BỘ CÔNG AN	CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

TÀI LIỆU TUYÊN TRUYỀN
Về dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ
(Kèm theo Kế hoạch số 101/KH-BCA ngày 07/3/2023 của Bộ Công an)

1. Về sự cần thiết phải tách Luật Giao thông đường bộ thành hai luật: Luật Đường bộ và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ

1.1. Về cơ sở chính trị, pháp lý

- Kết luận số 19-KL/TW ngày 14/10/2021 của Bộ Chính trị về định hướng Chương trình xây dựng pháp luật nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV, phê duyệt Đề án số 292-ĐA/ĐĐQH15 ngày 20/10/2021 của Đảng đoàn Quốc hội khóa XV về Định hướng Chương trình xây dựng pháp luật nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV (2021-2026), trong đó đề ra nhiệm vụ nghiên cứu xây dựng dự án Luật điều chỉnh nội dung về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ để xem xét bổ sung vào Chương trình năm 2022-2023.

- Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông đề ra yêu cầu: *Tiến hành rà soát, sửa đổi, bổ sung để hoàn thiện hệ thống pháp luật về trật tự, an toàn giao thông phù hợp với tình hình mới.*

- Kết luận số 45-KL/TW ngày 01/02/2019 của Ban Bí thư về tiếp tục đẩy mạnh thực hiện có hiệu quả Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 trong đó xác định: *Công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông là một nội dung của công tác bảo đảm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội,* do tính chất phức tạp của tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông, ảnh hưởng lớn an ninh con người, an ninh xã hội.

- Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, trong đó đề ra một trong những giải pháp chủ yếu là: *Sửa đổi, bổ sung các luật có liên quan để tạo thuận lợi cho phát triển hạ tầng.*

- Văn kiện Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng xác định: Hoàn thiện đồng bộ hệ thống pháp luật, cơ chế, chính sách nhằm phát huy mạnh mẽ dân chủ xã hội chủ nghĩa, quyền làm chủ của Nhân dân; đồng thời tăng cường pháp chế, bảo đảm kỷ cương xã hội, trước hết là việc thực thi tinh thần "thượng tôn pháp luật"; xây dựng hệ thống pháp luật, thể chế pháp luật thống nhất, đồng bộ, khả thi, công khai, minh bạch, ổn định, với tư duy mới, phù hợp với thực tiễn; bảo đảm an ninh xã hội, an ninh con người; xây dựng xã hội trật tự, kỷ cương, an toàn; kiềm chế gia tăng tai nạn giao thông nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng, tạo chuyển biến rõ nét về trật tự, an toàn xã hội; tiếp tục đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, trong đó có hệ

thống đường bộ; hoàn thiện pháp luật, cơ chế, chính sách để tạo điều kiện thuận lợi cho các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển hạ tầng.

- Hiến pháp năm 2013 quy định: Mọi người có quyền sống; tính mạng con người được pháp luật bảo hộ (Điều 19); mọi người được pháp luật bảo hộ về sức khoẻ (Điều 20); Nhà nước xây dựng Công an nhân dân cách mạng, chính quy, tinh nhuệ, từng bước hiện đại, làm nòng cốt trong thực hiện nhiệm vụ bảo vệ an ninh quốc gia và bảo đảm trật tự, an toàn xã hội (Điều 67).

Như vậy, việc hoàn thiện thể chế pháp luật trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ là tư tưởng chỉ đạo xuyên suốt của Đảng, Nhà nước qua các thời kỳ, là sự cụ thể hóa Hiến pháp để giải quyết những vấn đề thực tiễn về trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong tình hình mới.

