

CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 327 /TTr-CP

Hà Nội, ngày 07 tháng 7 năm 2023

TỜ TRÌNH

Dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Kính gửi: Quốc hội

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2020; 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, Chính phủ trình Quốc hội dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG VÀ BAN HÀNH LUẬT

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

- 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 tăng cường pháp chế, bảo đảm kỷ cương xã hội; xây dựng hệ thống pháp luật thống nhất, đồng bộ, khả thi, 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; kiểm 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 tầng¹.

- 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.

¹ Trích: (1) Báo cáo đánh giá kết quả thực hiện nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2016-2020 và phương hướng, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021-2025; (2) Báo cáo chính trị của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII tại Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng; (3) Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021-2030; (4) Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng.

- Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 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 trong tình hình mới đề ra nhiệm vụ: *Tập trung rà soát, hoàn thiện đồng bộ hệ thống pháp luật về giao thông theo hướng quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông gắn với bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và phát triển kinh tế - xã hội; xây dựng, ban hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Luật Đường bộ để cụ thể hóa một bước định hướng trên.*

- 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.*

- 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.*

- Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 09/11/2022 của Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về tiếp tục xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa Việt Nam trong giai đoạn mới đề ra nhiệm vụ: *Tăng cường xây dựng các đạo luật có nội dung cụ thể, hiệu lực trực tiếp.*

- Nghị quyết số 89/2023/QH15 ngày 02/6/2023 của Quốc hội về Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023, trong đó dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ sẽ trình Quốc hội khóa XV cho ý kiến tại kỳ họp thứ 6 (tháng 10/2023) và thông qua tại kỳ họp thứ 7 (tháng 5/2024).

- 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).

Như vậy, việc hoàn thiện thể chế pháp luật trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ là quan điểm chỉ đạo xuyên suốt, thống nhất của Đảng, Nhà nước trong thời gian qua, 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.

2. Cơ sở thực tiễn

Một là, khắc phục những tồn tại, bất cập về chính sách an toàn toàn giao thông đường bộ

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.

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 còn hơn 1,39 triệu trường hợp, sử dụng chất ma túy hơn 6 nghìn trường hợp²...; 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 thương³. 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 người⁴ 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

² Nguồn: thống kê hàng năm của Bộ Công an, tính từ 2009 đến tháng 01/2023.

³ Nguồn: thống kê hàng năm của Bộ Công an, tính từ 2009 đến tháng 01/2023.

⁴ Vụ biểu tình phản đối công ty Formosa trên tuyến quốc lộ 1A vào các năm 2016, 2017; biểu tình phản đối dự Luật Đặc khu trên tuyến quốc lộ 1A tại Bình Thuận vào năm 2018; tụ tập đông người gây cản trở giao thông tại các trạm thu phí BOT trong các năm 2016, 2017, 2018, 2019...

trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa rõ, chưa đầy đủ và sát thực tiễn tình hình giao thông tại Việt Nam⁵.

- 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)⁶; 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.

- Theo thống kê, cả nước hiện nay có khoảng 57,1 triệu giấy phép lái xe, trong đó 47,6 triệu giấy phép lái xe mô tô, 9,5 triệu giấy phép lái xe ô tô. Ý thức tự giác chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông của người điều khiển phương tiện còn hạn chế, vi phạm xảy ra khá phổ biến; kỹ năng điều khiển phương tiện, xử lý tình huống còn kém; trong khi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 còn thiếu các biện pháp, chế tài đủ mạnh để quản lý, kiểm soát và thực thi.

- Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa có quy định cụ thể về quản lý, sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, trung tâm chỉ huy, điều khiển giao thông và chưa xác định cơ quan chịu trách nhiệm chính trong công tác này, dẫn đến đầu tư ứng dụng công nghệ thiếu đồng bộ, chưa đáp ứng yêu cầu trong tình hình mới.

