BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI **VỤ AN TOÀN GIAO THÔNG**	**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số: **667** /ATGT	*Hà Nội, ngày 22 tháng 12 năm 2021*

BÁO CÁO

Giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định của Vụ Pháp chế đối với Dự thảo Thông tư quy định về công tác điều tiết khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa

Thực hiện Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2021, Bộ Giao thông vận tải (GTVT) đã giao Cục đường thủy nội địa VN xây dựng dự thảo Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về công tác điều tiết khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa (sau đây gọi tắt là dự thảo Thông tư) để thay thế Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 và Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 (sau đây gọi tắt Thông tư cũ). Vụ An toàn giao thông (ATGT) đã chủ trì và phối hợp với Cục ĐTNĐVN xây dựng và hoàn thiện dự thảo Thông tư. Tiếp thu ý kiến góp ý của các đơn vị có liên quan, Cục ĐTNĐVN đã hoàn thiện Hồ sơ dự thảo Thông tư gửi Bộ GTVT theo văn bản số 2753/CĐTNĐ-ATGT ngày 23/11/2021.

Hồ sơ dự thảo Thông tư đã được Vụ ATGT gửi Vụ Pháp chế thẩm định *(tại văn bản số 631/ATGT ngày 13/12/2021)*. Sau khi nhận được văn bản thẩm định của Vụ Pháp chế (*văn bản số 763/PC ngày 20/12/2021*), ngày 23/12/2021, Vụ ATGT đã phối hợp với Cục ĐTNĐVN nghiên cứu tiếp thu, giải trình và chỉnh lý lại dự thảo Thông tư như sau:

I. MỘT SỐ VẤN ĐỀ CHUNG

1. Sự cần thiết ban hành: Thống nhất về sự cần thiết ban hành Thông tư.

2. Về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng: Ý kiến thẩm định phù hợp

3. Về tính hợp hiến, hợp pháp, tính thống nhất, đồng bộ trong hệ thống pháp luật: Bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật về lĩnh vực ĐTNĐ và ứng phó sự cố, thiên tai hiện hành.

4. Hình thức, tên gọi của văn bản: Hình thức Thông tư do Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành là phù hợp với quy định của Luật ban hành văn bản QPPL; Thông tư ban hành đúng thẩm quyền.

II. CÁC Ý KIẾN THẨM ĐỊNH

1. Ý kiến chung:

Ý kiến của Vụ Pháp chế (phần in nghiêng): *Tại dự thảo Thông tư thay thế Thông tư cũ có quy định về các định mức, số liệu liên quan đến công tác điều tiết*

khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa. Tuy nhiên, tại hồ sơ gửi thẩm định chưa có thuyết minh, cơ sở để quy định số liệu này. Vì vậy, cần bổ sung thuyết minh cụ thể làm cơ sở để xây dựng các số liệu này (ví dụ: lưu lượng vận tải tính trung bình trên 150 lượt phương tiện/ngày đêm tại điểm a khoản 4 Điều 5, xuồng nổ máy 2,0 giờ/ngày tại điểm c khoản 4 Điều 8…).

Giải trình, tiếp thu của Vụ ATGT (phần chữ đứng): Tiếp thu bổ sung bảng thống kê về lưu lượng vận tải trong hồ sơ dự thảo Thông tư (bảng thống kê lưu lượng vận tải tính trung bình lượt phương tiện lưu thông/ngày đêm) tại các vị trí bố trí điều tiết khống chế bảo đảm giao thông (ĐTBĐATGT) trong 03 năm (2018, 2019,2020), về quy định lưu lượng vận tải cụ thể sẽ nói rõ ở phần dưới; về số giờ nổ máy cụ thể của phương tiện thì tại các cuộc họp Cục ĐTNĐVN đã giải trình và đưa ra số giờ nổ máy tính trung bình mà hàng năm mà Cục ĐTNĐVN đã phê duyệt phương án chi tiết ĐTBĐATGT, thực tế trong việc tổ chức thực hiện thấy phù hợp.