1.2. Cơ sở thực tiễn

1.2.1. Bổ sung những thiếu hụt về chính sách an toàn toàn giao thông

Tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong những năm qua tuy đã có những chuyển biến nhưng chưa thực sự căn bản, vững chắc, còn nhiều diễn biến phức tạp, tai nạn giao thông vẫn ở mức cao và nghiêm trọng, nhất là số người chết, luôn tiềm ẩn nhiều nguy cơ gây mất an toàn cho người, phương tiện khi tham gia giao thông. Theo thống kê, từ năm 2009 đến tháng 01/2023, toàn quốc đã xảy ra hơn 379 nghìn vụ tai nạn giao thông đường bộ, làm chết hơn 124 nghìn người, bị thương hơn 367 nghìn người, *chiếm hơn 97% số vụ, số người chết, người bị thương trong tổng số vụ tai nạn của các loại hình giao thông*, gây thiệt hại rất lớn về tài sản. Trung bình hàng năm có gần 9 nghìn người chết, gần 30 nghìn người bị thương, trong đó chủ yếu trong độ tuổi lao động, ảnh hưởng trực tiếp đến phát triển kinh tế-xã hội. *Đáng chú ý nguyên nhân gây tai nạn giao thông do lỗi của người tham gia giao thông chiếm trên 90% số vụ.*

Tình trạng ngang nhiên vi phạm, coi thường pháp luật khi tham gia giao thông vẫn diễn ra phổ biến, văn hóa giao thông còn nhiều yếu kém. Lực lượng chức năng đã xử lý gần 66 triệu trường hợp vi phạm, trong đó một số hành vi vi phạm có nguy cơ cao dẫn đến tai nạn giao thông như vi phạm nồng độ cồn hơn 1,39 triệu trường hợp, sử dụng chất ma túy hơn 6 nghìn trường hợp...; xảy ra 622 vụ chống lại lực lượng làm công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, làm 07 cán bộ hy sinh, 196 cán bộ bị thương. Các loại tội phạm hoạt động trên các tuyến giao thông đường bộ diễn biến phức tạp. Các vấn đề về an ninh như biểu tình trái pháp luật, tụ tập đông người trên đường bộ ảnh hưởng trực tiếp đến an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội.

Ùn tắc giao thông phức tạp tại các thành phố lớn do lưu lượng phương tiện tăng đột biến, trong khi quy hoạch giao thông, tổ chức giao thông, hạ tầng giao thông chưa đáp ứng yêu cầu, gây tắc nghẽn trên diện rộng tại các đô thị lớn và trên các tuyến cao tốc, quốc lộ trọng điểm, gây ra những thiệt hại không nhỏ về kinh tế, ảnh hưởng xấu đến sức khỏe và đời sống của nhân dân, tác động

không tốt đến môi trường du lịch, thu hút đầu tư nước ngoài và hình ảnh của Việt Nam đối với bạn bè quốc tế. Tình hình nêu trên cho thấy, an ninh con người trong lĩnh vực giao thông đường bộ chưa được bảo đảm.

Một trong những nguyên nhân cơ bản của tình trạng trên là do Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được xây dựng và ban hành trên cơ sở sửa đổi Luật Giao thông đường bộ năm 2001, trong bối cảnh hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ còn hạn chế, phương tiện chủ yếu là mô tô, xe gắn máy. Theo đó, một số quy định tuy đã được điều chỉnh trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 nhưng vẫn còn thiếu, chưa đồng bộ và chưa sát với thực tiễn để tổ chức thực hiện, như:

- Quy tắc giao thông chủ yếu là nội luật hóa Công ước Viên năm 1968 về Giao thông đường bộ nhưng việc cụ thể hóa các quy định của Công ước này trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa rõ, chưa đầy đủ và sát thực tiễn tình hình giao thông tại Việt Nam.

- Không quy định đầy đủ, cụ thể về các chế định bảo đảm trật tự, an toàn giao thông liên quan, như: Giải quyết tai nạn giao thông; tổ chức, chỉ huy, điều khiển giao thông, giải quyết ùn tắc giao thông, giải quyết các vấn đề an ninh trật tự, sự kiện trên các tuyến giao thông...