Hai là, 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

⁵ như: Quy định về sử dụng làn đường, chuyển hướng, vượt xe, nhường đường tại nơi đường giao nhau, nhường đường cho người đi bộ, người khuyết tật, người già yếu, các quy định về bảo đảm an toàn cho trẻ em khi tham gia giao thông chưa đầy đủ và đồng bộ... dẫn đến khó khăn trong việc duy trì trật tự giao thông, giảm thiểu hậu quả thiệt hại do tai nạn giao thông và thực thi pháp luật.

⁶ Nguồn: thống kê hàng năm của Bộ Công an, tính từ 2009 đến tháng 1/2023.

hạn chế⁷. 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 lý⁸.

Ba là, khắc phục hạn chế, bất cập trong chính sách về 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

⁷ Trích: Báo cáo đánh giá kết quả thực hiện nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2016-2020 và phương hướng, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021-2025.

⁸ Khi thực hiện không thể chỉ áp dụng Luật Giao thông đường bộ mà phải áp dụng nhiều luật khác nhau như: Luật Đất đai, Luật Đầu thầu, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Đô thị, Luật Quy hoạch, Luật Xây dựng, Luật giá....

giám sát hành trình, camera hành trình chưa rõ ràng dẫn đến hiệu quả quản lý hạn chế⁹.

Chưa có quy định cụ thể trách nhiệm khác của đơn vị kinh doanh vận tải khi thực hiện không đúng các yêu cầu về kinh doanh và điều kiện kinh doanh dẫn đến tai nạn giao thông như: giao phương tiện cho người chưa được khám sức khỏe, ép thời gian giao hàng hoặc tăng chuyến dẫn đến người lái xe phải lái xe quá giờ, làm việc quá thời gian trong ngày theo quy định hoặc lái xe phải chạy quá tốc độ, ép lái xe phải chờ hàng quá tải... Theo thống kê, tai nạn đặc biệt nghiêm trọng do xe kinh doanh vận tải gây ra chiếm khoảng 50% các vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng¹⁰.

Như vậy, 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 và phòng ngừa tai nạn giao thông.

Bốn là, bảo đảm thực hiện đúng chức năng, nhiệm vụ của các bộ, ngành.

Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa 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*. 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, việc phân định nhiệm vụ, quyền hạn của các cơ quan chức năng về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ thiếu rõ ràng, chưa rành mạch dẫn đến quá trình thực hiện còn chồng chéo, 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, làm giảm hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước, chưa giải quyết được thực trạng phức tạp về trật tự, an toàn giao thông đường bộ như mục tiêu đề ra.

Theo thống kê, phân tích của cơ quan chức năng cho thấy tai nạn giao thông do 3 nguyên nhân chính, gồm: Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông vi phạm luật; Phương tiện không bảo đảm an toàn kỹ thuật; Đường sá không bảo đảm an toàn kỹ thuật, tổ chức giao thông bất hợp lý. Hiện nay, người điều khiển phương tiện, hoạt động vận tải, chất lượng an toàn kỹ thuật phương tiện và đường sá do cơ quan về kinh tế - kỹ thuật quản lý, nhưng không có chức năng bảo đảm an ninh, an toàn. Trong khi đó, cơ quan có chức năng bảo đảm an ninh, an toàn lại không quản lý các nội dung này, dẫn đến việc phòng ngừa tai nạn giao thông khó đạt hiệu quả mong muốn. Thực tế hiện nay cho thấy, trong

⁹ Theo báo cáo đánh giá của Bộ Giao thông vận tải trong Hồ sơ dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) trình Quốc hội khóa XIV tại kỳ họp thứ 10.

¹⁰ Nguồn: Theo báo cáo thống kê hàng năm của Bộ Công an

nhiều vụ tai nạn giao thông, trách nhiệm chủ yếu thuộc về người lái xe gây tai nạn mà chưa xác định được trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước.

Năm là, khắc phục những hạn chế, bất cập về phạm vi điều chỉnh của 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 hiện¹¹. 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, kinh doanh và tuân theo quy luật thị trường.*

Sáu là, 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 luật¹².

- 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 logistic¹³. Công ước Viên mà Việt Nam tham gia cũng chỉ điều chỉnh về an toàn giao thông.

¹¹ Phải ban hành hơn 164 văn bản dưới luật.