2. Ý kiến cụ thể:

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *a) Phần căn cứ:*

- Đề nghị rà soát lại phần căn cứ, các căn cứ không liên quan trực tiếp đến thẩm quyền ban hành và nội dung của dự thảo thì xem xét không đưa vào phần căn cứ (ví dụ: Quyết định số 18/2021/QĐ-TTg ngày 22/4/2021, Quyết định số 51/2015/QĐ-TTg ngày 14/10/2015…). Đồng thời, rà soát chỉnh sửa lại các căn cứ, ghi cụ thể ngày tháng năm ban hành (ví dụ: Luật Giao thông đường thủy nội địa ngày 15 tháng 6 năm 2004).

- Đoạn cuối phần căn cứ: Đề nghị sửa lại để thống nhất với tên của dự thảo Thông tư.

Giải trình, tiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu chỉnh sửa viết đầy đủ ngày tháng năm ban hành của văn bản; bỏ căn cứ Quyết định số 18/2021/QĐ-TTg ngày 22/4/2021, đề nghị giữ nguyên căn cứ vào Quyết định số 51/2015/QĐ-TTg ngày 14/10/2015, vì một trong những nội dung của công tác ĐTBĐATGT và chống va trôi có nhiệm vụ cứu hộ, cứu nạn khi có sự cố xảy ra tại khu vực.

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *b) Điều 1: Đề nghị sử dụng thống nhất cụm từ "hạn chế giao thông đường thủy nội địa" hay "hạn chế giao thông **trên** đường thủy nội địa".*

Giải trình, tiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu sử dụng thống nhất cụm từ "hạn chế giao thông đường thủy nội địa" thay cho "hạn chế giao thông trên đường thủy nội địa" trong toàn bộ dự thảo.

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *c) Khoản 3 Điều 3:*

- Đề nghị xem lại các điểm a, b, c, d này là tình huống đột xuất hay là yếu tố bất lợi. Nếu các điểm này là yếu tố bất lợi thì điểm d có phù hợp là yếu tố bất lợi hay không?

- Điểm a: Đề nghị làm rõ cơ sở để xác định "tiềm ẩn nguy cơ gây ùn tắc trong thời gian từ 5 ngày trở lên".

Giải trình, tiếp thu của Vụ ATGT: Quy định này có nghĩa bao hàm cả tình huống đột xuất và có yếu tố bất lợi; điểm a trước đây dự thảo Thông tư gửi xin ý kiến không quy định thời gian cụ thể gây ùn tắc, tuy nhiên nhiều đơn vị góp ý nên quy định cụ thể. Căn cứ vào thống kê, tìm hiểu diễn biến xử lý của các đơn vị khắc phục sự cố: khi xảy ra tai nạn làm chìm đắm phương tiện gây cản trở hoạt động giao thông thủy cần trên 5 ngày để khắc phục sự cố, thanh thải chướng ngại vật, trả lại luồng; nếu sau 5 ngày chưa xử lý dứt điểm, còn hạn chê giao thông thì phải tổ chức ĐTBĐATGT. Tuy nhiên, để bảo tính thống nhất bỏ quy định này tại điểm a, khoản 3 và đưa vào quy định cụ thể ở các khoản của Điều 5;

Tiếp thu góp ý tách điểm d, khoản 3 thành 1 khoản 4: "theo đề nghị, chỉ đạo của cơ quan nhà nước có thẩm quyền".

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *d) Điều 5:*

- Khoản 1: Đề nghị xem lại quy định rõ đoạn "trừ các trường hợp thật sự cần thiết….khoản 3, khoản 4 Điều này" để tránh việc áp dụng không thống nhất, tùy tiện.

Giải trình, tiếp thu của Vụ ATGT: Thông tư cũ quy định ĐTBĐATGT có 2 hình thức là: bằng báo hiệu và bằng báo hiệu kết hợp trạm điều tiết (bố trí nhân lực và phương tiện thường trực hướng dẫn bảo đảm giao thông tại khu vực bị hạn chế giao thông thủy). Theo quy định tại Thông tư cũ thì điều tiết hướng dẫn giao thông bằng báo hiệu tức là dùng báo hiệu để điều tiết, hướng dẫn giao thông trong trường hợp ít nguy hiểm hơn; trường hợp luồng, cầu có các yếu tố hạn chế giao thông nhưng ở mức độ nguy hiểm lớn hơn thì tổ chức điều tiết bằng báo hiệu kết hợp với trạm theo mức độ 1 trạm, 2 trạm và 3 trạm. Các tiêu chí đưa ra cũng không quy định chi tiết nên thời gian vừa qua chủ yếu tổ chức bằng trạm điều tiết kết hợp báo hiệu, hầu như không tổ chức thực hiện băng báo hiệu.