- Phương tiện giao thông tăng nhanh, chủ yếu là các phương tiện cá nhân, toàn quốc đã đăng ký quản lý 5.897.657 xe ô tô (gấp hơn 6,9 lần so với từ năm 2008 trở về trước), 72.437.859 xe mô tô, xe gắn máy (gấp 2,9 lần so với từ năm 2008 trở về trước); trong khi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa có các chính sách, biện pháp, quy định cụ thể về phát triển phương tiện để đảm bảo đồng bộ với sự phát triển của cơ sở hạ tầng, điều kiện kinh tế-xã hội Việt Nam. Quy định về nâng cao chất lượng an toàn kỹ thuật phương tiện giao thông và bảo vệ môi trường chưa đáp ứng tình hình mới.

1.2.2. Bổ sung những thiếu hụt về chính sách đầu tư, xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Văn kiện Đại hội Đảng lần thứ XIII chỉ ra tồn tại, hạn chế là phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại chưa đạt yêu cầu, chưa cân đối giữa các vùng, miền. Một số dự án hạ tầng giao thông còn chậm tiến độ. Tính kết nối trong phát triển hạ tầng, đặc biệt là giao thông thiếu đồng bộ, hệ thống đường cao tốc còn hạn chế. Nhiều tuyến đường nhất là ở các vùng nông thôn, vùng sâu có quy mô kỹ thuật thấp chưa được cải tạo nâng cấp, mở rộng, chưa đáp ứng nhu cầu vận tải và tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông. Hệ thống đường địa phương những năm qua đã có bước phát triển, tuy nhiên vẫn còn nhiều hạn chế; 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.

Theo quy định của Luật Giao thông đường bộ năm 2008, tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị so với đất xây dựng đô thị phải bảo đảm từ 16% - 20%, tuy

nhiên, tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị hiện nay còn thấp hơn so với quy định, như tại Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và các đô thị lớn khác, con số này mới chỉ đạt từ 5 - 12% tùy theo từng khu vực, tỷ lệ quỹ đất dành cho giao thông tĩnh cũng rất thấp, mới chỉ đạt được dưới 1%. Các quy định liên quan đến đường cao tốc hiện nay mới được quy định tại một điều (Điều 26) về quy tắc giao thông trên đường cao tốc trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008, các vấn đề liên quan đến quản lý, khai thác, bảo trì đường cao tốc đang được quy định tại văn bản dưới luật.

Có thể thấy Luật Giao thông đường bộ năm 2008 tuy đã có quy định về chính sách về quy hoạch đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng, vận hành bảo trì, quản lý vận tải đường bộ nhưng chưa đầy đủ và cụ thể, như cơ chế thu hút nguồn lực đầu tư, cơ chế về vốn, về bảo trì, bảo dưỡng kết cấu hạ tầng... Thực tế cho thấy khi đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng thực hiện các dự án đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ gặp nhiều khó khăn về cơ sở pháp lý.

1.2.3. Bổ sung những thiếu hụt về chính sách vận tải đường bộ

Vận tải đường bộ hiện phải đảm nhận tỷ trọng lớn (chiếm khoảng hơn 70% vận tải hành khách và hàng hóa trong tổng số các loại hình vận tải), không cân đối với các phương thức vận tải khác; chất lượng dịch vụ đã được nâng cao nhưng chưa đồng đều, còn có các đơn vị vận tải nhỏ lẻ, manh mún; hiệu quả kinh doanh chưa cao; công tác quản lý lái xe còn bất cập; thiếu cơ sở dữ liệu quản lý chặt chẽ người lái xe kinh doanh vận tải. Các loại hình kinh doanh vận tải chưa được phân định rõ ràng, dẫn đến tình trạng cạnh tranh không lành mạnh, quy định về điều kiện kinh doanh trong đó có các thiết bị quan trọng như giám sát hành trình, camera hành trình chưa rõ ràng dẫn đến hiệu quả quản lý hạn chế. Kinh doanh vận tải là kinh doanh có điều kiện nhưng Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định chưa rõ, chưa đủ cơ chế, chính sách để phát triển tương xứng với nhu cầu xã hội.

