy định tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị*. Khoản 2 Điều 13 quy định "Tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị so với quỹ đất đô thị phải đảm bảo từ 16% đến 26%". Có nhiều ý kiến xung quanh quy định này. Có ý kiến cho rằng quy định này không khả thi, vì Luật GTĐB năm 2008 đã quy định tỷ lệ này nhưng trên thực tế không thực hiện được. Cũng có ý kiến cho là cần thiết, nguyên nhân của tình trạng không khả thi là do tổ chức thực hiện không tuân thủ quy định của Luật chứ không phải do quy định của luật không phù hợp.

Chúng tôi cho rằng, việc quy định trong Luật tỷ lệ quỹ đất giao thông trong đô thị là rất cần thiết. Tuy nhiên, việc quy định cần phải linh hoạt, không phải chỉ có một tỷ lệ chung áp dụng cho tất cả các thành phố mà có thể có các tỷ lệ khác nhau áp dụng cho các cấp đô thị khác nhau. Hoặc cũng có thể quy định trong Luật một tỷ lệ chung từ 16% đến 26% và giao Chính phủ quy định cụ thể căn cứ vào từng cấp đô thị khác nhau.

Đồng thời, việc tổ chức thực hiện quy hoạch, xây dựng dự án đô thị nói chung, dự án GTĐB nói riêng phải hết sức nghiêm minh, tuân thủ triệt để quy định tỷ lệ đất giao thông trong đô thị, tránh tình trạng vô lối, thiếu cơ sở trong điều chỉnh quy hoạch hoặc xây dựng dự án, dẫn đến tình trạng tắc nghẽn giao thông ở nhiều đô thị lớn như hiện nay.

### Tùy thuộc vào từng dự án GTĐB có cơ chế đặc thù để giải quyết vướng mắc

*Về chính sách phát triển GTĐB (Điều 6) và đầu tư xây dựng công trình đường bộ (Điều 28),* có ý kiến đề nghị nghiên cứu các chính sách đặc thù trong các nghị quyết của Quốc hội về đầu tư, xây dựng các công trình giao thông trong thời gian gần đây, nhất là chính sách đầu tư đường bộ cao tốc để bổ sung quy định trong dự thảo Luật nhằm tạo cơ chế đầu tư phù hợp, đa dạng để thu hút, khuyến khích đầu tư xây dựng, phát triển hệ thống GTĐB; ưu tiên cho một số khu vực, một số địa phương có tiềm năng phát triển kinh tế, có tỷ trọng đóng góp ngân sách nhà nước lớn, một số khu vực, địa phương có điều kiện khó khăn về kinh tế - xã hội để tạo điều kiện thúc đẩy phát triển ở các khu vực, địa phương này.

Đây cũng là những ý kiến rất đáng được quan tâm. Cần phải có chính sách mạnh mẽ để có thể thực hiện được một trong ba đột phá chiến lược là phát triển kết cấu hạ tầng, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội.

Tuy nhiên, chúng tôi nhận thấy, các chính sách trong các nghị quyết của Quốc hội vừa qua gắn với tính chất đặc thù của từng dự án ở từng khu vực và những thời điểm khác nhau. Do vậy không nên đưa vào Luật để trở thành những quy định chung, phổ biến.

Tuy vậy, cũng rất cần quy định bổ sung vào Điều 6 một quy định mở, có tính nguyên tắc là tùy thuộc vào từng dự án GTĐB cụ thể, nhất là các dự án đường bộ cao tốc, Chính phủ có thể trình Quốc hội quyết định cơ chế đặc thù để giải quyết vướng mắc hoặt tạo cơ chế đột phá thực hiện nhanh một dự án GTĐB quan trọng, có ý nghĩa chiến lược đối với phát triển kinh tế - xã hội cả nước hoặc một vùng kinh tế động lực cụ thể.