Tại dự thảo Thông tư ở khoản 1, quy định với mục đích là tổ chức **điều tiết bằng báo hiệu là chính,** áp dụng chung cho tất cả các trường hợp từ nguy hiểm ít đến nguy hiểm nhiều, nhằm mục đích **hạn chế bớt việc tổ chức điều tiết bằng trạm** (hạn chế bố trí nhân lực và phương tiện), dành kinh phí để thực hiện các giải pháp công trình như; nạo vét luồng tuyến, thanh thải chướng ngại vật, cắt cong và thậm chí dành nguồn lực để xây cầu mới. Hơn thế nữa, việc này cũng đề cao việc tuân thủ các quy định của pháp luật về giao thông đường thủy nội địa. Mặt khác, hiện nay các chế tài quy định xử phạt càng ngày càng được hoàn thiện, bảo đảm tính răn đe đối với các chủ thể tham gia giao thông. Việc tổ chức điều tiết bằng báo hiệu cũng phù hợp với xu thế công nghệ mới, phù hợp với sự phát triển của hạ tầng giao thông vận tải trong giai đoạn vừa qua (hầu hết các cầu vượt sông đường bộ, đường sắt đã được nâng cấp, xây mới, Đối với những cầu còn hạn chế giao thông thủy sẽ đưa vào kế hoạch nâng cấp, cải tao hoặc xây mới).

Theo lý giải của cơ quan chủ trì xây dựng dự thảo Thông tư tại các cuộc họp tiếp thu, giải trình: các vị trí có các yếu tố hạn chế khác nhau, việc đưa ra các tiêu

chí cụ thể là bất khả thi. Tuy nhiên, quan điểm của Vụ ATGT cần phải có **tiêu chí chung** là chỉ thực hiện kết hợp điều tiết bằng trạm khi: trên các tuyến sông chính, có lưu lượng tàu vận tải tham gia giao thông đông đúc, kết hợp luồng lạch bị hạn chế sẽ dẫn đến nguy cơ cao xảy ra tai nạn, sự cố. Do vậy, cần thiết phải bổ sung tiêu chí về lưu lượng vận tải tính trung bình ở khoản 2,3,4 khi tổ chức thực hiện điều tiết bằng báo hiệu kết hợp với trạm:

Nếu áp dụng quy định lưu lượng vận tải tính trung bình từ 150 lượt phương tiện/ngày đêm, tương đương tại cùng 1 vị trí, cùng 1 thời điểm có khoảng 6 lượt phương tiện đi qua trong 1 giờ, tức là khoảng hơn 10 phút mới có 1 phương tiện đi qua. Với thời gian hơn 10 phút có đủ thời gian phương tiện có tốc độ 5 km/giờ đi qua đoạn luồng bị hạn chế dài đến hơn 500 m (mức cao nhất để bố trí 2 trạm điều tiết, ở khoản 3). Như vậy cần bổ sung tiêu chí quy định lưu lượng vận tải tính trung bình 150 lượt phương tiện/ngày đêm ở Điều 5.

Bổ sung phần giải thích từ ngữ quy định tại Điều 2 "5. Lưu lượng vận tải trung bình là lượt phương tiện vận tải (tàu, thuyền, sà lan chở hàng hóa) có tải trọng trên 10 tấn lưu thông qua tuyến, luồng trong 24 giờ (ngày đêm), tính trung bình trong 02 năm thống kê gần nhất"

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *Khoản 2:*

*+ Điểm b: Đề nghị xem lại quy định "phương tiện thủy **thực tế** trọng tải trên 300 tấn đến 600 tấn hoạt động", việc xác định trọng tải của phương tiện theo cấp kỹ thuật của luồng hay theo thực tế phương tiện vào hoạt động. Đồng thời, rà soát các điều khoản tương tự tại dự thảo để quy định cho phù hợp.*

Giải trình, thiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu giải trình ở trên bỏ quy định về trọng tải phương tiện thủy thực tế.