1.2.4. Khắc phục những hạn chế, bất cập về kết cấu và về phân công trách nhiệm quản lý nhà nước trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008

- Trước năm 2001, các quy định về trật tự, an toàn giao thông; đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và vận tải đường bộ là 3 lĩnh vực khác nhau được điều chỉnh riêng biệt ở các văn bản dưới luật. Năm 2001, Quốc hội thông qua Luật Giao thông đường bộ và năm 2008 thông qua Luật thay thế, tiếp tục điều chỉnh đồng thời 3 lĩnh vực khác nhau là: (1) An toàn giao thông; (2) Kết cấu hạ tầng giao thông; (3) Vận tải đường bộ.

Thực tiễn cho thấy *an toàn giao thông, kết cấu hạ tầng giao thông và vận tải đường bộ là 3 lĩnh vực rất lớn, mục tiêu, đối tượng điều chỉnh khác nhau, nhưng lại được điều chỉnh trong cùng một luật* dẫn đến không thể quy định đầy đủ, cụ thể, rõ ràng nhiều nội dung quan trọng thuộc từng lĩnh vực, phải ban hành rất nhiều văn bản dưới luật để hướng dẫn thực hiện. *Trong đó, an toàn giao thông thuộc lĩnh vực trật tự, an toàn xã hội; xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao*

thông và vận tải đường bộ thuộc lĩnh vực kinh tế, kỹ thuật, liên quan đến đầu tư, quản lý tài sản công và tuân theo quy luật thị trường.

Theo đó, các quy phạm pháp luật, điều khoản, chương, mục của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 hoặc chỉ phù hợp áp dụng cho lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông đường bộ hoặc chỉ phù hợp áp dụng cho lĩnh vực xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, vận tải đường bộ và đa số các điều khoản, chương, mục của Luật chỉ có thể áp dụng cho một lĩnh vực, không thể đồng thời áp dụng được cho cả 3 lĩnh vực.

- Về nguyên tắc việc phân công, phân cấp giữa các bộ, ngành, địa phương trong quản lý nhà nước phải rõ, cụ thể, xác định cơ quan chịu trách nhiệm chính về lĩnh vực được giao mới có thể góp phần nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước. Tuy nhiên, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 *không quy định rõ cơ quan nhà nước chịu trách nhiệm chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, dẫn đến quá trình thực hiện thiếu nhất quán, đồng bộ, nhất là giữa cơ quan quản lý nhà nước về an ninh, trật tự và cơ quan quản lý nhà nước về hạ tầng, kinh tế, kỹ thuật.* Trong khi đó, Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khoá XII đã xác định: *Một cơ quan thực hiện nhiều việc và một việc chỉ giao một cơ quan chủ trì thực hiện và chịu trách nhiệm chính.*

1.2.5. Phù hợp với xu thế lập pháp và kinh nghiệm quốc tế

- Trong điều kiện xây dựng Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa hiện nay xu hướng xây dựng, hoàn thiện hệ thống pháp luật của Việt Nam hiện nay theo hướng chuyên sâu, điều chỉnh một lĩnh vực cụ thể để bảo đảm sự phân công rõ ràng chức năng, nhiệm vụ trong quản lý nhà nước của các bộ, ngành, địa phương và nâng cao hiệu lực, hiệu quả thực thi pháp luật.

- Trong quá trình xây dựng dự án Luật, cơ quan soạn thảo đã trao đổi kinh nghiệm và nghiên cứu, tham khảo pháp luật của nhiều quốc gia, cho thấy nhiều quốc gia xây dựng luật về an toàn giao thông (trật tự, an toàn giao thông), luật về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, nhiều quốc gia xây dựng luật riêng về xây dựng, vận hành đường bộ cao tốc, luật riêng về vận tải đường bộ gắn với dịch vụ logistic. Công ước Viên mà Việt Nam tham gia cũng chỉ điều chỉnh về an toàn giao thông.