### Tổ chức thực thi quy định về sử dụng lòng đường, hè phố phải hết sức chặt chẽ, xử phạt nghiêm minh, không nên làm theo phong trào

Điều 39 dự thảo Luật quy đinh "Việc sử dụng lòng đường, hè phố vào mục đích khác thực hiện theo quy định của Chính phủ nhưng phải bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn". Xung quanh câu chuyện tưởng như đơn giản này cũng có những quan điểm trái chiều. Có ý kiến tán thành với quy định trên vì thông cảm với tình hình thực tế ở các đô thị Việt Nam hiện nay, đặc biệt là nhu cầu mưu sinh của những người làm nghề tự do, có thu nhập thấp. Nhưng cũng có ý kiến phản đối, cho rằng như vậy là vi phạm chính các nguyên tắc của Luật về an toàn GTĐB, và hệ lụy của nó thì đã rõ, đó là tình trạng giao thông lộn xộn, mất an toàn và khi muốn thay đổi thì quả là một bài toán khó.

Chúng tôi cho rằng, vẫn là câu chuyện của thực thi. Về nguyên tắc, vỉa hè, lòng đường là dành cho giao thông. Tuy nhiên, thực tiễn Việt Nam hiện nay cấm hoàn toàn việc sử dụng vỉa hè, lòng đường cho những hoạt động khác là rất khó, đặc biệt là kinh doanh vỉa hè, tình trạng thiếu các bãi đỗ, gửi xe ở các thành phố lớn hiện nay.

Kinh nghiệm các nước gần ta như Trung Quốc việc sử dụng vỉa hè cho kinh doanh cũng là câu chuyện cấm rồi lại mở. Các nước phát triển cũng có những tình huống phải sử dụng vỉa hè, lòng đường cho những việc khác như tổ chức sự kiện hay tình huống đặc biệt hoặc trong những trường hợp cụ thể (Ví dụ: ở Đài Loan, có những thành phố người ta vẫn cho phép để xe máy trên vỉa hè, thậm chí dưới lòng đường, nhưng được sắp xếp rất gọn gàng, ngăn nắp không một chiếc xô lệch, thụt thò, thực hiện rất nghiêm minh, không ai dám vi phạm).

Như vậy, vấn đề vẫn là tổ chức thực hiện, ngoài việc cần phải có quy định thật sự rõ ràng thì việc tổ chức thực thi phải hết sức chặt chẽ, xử phạt vi phạm phải hết sức nghiêm minh thì mới bảo đảm được trật tự đô thị, không nên làm theo phong trào, "bắt cóc bỏ đĩa" như lâu nay nhiều đô thị vẫn làm mà không đem lại hiệu quả lâu dài, thiết thực.

### Sử dụng tạm thời gầm cầu cạn để trông, giữ phương tiện giao thông đường bộ: Nên giao trách nhiệm quyết định cho địa phương

*Về sử dụng tạm thời gầm cầu cạn để trông, giữ phương tiện giao thông đường bộ (Điều 40), đ*ây cũng là quy định có những ý kiến trái chiều tương tự như quy định về sử dụng vỉa hè, lòng đường. Chúng tôi đề nghị vấn đề này nên giao trách nhiệm quyết định cho địa phương, tùy từng điều kiện, hoàn cảnh mà hướng dẫn, vận dụng, khai thác được lợi ích kinh tế - xã hội của gầm cầu cạn trong giai đoạn trước mắt.

Nhưng điều quan trọng nhất vẫn là phải có những quy chế chặt chẽ, tổ chức thi hành phải thật nghiêm minh, bảo đảm được an toàn GTĐB thì quy định như dự thảo Luật sẽ được ủng hộ. Đến một giai đoạn nào đó sẽ phải cấm sử dụng sai mục đích đối với vỉa hè, lòng đường, hầm cầu cạn, trừ những trường hợp hết sức đặc biệt, được quy định rất rõ ràng như ở các nước phát triển.