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *+ Điểm c: Đề nghị xem lại quy định "dòng chảy xiên, xiết xoáy vào trụ cầu…", căn cứ vào đâu để xác định như thế nào là dòng chảy xiên, xiết xoáy.*

Giải trình, tiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu bỏ quy định ở điểm c, vì các yếu tố bất lợi này đã bao gồm trong điểm tiềm ẩn đã quy định ở khoản 1.

Về quy định dòng chảy xiên, xiết xoáy vào trụ cầu: ở một số vị trí cầu như cầu Đuống, cầu đường sắt Yên Xuân…, dòng chảy khi qua gầm cầu do yếu tố địa hình, kết hợp với khu vực cầu cũ khi chọn xây dựng thường chọn khu vực sông hẹp, khẩu độ các trụ cầu ngắn, trụ cầu lại to làm nên bề mặt dòng chảy bị thu hẹp, mức nước ở thượng lưu cầu so với hạ lưu chênh cao tạo ra các xoáy, xiết tác động lên bánh lái làm tàu không ăn lái (tàu xuôi dòng), do vậy dễ gây tai nạn đâm vào trụ cầu nếu không có sự hướng dẫn hoặc hỗ trợ phương tiện khi đi qua khu vực này.

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *Khoản 3:*

+ Điểm a: Tại điểm này quy định về trường hợp luồng chạy tàu thuyền hạn chế có chiều dài từ 500 mét trở lên và tuyến có phương tiện thủy thực tế có trọng tải trên 600 tấn hoạt động. Vậy đối với trường hợp luồng chạy tàu thuyền hạn

chế có chiều dài từ 500 mét trở lên và tuyến có phương tiện thủy thực tế có trọng tải trên 300 tấn đến 600 tấn hoạt động thì áp dụng quy định nào. Đề nghị cần rà soát lại toàn bộ Điều này để quy định các trường hợp, tiêu chí cụ thể rõ ràng để tránh việc tùy tiện trong quá trình áp dụng pháp luật.

Giải trình, tiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu giải trình ở trên, bỏ quy định về trọng tải phương tiện thủy thực tế.

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *+ Điểm d: Tại dự thảo quy định "..có lưu lượng vận tải tính trung bình trên 150 lượt phương tiện/ngày đêm". Vậy, số liệu này là tính trong 1 tháng gần nhất, 1 năm gần nhất hay 3 năm gần nhất, cần phải làm rõ để có cơ sở áp dụng. Đồng thời, rà soát tương tự đối với điều khoản khác.*

Giải trình, tiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu như giải trình ở trên và bỏ quy định ở điểm d, vì các yếu tố bất lợi này đã bao gồm trong điểm tiềm ẩn đã quy định ở khoản 1.

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *Khoản 4:*

+ Đề nghị làm rõ, khoản này có cần kết hợp với báo hiệu đường thủy nội địa hay không. Đồng thời, xem lại quy định "đáp ứng các tiêu chí tại Điều 3 của Thông tư này" là như thế nào vì Điều 3 là quy định về các trường hợp điều tiết khống chế.

+ Điểm b: Đề nghị xem lại trường hợp này có bị trùng với điểm c khoản 3 hay không, vì điểm c khoản 3 quy định chung tại các vị trí công trình vượt đường thủy nội địa. Như vậy đã bao trùm lên cả điểm b khoản 4.

Tiếp thu, giải trình của Vụ ATGT: tại Khoản 4 bổ sung "kết hợp báo hiệu đường thủy nội địa"; điểm b không trùng với điểm c khoản 3 vì đây là áp dụng khi thi công công trình vượt sông; điều chỉnh điểm a của khoản 4 thành 1 khoản riêng gồm 2 điểm a và điểm b như dự thảo trình; khoản 4 trở thành khoản 5 mới và điều chỉnh, bổ sung như dự thảo trình.

Toàn bộ Điều 5 đã được Vụ ATGT tiếp thu, bổ sung chỉnh sửa như dự thảo trình.