Chính phủ cũng nghiên cứu ý kiến việc xây dựng luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ thì có xây dựng luật về các lĩnh vực đường thuỷ, đường sắt, đường không và đường hàng hải hay không và thấy rằng tai nạn giao thông đường bộ phức tạp nhất, chiếm 97% các vụ so với các loại hình giao thông khác, tính chất điều khiển an toàn tham gia giao thông, mật độ giao thông khác nhau và liên quan trực tiếp, hàng ngày với từng người dân nên ưu tiên nghiên cứu xây dựng luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ trước. Chính phủ cũng nghiên cứu 5 trụ cột về an toàn giao thông của Liên hợp quốc gồm: (1) Quản lý an toàn giao thông; (2) Đường an toàn và lưu thông an toàn; (3) Phương tiện giao thông

an toàn; (4) Người tham gia giao thông an toàn; (5) Ứng phó sau tai nạn *và thấy rằng 5 trụ cột là một thể thống nhất trong xây dựng hệ thống pháp luật, không phải trong cùng một luật mới là thể thống nhất.*

Từ những lý do trên cho thấy, nếu tiếp tục kết cấu trong một luật như hiện nay thì không giải quyết được tận gốc các tồn tại nêu trên, sẽ có quá nhiều điều luật, khó quy định đầy đủ, rõ ràng, cụ thể các chính sách, không phù hợp về phạm vi, đối tượng điều chỉnh và tên của luật.

Như vậy, ban hành Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ với mục tiêu xây dựng thói quen, ý thức tự giác và hình thành văn hóa giao thông hiện đại, đề cao bảo vệ tính mạng, tài sản, quyền con người khi tham gia giao thông; ban hành Luật Đường bộ với mục tiêu phát triển hạ tầng giao thông, quản lý vận tải, thích ứng với sự thay đổi, phát triển nhanh của kinh tế, xã hội, khoa học, kỹ thuật, hướng tới phát triển hệ thống hạ tầng giao thông, vận tải hiện đại, đồng bộ, chất lượng. Việc xây dựng và ban hành hai Luật là đòi hỏi tất yếu, khách quan, cấp bách của thực tiễn, phù hợp với quy luật phát triển, phù hợp với xu hướng xây dựng, hoàn thiện hệ thống pháp luật của Việt Nam trong điều kiện xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa, góp phần tạo cơ sở pháp lý đầy đủ hơn để thúc đẩy, nâng tầm cả hai lĩnh vực đáp ứng yêu cầu trong tình hình mới.

2. Về tên gọi của dự thảo Luật

Nhiều ý kiến của đại biểu Quốc hội đề nghị đổi tên Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ thành "Luật An toàn giao thông đường bộ", "Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ", "Luật Quản lý trật tự, an toàn giao thông đường bộ". Nhiều đại biểu đề nghị đổi tên Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) thành "Luật Đường bộ" hoặc "Luật Hạ tầng và vận tải đường bộ"

Chính phủ nhận thấy đổi tên Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ thành **"Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ"** là phù hợp với phạm vi, đối tượng, điều chỉnh và mục tiêu của Luật này, đó là bảo đảm an toàn về tính mạng, sức khỏe, tài sản của người tham gia giao thông, duy trì, bảo đảm trạng thái trật tự, kỷ cương, nề nếp tham gia giao thông. Đổi tên Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) thành **"Luật Đường bộ"** là phù hợp với phạm vi, đối tượng điều chỉnh và mục tiêu của Luật là đầu tư, phát triển, quản lý kết cấu hạ tầng (bao gồm an toàn chất lượng đường sá, an toàn kỹ thuật phương tiện) và kinh doanh vận tải đường bộ, bởi nếu để cụm từ "giao thông" sẽ bao gồm sự đi lại, như vậy sẽ phải có các chế định tương ứng trong luật như quy tắc giao thông, người và phương tiện tham gia giao thông..., dẫn đến sự trùng lặp, chồng chéo với phạm vi điều chỉnh của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Ngày 30/01/2022, Chính phủ ban hành Nghị quyết số 13/NQ-CP về phiên họp chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 01 năm 2022, trong đó Chính phủ đã thống nhất đổi tên dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) thành dự án Luật

Đường bộ và dự án Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ thành dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

3. Về quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe

Có 2 nhóm ý kiến của đại biểu Quốc hội: Ý kiến thứ nhất đồng ý chuyển giao cho Bộ Công an quản lý để tập trung, thống nhất, phù hợp với chức năng quản lý trật tự, an toàn xã hội; đề nghị có lộ trình chuyển đổi, áp dụng cho phù hợp với thực tế, đồng thời xã hội hóa việc đào tạo lái xe cho các cơ sở đủ điều kiện. Ý kiến thứ hai đề nghị tiếp tục giao cho Bộ Giao thông vận tải quản lý vì đang thực hiện ổn định.