¹² như: Luật Thi hành án hình sự, Luật Đặc xá, Luật Thi hành tạm giữ, tạm giam được tách ra từ Bộ luật Tố tụng hình sự; Luật Tổ cáo, Luật Khiếu nại được tách ra từ Luật Khiếu nại, Tổ cáo; Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư được tách ra từ Luật Đầu tư (cũ); Luật Giáo dục nghề nghiệp, Luật Giáo dục đại học được tách từ Luật Giáo dục; Luật Sở hữu trí tuệ được tách ra từ Bộ luật Dân sự; Luật An toàn, vệ sinh lao động được tách ra từ Bộ luật Lao động...

¹³ Như: Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Thái Lan, Singapore, Nga, Đức...

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 thủy, 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 thực hiện Luật Giao thông đường bộ hiện hành 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, đồng thời gắn trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước một cách rõ ràng, cụ thể, 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.

II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM CHỈ ĐẠO XÂY DỰNG DỰ ÁN LUẬT

1. Mục đích

Việc xây dựng Luật nhằm tạo cơ sở pháp lý về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, bảo đảm an toàn về tính mạng, sức khỏe cho người tham gia giao thông, xây dựng xã hội trật tự, kỷ cương, an toàn, góp phần bảo đảm tốt hơn quyền con người, quyền công dân theo quy định của Hiến pháp năm 2013 và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

2. Quan điểm chỉ đạo

- Thể chế hóa chủ trương, đường lối của Đảng, cụ thể hóa Hiến pháp năm 2013, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật; các quy định của Luật được cụ thể và có tính khả thi. Bảo đảm thực hiện đầy đủ và hiệu quả chức năng, nhiệm vụ của các bộ, ngành.

- Tổng kết đầy đủ, toàn diện thực tiễn thi hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; kế thừa các quy định của pháp luật còn phù hợp, khắc phục những hạn chế, bất cập để bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong giai đoạn hiện nay và những năm tiếp theo.

- Góp phần bảo vệ an ninh quốc gia, bảo đảm trật tự, an toàn xã hội, đấu tranh phòng, chống tội phạm và các hành vi vi phạm pháp luật trên tuyến giao thông.

- Bảo đảm tính tương thích với các điều ước quốc tế có liên quan mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; tham khảo có chọn lọc pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của các quốc gia trên thế giới bảo đảm phù hợp với điều kiện thực tiễn của Việt Nam.

- Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại trong công tác quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ để nâng cao hiệu quả, tăng cường tính công khai, minh bạch; cải cách thủ tục hành chính, tạo thuận lợi cho nhân dân.

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ ÁN LUẬT

- Quá trình xây dựng Luật, Bộ Công an đã thành lập Ban soạn thảo và Tổ biên tập, gồm đại diện lãnh đạo các bộ, ngành có liên quan; tổng kết thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 trong Công an nhân dân. Dự án Luật đã nhiều lần gửi lấy ý kiến của các bộ, ban, ngành, ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, các cơ quan, tổ chức có liên quan là đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của văn bản. Hồ sơ dự án Luật được đăng tải trên Cổng Thông tin điện tử của Chính phủ, Cổng Thông tin điện tử của Bộ Công an để lấy ý kiến rộng rãi của các tổ chức, cá nhân theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Các ý kiến tham gia đã được cơ quan chủ trì soạn thảo tổng hợp, nghiên cứu tiếp thu và giải trình; đã được thẩm định theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

- Chính phủ đã tổ chức nhiều cuộc họp, ban hành nhiều nghị quyết có liên quan đến dự án Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ và dự án Luật Đường bộ trước khi trình Quốc hội¹⁴.