### Đề nghị cần rà soát, bổ sung quy định về niên hạn hay thời hạn sử dụng phương tiện GTĐB theo một trong hai nguyên tắc

*Về phương tiện giao thông đường bộ,* hiện có tình trạng phương tiện giao thông, nhất là ô tô, xe gắn máy đã quá nát, hết niên hạn sử dụng nhưng vẫn tham gia giao thông, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn và hủy hoại môi trường sống. Để bảo đảm an toàn GTĐB, đồng thời với bảo vệ môi trường, chúng tôi đề nghị cần rà soát, bổ sung quy định về niên hạn hay thời hạn sử dụng phương tiện GTĐB theo một trong hai nguyên tắc: hoặc phương tiện giao thông sử dụng đến nên hạn nhất định hoặc đến số lượng cây số nhất định (tùy theo điều kiện nào đến trước) thì bị cấm sử dụng và buộc phải tiêu hủy.

Đồng thời cũng cần bổ sung vào Luật quy định có tính mở về việc trao quyền cho chính quyền các đô thị lớn được phép công bố lộ trình và thực hiện hạn chế, tiến tới cấm sử dụng xe gắn máy trong nội đô (cũng theo một trong hai nguyên tắc nói trên), để từng bước cải thiện giao thông cũng như bảo vệ môi trường ở các đô thị lớn.

### Công ty chỉ bán công nghệ mà không tham gia vào việc quyết định các yếu tố them chốt của hoạt động vận tải thì không nên xếp vào loại kinh doanh dịch vụ vận tải

*Về vận tải đường bộ,*quy định tại khoản 5 và 6 Điều 55 dự thảo Luật về kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, có ý kiến đề nghị cân nhắc, vì cho rằng chưa có sự phân biệt giữa dịch vụ kinh doanh vận tải bằng xe ô tô với việc cung cấp dịch vụ hỗ trợ trong kinh doanh vận tải. Cụ thể như trường hợp đã xảy ra trong thực tế, trở thành một cuộc tranh luận chính sách khá cam go khi một số tổ chức, cá nhân sử dụng công nghệ thông tin hỗ trợ kết nối giữa tổ chức, cá nhân vận chuyển với hành khách.

 Ý kiến này cho rằng các doanh nghiệp công nghệ thông tin được xếp vào loại hình hoạt động kinh doanh vận tải, theo đó phải tuân thủ những quy định về kinh doanh vận tải là chưa phù hợp với bản chất của hoạt động này, không khuyến khích được hoạt động ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động vận tải. Vì vậy, đề nghị quy định hoạt động này là dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

Chúng tôi cho rằng, kinh doanh vận tải bằng ô tô là một ngành nghề kinh doanh có điều kiện. Nếu doanh nghiệp cung cấp công nghệ thông tin thuần túy, không tham gia vào một trong các công đoạn như điều hành phương tiện, lái xe, quyết định giá cả vận chuyển. Tức là công ty chỉ bán công nghệ mà không tham gia vào việc quyết định các yếu tố them chốt của hoạt động vận tải như nói trên thì nên xếp vào loại dịch vụ công nghệ thông tin, không nên xếp vào loại kinh doanh dịch vụ vận tải.

 Trường hợp tham gia vào một hoặc nhiều hơn các công đoạn có ý nghĩa quyết định trong hoạt động vận tải như đã từng xảy ra trong thực tiễn (xe hợp đồng) thì đương nhiên phải xếp vào loại hình dịch vụ kinh doanh vận tải và phải đáp ứng các điều kiện của loại ngành nghề kinh doanh có điều kiện này.

[1] Bộ luật Dân sự, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Quy hoạch, Luật Xây dựng, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật Ngân sách nhà nước, Luật Giá, Luật Lâm nghiệp, Luật Khoáng sản, Luật Tài nguyên nước, Luật Bảo vệ môi trường, Luật Phí và lệ phí và dự thảo Luật Đất đai (sửa đổi) đang được Quốc hội cho ý kiến...

[2] Công ước viên 1968 về GTĐB, Công ước viên 1968 về biển báo và tín hiệu GTĐB, Hiệp định công nhận giấy phép lái xe giữa các nước trong khối Asean…

**Tác giả: PGS. TS. Đinh Dũng Sỹ, Chuyên gia pháp luật**

Nguồn: https://xaydungchinhsach.chinhphu.vn/chuyen-gia-trao-doi-gop-y-mot-so-noi-dung-cua-du-an-luat-duong-bo-119230731064830708.htm