Tại dự thảo Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trình Quốc hội khóa XIV, Chính phủ đã thống nhất quy định giao Bộ Công an chịu trách nhiệm quản lý nhà nước về đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe là xuất phát từ yêu cầu thực tiễn và là đòi hỏi khách quan để phù hợp với chức năng quản lý con người về trật tự, an toàn xã hội; gắn trách nhiệm chính của Bộ Công an trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông theo đúng Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 "Một cơ quan thực hiện nhiều việc và một việc chỉ giao cho một cơ quan chủ trì thực hiện và chịu trách nhiệm chính"; phù hợp với thẩm quyền của Chính phủ quy định tại Luật Tổ chức Chính phủ. Tuy nhiên, tiếp thu các ý kiến góp ý hợp lý, để bảo đảm tính linh hoạt và phù hợp với phương hướng, nhiệm vụ hoàn thiện tổ chức bộ máy của Chính phủ trong những năm tiếp theo, Chính phủ đã chỉ đạo cơ quan soạn thảo chỉnh lý dự thảo Luật, chỉ quy định nội dung chính sách về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe và những vấn đề mang tính nguyên tắc về quản lý nhà nước đối với công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, không quy định về chức năng, nhiệm vụ của các Bộ. Tại Nghị quyết số 37/NQ-CP ngày 16/3/2022, Chính phủ thống nhất chưa thay đổi cơ quan quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe.

4. Về thời điểm trình Quốc hội

Nhiều ý kiến đại biểu Quốc hội khóa XIV đề nghị trình Quốc hội cho ý kiến về 2 dự án Luật tại kỳ họp thứ 2 Quốc hội khóa XV.

Trên cơ sở hồ sơ các dự án Luật đã được chỉnh lý, hoàn thiện và tiến độ chuẩn bị thực tế, căn cứ yêu cầu thực tiễn tình hình hiện nay, Chính phủ đề nghị Quốc hội khóa XV cho ý kiến tại Kỳ họp thứ 5 (tháng 5/2023).

5. Về những nội dung cụ thể của dự thảo Luật

*5.1. Dự thảo Luật gồm **08** chương, **61** điều, cụ thể như sau:*

- Chương I. Những quy định chung

Gồm 08 điều, từ Điều 1 đến Điều 8, quy định về: Phạm vi điều chỉnh; đối tượng áp dụng; giải thích từ ngữ; nguyên tắc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; chính sách của nhà nước về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường

bộ; tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông; cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; các hành vi bị nghiêm cấm.

- Chương II. Quy tắc giao thông đường bộ

Gồm 24 điều, từ Điều 9 đến Điều 32, quy định về: Quy tắc chung; chấp hành hệ thống báo hiệu đường bộ; chấp hành quy định về tốc độ và khoảng cách khi điều khiển phương tiện; sử dụng làn đường; vượt xe và nhường đường cho xe xin vượt; chuyển hướng xe; lùi xe; tránh xe đi ngược chiều; dừng xe, đỗ xe; mở cửa xe; sử dụng đèn; sử dụng tín hiệu còi; nhường đường tại nơi đường giao nhau; qua phà, qua cầu phao; giao thông tại đường ngang, cầu chung đường sắt; giao thông trên đường cao tốc; giao thông trong hầm đường bộ; quyền ưu tiên và tín hiệu ưu tiên của một số loại xe; trường hợp chở người trên xe ô tô chở hàng; xe kéo xe và xe kéo rơ moóc; người đi bộ, người khuyết tật, người già yếu, trẻ em tham gia giao thông; người điều khiển, người ngồi trên xe đạp, xe đạp máy, người điều khiển xe thô sơ khác; người điều khiển, dẫn dắt vật nuôi, điều khiển xe vật nuôi kéo đi trên đường bộ; người điều khiển, người ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy, các loại xe tương tự mô tô và các loại xe tương tự xe gắn máy tham gia giao thông.