- Dự án Luật này đã được Quốc hội cho ý kiến tại Kỳ họp thứ 10 Quốc hội khóa XIV. Trên cơ sở ý kiến của các vị đại biểu Quốc hội và nội dung thông báo tại các văn bản: Thông báo số 4152/TTKQH-QPAN ngày 02/12/2020, Báo cáo số 4108/BC-TTKQH ngày 14/11/2020, Báo cáo số 4150/BC-TTKQH ngày 30/11/2020 của Tổng thư ký Quốc hội, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Công an tiếp thu, giải trình đầy đủ, toàn diện theo ý kiến của các vị đại biểu Quốc hội; chỉnh lý, bổ sung dự án Luật theo đúng quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và gửi xin ý kiến Hội đồng dân tộc, các ủy ban của Quốc hội, Văn phòng Trung ương Đảng, Ban Kinh tế Trung ương, Ban Nội chính Trung ương, các bộ, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và cơ quan có liên quan.

Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Công an phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tổ chức 02 cuộc họp với các ban, bộ, ngành liên quan như: Ban Dân vận Trung ương, Văn phòng Chính phủ, Bộ Tư pháp, Bộ Nội vụ, Bộ Quốc phòng, Bộ Lao động, Thương binh và xã hội. Bộ Công an tổ chức hàng trăm hội thảo khoa học lấy ý kiến các chuyên gia, nhà khoa học, nhà quản lý, các đoàn đại biểu Quốc hội ở địa phương, các ban, ngành, đoàn thể, các đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của văn bản; trên cơ sở đó, nghiên cứu, tiếp thu, chỉnh lý hoàn thiện hồ sơ dự án Luật. Theo đó, đa số ý kiến tham gia đều đồng thuận, nhất trí về sự cần thiết ban hành Luật Đường bộ và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ nhằm khắc phục tồn tại, bất cập của Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

Trên cơ sở ý kiến của các đại biểu Quốc hội tại Kỳ họp thứ 10 Quốc hội khóa XIV, ý kiến của các cơ quan, tổ chức, cá nhân, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Công an xây dựng, hoàn thiện và trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội hồ sơ dự án Luật. Ngày 24/3/2022, Chính phủ có Tờ trình số 96/TTr-CP đề nghị Ủy ban Thường vụ Quốc hội bổ sung dự án Luật vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2022.

¹⁴ 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. Ngày 16/3/2022, Chính phủ ban hành Nghị quyết số 37/NQ-CP nhất trí thông qua các nội dung, chính sách của dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và dự án Luật Đường bộ để báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, bổ sung vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2022. Ngày 09/02/2023, Chính phủ ban hành Nghị quyết số 16/NQ-CP giao Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải tiếp tục phối hợp chặt chẽ với Bộ Tư pháp, các cơ quan của Quốc hội để thống nhất về quy trình, thủ tục trình bổ sung 02 dự án Luật vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023.

- Ngày 15/4/2022, Chính phủ có Báo cáo số 130/BC-CP về việc tiếp thu, giải trình ý kiến của đại biểu Quốc hội tại Kỳ họp thứ 10 Quốc hội khóa XIV về dự án Luật; ngày 16/4/2022, Ban cán sự Đảng Chính phủ có Tờ trình số 738-TTr/BCSĐCP về tách Luật Giao thông đường bộ thành dự án Luật Đường bộ và dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ trình Bộ Chính trị. Tiếp thu ý kiến chỉ đạo của Bộ Chính trị, ý kiến tham gia của Đảng đoàn Quốc hội, ngày 27/11/2022, Chính phủ có Báo cáo số 469/BC-CP về các dự án Luật; ngày 19/12/2022, Chính phủ có Tờ trình số 492/TTr-CP về dự án Luật Lực lượng tham gia bảo vệ an ninh, trật tự ở cơ sở và dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ gửi Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

Ngày 28/02/2023, Chính phủ có Tờ trình số 47/TTr-CP gửi Ủy ban Thường vụ Quốc hội về dự kiến Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, điều chỉnh năm 2023, trong đó đề nghị bổ sung dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023. Cùng ngày, Chính phủ có Tờ trình số 48/TTr-CP và Báo cáo số 49/BC-CP về dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ trình Quốc hội.