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *đ) Khoản 1 Điều 6: Đề nghị xem lại có bị trùng lặp với khoản 1 Điều 3 hay không, vì khoản này quy định thực hiện chống va trôi đối với các vị trí là điểm đen, điểm tiềm ẩn tại nạn giao thông trong giai đoạn mùa bão, lũ. Như vậy, được hiểu là tại tất cả các vị trí điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông trong giai đoạn mùa bão, lũ; trong khi khoản 1 Điều 3 quy định điều tiết đối với các vị trí điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông ở khu vực luồng chạy tàu thuyền hạn chế. Như vậy, nếu quy định như khoản 1 Điều 6 và khoản 1 Điều 3 thì được hiểu là trong mùa bão, lũ thì chống va trôi có thể bị trùng với điều tiết không chế đảm bảo an toàn giao thông. Vì vậy, đề nghị rà soát lại để tránh bị trùng lặp.*

Giải trình, thiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu ý kiến và bổ sung, chỉnh sửa lại như sau: khoản 1 "Bằng 01 trạm thường trực chống va trôi kết hợp với báo hiệu đường thủy nội địa đối với các vị trí cầu là điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao

thông trong giai đoạn mùa bão, lũ". Để phù hợp với quy định tại khoản 1, điều 3 và Điều 4 thì tại khoản 2 bỏ **cầu** chỉ có cụm cầu đúng như dự thảo xin ý kiến. Để tránh trùng lặp nhiệm vụ thì ngay từ năm 2019 khi tham mưu phê duyệt Quyết định giao nhiệm vụ chống va trôi đã có quy định: khi bố trí thường trực chống va trôi trong mùa bão, lũ thì không bố trí ĐTBĐATGT. Vì vậy, bổ sung thêm khoản 3 tại Điều 6 như sau:

"3.Khi bố trí thường trực chống va trôi trong giai đoạn mùa bão, lũ thì không bố trí điều tiết khống chế bảo đảm an toàn giao thông".

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *e) Điều 7:*

*- Khoản 1: Đề nghị sửa lại như sau: "Điều tiết khống chế đảm bảo giao thông bằng báo hiệu **đường thủy nội địa**" để thống nhất với khoản 1 Điều 5 của dự thảo. Đồng thời, rà soát để viết thống nhất cụm từ "báo hiệu đường thủy nội địa" tại các điều khoản của dự thảo Thông tư.*

*- Điểm c khoản 1: Đề nghị sửa lại như sau: "Phương tiện đi lại phải thực hiện theo **chỉ dẫn** của hệ thống báo hiệu được lắp đặt **tại** khu vực điều tiết khống chế đảm bảo giao thông".*

Giải trình, tiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu và bổ sung, chỉnh sửa

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *g) Điều 8:*

- Về hình thức: Đề nghị rà lại Điều này quy định thành các điểm khoản cho rõ ràng, đảm bảo kỹ thuật soạn thảo văn bản quy phạm pháp luật.

Giải trình, tiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu và bổ sung, chỉnh sửa như dự thảo trình.

- Khoản 1: Đề nghị rà lại khoản này, viết lại theo hướng: quy định rõ báo hiệu gồm những loại nào, những quy định chung cho các báo hiệu này, vì quy định như dự thảo không rõ báo hiệu tại khoản này gồm những loại nào (như báo hiệu được phép đậu đỗ, báo hiệu điều khiển sự đi lại có nằm trong báo hiệu thông báo hay không).

Giải trình, thiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu và bổ sung, chỉnh sửa như dự thảo trình.

+ Tại ý thứ 5 quy định về thứ tự lắp đặt báo hiệu thông báo chỉ dẫn. Tuy nhiên, không có báo hiệu cấm quay trở. Vậy báo hiệu cấm quay trở có cần quy định về thứ tự lắp đặt báo hiệu hay không để phù hợp với ý thứ 2 tại khoản này.

Giải trình, tiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu và bổ sung, chỉnh sửa như dự thảo trình.