Trên cơ sở nội luật hóa quy định trong Công ước Viên năm 1968 về Giao thông đường bộ phù hợp với điều kiện Việt Nam, kế thừa những quy định còn phù hợp của Luật Giao thông đường bộ năm 2008, luật hóa một số quy định ở các văn bản dưới luật, dự thảo Luật đã sửa đổi, bổ sung, mô tả lại một số quy định phù hợp với thực tiễn.

- Chương III. Điều kiện phương tiện tham gia giao thông đường bộ và người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

Gồm 11 điều, từ Điều 33 đến Điều 43, quy định về: Điều kiện xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, xe thô sơ tham gia giao thông đường bộ; cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký và biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; trách nhiệm của cơ quan đăng ký xe; quyền và nghĩa vụ của chủ xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; giấy phép lái xe; tuổi, sức khỏe của người điều khiển phương tiện; đào tạo lái xe; sát hạch lái xe; cấp và thu hồi giấy phép lái xe.

So với Luật Giao thông đường bộ năm 2008, dự thảo Luật đã bổ sung quy định chi tiết nhiều nội dung về đăng ký, cấp biển số xe cụ thể, rõ ràng hơn, bảo đảm yêu cầu cải cách hành chính, ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại, phục vụ người dân. Về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông, dự thảo Luật quy định nhiều điểm mới như: Người đủ 17 tuổi trở lên được đăng ký học lái xe; người học lái xe được lựa chọn cơ sở đào tạo lái xe, giáo viên dạy lái theo yêu cầu, được đào tạo hoặc lựa chọn hình thức tự học các kiến thức về pháp luật giao thông đường bộ; người được cơ sở đào tạo xác nhận đã hoàn thành chương trình đào tạo, được lựa chọn và đăng ký với cơ quan quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe để tham dự kỳ sát hạch; kết quả đào tạo, sát hạch lái xe phải thông tin

công khai; sửa đổi một số hạng giấy phép lái xe để phù hợp với Công ước Viên năm 1968...

- Chương IV. Chỉ huy, điều khiển giao thông bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Gồm 07 điều, từ Điều 44 đến Điều 50, quy định về: Chỉ huy, điều khiển giao thông; bảo đảm an toàn giao thông khi có sự cố, tình huống đột xuất; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông tổ chức sự kiện trên đường bộ; bảo đảm an toàn giao thông xe chở hàng siêu trường, siêu trọng, các loại chất nổ, vật phẩm dễ nổ, chất phóng xạ tham gia giao thông đường bộ; kiến nghị về an toàn giao thông đối với công trình đường bộ; phòng ngừa và giải quyết ùn tắc giao thông; trung tâm chỉ huy giao thông.

Các nội dung trên là mới so với Luật Giao thông đường bộ năm 2008 để cụ thể hóa những biện pháp, cơ chế tổ chức giao thông an toàn, phòng ngừa, giải quyết ùn tắc giao thông và khắc phục các bất cập là nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông.

- Chương V. Giải quyết tai nạn giao thông đường bộ

Gồm 03 điều, từ Điều 51 đến Điều 53, quy định về: Trách nhiệm của người điều khiển phương tiện, người liên quan và người có mặt tại hiện trường vụ tai nạn giao thông; phát hiện, tiếp nhận, xử lý tin báo, cứu nạn, cứu hộ tai nạn giao thông; điều tra, giải quyết, thống kê tai nạn giao thông.

Các nội dung trên là những điểm mới so với Luật Giao thông đường bộ năm 2008, bởi vì công tác giải quyết tai nạn giao thông liên quan trực tiếp tới quyền, nghĩa vụ của người dân và liên quan đến trách nhiệm của nhiều cơ quan cần phải luật hóa để bảo đảm sự thống nhất, bảo đảm quyền và nghĩa vụ hợp pháp của các bên có liên quan trong vụ tai nạn giao thông.