IV. VỀ BÁO CÁO Ý KIẾN CHỈ ĐẠO CỦA BỘ CHÍNH TRỊ

Ngày 04/10/2022, Văn phòng Trung ương Đảng có Văn bản số 4979-CV/VPTW về việc thông báo ý kiến của Bộ Chính trị tại phiên họp ngày 10/9/2022 giao: *Đảng đoàn Quốc hội chủ trì, phối hợp với Ban cán sự Đảng Chính phủ nghiên cứu ý kiến các cơ quan, tiếp thu ý kiến của Bộ Chính trị và kết luận của đồng chí Tổng Bí thư, tiếp tục làm rõ sự cần thiết, cơ sở chính trị, căn cứ pháp lý, nội dung các dự án luật, cân nhắc thời điểm phù hợp để báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định bổ sung Chương trình xây dựng pháp luật của Quốc hội theo quy định.*

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Bộ Chính trị, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Công an nghiên cứu, báo cáo giải trình các ý kiến và có Báo cáo số 469/BC-CP ngày 27/11/2022 kèm theo hồ sơ dự án Luật báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội, trong đó đề nghị Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, cho ý kiến đề trình Quốc hội trong năm 2023.

V. VỀ BÁO CÁO TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN CỦA CÁC ĐẠI BIỂU QUỐC HỘI TẠI KỲ HỌP THỨ 10 QUỐC HỘI KHÓA XIV VÀ TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN THẨM TRA NGÀY 10/4/2023, Ý KIẾN CỦA ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI TẠI PHIÊN HỌP CHUYÊN ĐỀ PHÁP LUẬT THÁNG 4/2023.

1. Về báo cáo tiếp thu, giải trình ý kiến của các đại biểu Quốc hội tại Kỳ họp thứ 10 Quốc hội khóa XIV

Ngày 02/12/2020, Tổng thư ký Quốc hội có Văn bản số 4152/TTKQH-QPAN gửi Chính phủ thông báo kết quả phiếu xin ý kiến các đại biểu Quốc hội

khóa XIV tại Kỳ họp thứ 10 và tổng hợp ý kiến thảo luận của các đại biểu Quốc hội tại Tổ và tại Hội trường về dự án Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đề nghị Chính phủ nghiên cứu, tiếp thu, giải trình, tập trung vào 5 nhóm vấn đề: (1) Sự cần thiết ban hành Luật; (2) Tên gọi của dự thảo Luật; (3) Thời điểm trình Quốc hội cho ý kiến và thông qua; (4) Quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe; (5) Nội dung chi tiết của dự thảo Luật. Ngày 15/4/2022, Chính phủ đã có báo cáo số 130/BC-CP ngày 15/4/2022 về việc tiếp thu, giải trình ý kiến đại biểu Quốc hội tại Kỳ họp thứ 10 Quốc hội khóa XIV với những nội dung chính như sau:

1.1. Về sự cần thiết ban hành Luật

Nhiều ý kiến đại biểu Quốc hội tán thành sự cần thiết ban hành Luật. Một số ý kiến đề nghị cân nhắc về việc xây dựng Luật. Về vấn đề này, tại các Tờ trình số 83/TTr-CP ngày 18/3/2022, Tờ trình số 96/TTr-CP ngày 24/3/2022 của Chính phủ báo cáo Quốc hội đã trình bày cụ thể các cơ sở chính trị, pháp lý và thực tiễn. Chính phủ xin báo cáo, làm rõ thêm một số nội dung như sau:

Chính phủ nhận thấy việc xây dựng và ban hành dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ là cần thiết, Chính phủ đã tổ chức nhiều cuộc họp, thảo luận, đánh giá kỹ, khách quan và thống nhất trước khi báo cáo Quốc hội. Chính phủ đã ban hành 06 Nghị quyết (Nghị quyết số 07/NQ-CP ngày 17/02/2020, số 70/NQ-CP ngày 14/5/2020, số 123/NQ-CP ngày 31/8/2020, số 13/NQ-CP ngày 30/01/2022, số 37/NQ-CP ngày 16/3/2022 và số 16/NQ-CP ngày 09/02/2023). Đây là sự thể chế hóa quan điểm, đường lối chỉ đạo xuyên suốt, thống nhất của Đảng, là đòi hỏi tất yếu, khách quan của thực tiễn, phù hợp với sự thay đổi, vận động, phát triển của xã hội để đáp ứng yêu cầu bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, vận tải đường bộ trong tình hình mới.