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *Điểm b khoản 3: Đề nghị xem lại quy định về "chứng chỉ nghiệp vụ điều tiết". Đây là nội dung mới được bổ sung so với Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT và Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT. Vì vậy, cần đánh giá kỹ sự cần thiết của việc yêu cầu phải có chứng chỉ này. Đồng thời làm rõ chứng chỉ này do ai cấp, cấp theo thủ tục nào vì theo quy định của pháp luật hiện hành chưa có quy định về trình tự thủ tục cho loại chứng chỉ này.*

Giải trình, thiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu và bỏ quy định chứng chỉ nghiệp vụ điều tiết.

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *Điểm c: Đề nghị xem lại quy định "Trường hợp đặc biệt khó khăn do Chủ đầu tư chịu trách nhiệm, căn cứ điều kiện thực tế để xem xét, quyết định", làm rõ như thế nào là trường hợp đặc biệt khó khăn và việc quy định cho chủ đầu tư căn cứ điều kiện thực tế để xem xét, quyết định có giới hạn tối đa về số giờ nổ máy của phương tiện hay không? Đồng thời, rà soát tương tự tại điểm c khoản 3 Điều 10.*

Giải trình, tiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu và bỏ quy định này.

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *h) Điều 11:*

- Điểm e khoản 1: Đề nghị xem lại điểm này vì nội dung Điều này là quy định về phê duyệt kế hoạch điều tiết, nhưng nội dung điểm này quy định về việc chấp thuận phương án đảm bảo giao thông. Đồng thời, nội dung quy định về thẩm quyền chấp thuận phương án đảm bảo an toàn giao thông đã được quy định tại Điều 41 của Nghị định số 08/2021/NĐ-CP.

Giải trình, tiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu và bổ sung, chỉnh sửa thành phê duyệt phương án điều tiết khống chế bảo đảm an toàn giao thông.

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *- Khoản 2: Đề nghị xem lại để phù hợp với tên Điều này vì Điều này là quy định về phê duyệt kế hoạch điều tiết, làm rõ "phê duyệt phương án" là phương án đảm bảo an toàn giao thông hay phương án gì. Đồng thời, xem lại đoạn "đối với trường hợp đột xuất phòng chống bão lũ, thiên tai, bảo đảm an ninh, quốc phòng trường hợp thi công, sửa chữa công trình" vì chưa rõ nghĩa.*

Giải trình, thiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu và bổ sung, chỉnh sửa thành phê duyệt phương án điều tiết khống chế bảo đảm an toàn giao thông.

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *i) Khoản 2 Điều 12: Đề nghị xem lại tương tự khoản 2 Điều 11.*

Giải trình, thiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu và chỉnh sửa thành phê duyệt phương án thường trực chống va trôi.

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *k) Điều 15:*

- Đề nghị rà lại Điều này, viết lại quy định thành các ý thành các điểm khoản cho rõ ràng, đảm bảo kỹ thuật soạn thảo văn bản quy phạm pháp luật và thuận lợi trong quá trình trích dẫn, áp dụng.

- Điểm a khoản 1: Đề nghị xem lại nội dung dẫn chiếu đến điểm f khoản 2 Điều 7 của Thông tư. Tuy nhiên, khoản 2 Điều 7 không có điểm f.

Giải trình, thiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo trình.

Ý kiến của Vụ Pháp chế: *n) Khoản 2 Điều 20: Đề nghị xem lại quy định "đã được các cơ quan, người có thẩm quyền **chấp thuận bằng văn bản** nhưng chưa thực hiện hoặc **chưa phê duyệt**", quy định này chưa rõ chấp thuận nội dung gì,*

văn bản phê duyệt gì. Đồng thời, xem xét nội dung này có cần quy định chuyển tiếp hay không vì đều sẽ áp dụng theo quy định tại Thông tư này.

Giải trình, thiếp thu của Vụ ATGT: Tiếp thu và bỏ quy định chuyển tiếp ở khoản 2.

Trên đây là Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định dự thảo Thông tư./.

Nơi nhận:
- Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể (để b/c);
- Thứ trưởng Nguyễn Xuân Sang (để b/c);
- Vụ Pháp chế;
- Lưu: ATGT (Bình).

VỤ TRƯỞNG

Hoàng Thế Tùng