- Chương VI. Tuần tra, kiểm soát bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Gồm 04 điều, từ Điều 54 đến Điều 57, quy định về: Nội dung, hình thức và lực lượng thực hiện tuần tra, kiểm soát; dừng phương tiện tham gia giao thông đường bộ để kiểm soát; phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; di chuyển phương tiện vi phạm dừng, đỗ trên đường bộ gây cản trở, ùn tắc giao thông hoặc nguy cơ dẫn đến tai nạn giao thông.

Các nội dung trên là mới so với Luật Giao thông đường bộ năm 2008 để nâng cao hiệu quả công tác phòng ngừa, phát hiện, xử phạt vi phạm; thay đổi phương thức tuần tra, kiểm tra theo hướng hiện đại, nâng cao hiệu lực thực thi pháp luật.

- Chương VII. Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Gồm 02 điều, từ Điều 58 đến Điều 59, quy định về: Nội dung quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; trách nhiệm quản lý nhà nước về

trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Chính phủ; trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Bộ Công an; trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của các Bộ, cơ quan ngang Bộ, Ủy ban nhân dân các cấp. Theo đó, Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; Bộ Công an chịu trách nhiệm trước Chính phủ quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; các Bộ, cơ quan ngang Bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, có trách nhiệm phối hợp với Bộ Công an thực hiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, thực hiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ tại địa phương.

- Chương VIII. Điều khoản thi hành

Gồm 02 điều, từ Điều 60 đến Điều 61, quy định về: Hiệu lực thi hành và quy định chuyển tiếp.

5.2. Một số nội dung cụ thể của dự thảo Luật

Tại Kỳ họp thứ 10 Quốc hội khóa XIV, nhiều đại biểu Quốc hội đã góp ý về nội dung của các chương, điều, khoản, kết cấu của dự thảo Luật; nhiều đại biểu quan tâm đến những quy định mới như điểm của giấy phép lái xe, đấu giá biển số xe ô tô.

Tiếp thu ý kiến của các đại biểu Quốc hội, các bộ, ban, ngành, các cơ quan, tổ chức, cá nhân, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Công an chỉnh lý nội dung chi tiết của dự thảo Luật, như: Phạm vi điều chỉnh, các hành vi bị nghiêm cấm, quy tắc giao thông, điều kiện phương tiện tham gia giao thông và người điều khiển phương tiện tham gia giao thông, tổ chức chỉ huy điều khiển giao thông, giải quyết tai nạn giao thông, tuần tra, kiểm soát, ứng dụng khoa học công nghệ trong bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; chỉnh lý lại kết cấu của các chương, điều cho hợp lý và khoa học hơn.

So với dự thảo Luật trình Quốc hội khóa XIV tại Kỳ họp thứ 10, dự thảo hiện tại không quy định về hình thức cấp biển số xe ô tô thông qua đấu giá, do liên quan đến các quy định về quyền sở hữu tài sản của người dân, Bộ Công an đã báo cáo Chính phủ để trình Quốc hội ban hành Nghị quyết số 73/2022/QH15 về thí điểm đấu giá biển số xe ô tô, thi hành từ ngày 01/7/2023 và được thực hiện trong 03 năm. Về trừ điểm của giấy phép lái xe, dự thảo Luật trình Quốc hội khóa XIV xác định đây là biện pháp quản lý hành chính nhà nước, tuy nhiên nghiên cứu, tiếp thu ý kiến góp ý của nhiều chuyên gia, nhà khoa học và tham khảo kinh nghiệm quốc tế thì đây là một hình thức xử lý vi phạm hành chính, nên cần sửa đổi, bổ sung trong Luật Xử lý vi phạm hành chính, vì vậy, dự thảo Luật hiện tại không quy định về nội dung này, Bộ Công an đang đề xuất Chính phủ báo cáo Quốc hội Nghị quyết thí điểm về trừ điểm giấy phép lái xe đối với người vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông. Dự thảo Luật hiện tại không quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn quản lý nhà nước của các bộ, ngành, nội dung này sẽ do Chính phủ quy định tại các nghị định liên quan./.