Về cơ sở thực tiễn, Chính phủ nhận thấy việc xây dựng 02 dự án Luật là sự bổ sung những thiếu hụt về chính sách trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008, đó là thiếu hụt về chính sách trật tự, an toàn giao thông (trật tự, an toàn cho người đi đường), chính sách về đầu tư, xây dựng, phát triển, quản lý kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ (xây dựng đường sá), an toàn kỹ thuật phương tiện là cơ sở để phát triển nền công nghiệp ô tô và chính sách về kinh doanh vận tải đường bộ; phù hợp với xu thế xây dựng pháp luật trong điều kiện xây dựng, hoàn thiện Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa; phù hợp với kinh nghiệm lập pháp quốc tế. 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 thủy, 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 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.*

Chính phủ đã nghiên cứu phương án bổ sung các chế định liên quan và giữ nguyên một luật như hiện nay nhưng như vậy sẽ không phù hợp và không khắc phục được những bất cập hiện nay, bởi vì: (1) Luật vẫn tiếp tục điều chỉnh 3 lĩnh vực lớn với mục tiêu và đối tượng khác nhau; (2) Tên của luật không phù hợp với nội hàm của luật, việc liên kết các chế định trong các chính sách rất khó khăn; (3) Số lượng điều luật lớn dẫn đến việc tiếp cận, tra cứu của người tham gia giao thông gặp khó khăn.

1.2. 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.

1.3. 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.

1.4. 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 6 (tháng 10/2023).

1.5. Về những 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*.

2. Về tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm tra của Ủy ban Quốc phòng và An ninh ngày 10/4/2023 và ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại phiên họp chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 4 (ngày 13/4/2023)

Các ý kiến tập trung vào những vấn đề sau: (1) Đối tượng, phạm vi điều chỉnh và bố cục của dự thảo Luật; (2) các chính sách, nội dung lớn trong dự thảo luật; (3) quy định rõ cơ quan chịu trách nhiệm quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe trong dự thảo luật; (4) thời điểm trình Quốc hội cho ý kiến và xem xét, thông qua dự án luật. Cụ thể như sau:

2.1. Về đối tượng, phạm vi điều chỉnh và bố cục của dự thảo Luật

- Một số ý kiến đề nghị tiếp tục rà soát để phân định rõ ràng hơn các nội dung được điều chỉnh trong dự thảo Luật này và dự thảo Luật Đường bộ; đề nghị thu hút các quy định liên quan đến “*phương tiện giao thông đường bộ*” từ dự thảo Luật Đường bộ sang quy định tại dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Chính phủ đã giao Bộ Công an đã phối hợp với Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu các ý kiến trên; rà soát phạm vi, nội dung điều chỉnh, bố cục của dự thảo Luật này và dự thảo Luật Đường bộ để hoàn thiện, bảo đảm sự thống nhất giữa hai Luật này, không để chồng chéo, trùng lặp, gây khó khăn trong triển khai thực hiện; phân định rõ ràng hơn trách nhiệm quản lý nhà nước và trách nhiệm thực thi của các cơ quan, lực lượng chức năng để bảo đảm hiệu lực, hiệu quả, đúng với chức năng, nhiệm vụ và lĩnh vực phụ trách.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định trách nhiệm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở các địa bàn đặc thù như khu đô thị, khu công nghiệp, khu vực cơ quan, xí nghiệp có đường nội khu và khu vực đất quốc phòng cho người dân sử dụng đường bộ trong nội khu, vì cho rằng thực tế công tác phối hợp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ tại những khu vực này còn gặp khó khăn, nhất là trong xử lý vi phạm và giải quyết tai nạn giao thông.

Tiếp thu ý kiến tham gia, Chính phủ đã chỉ đạo cơ quan soạn thảo đã sửa lại khái niệm về tai nạn giao thông trong đó mở rộng phạm vi xảy ra tai nạn giao thông ngoài xảy ra trên đường bộ còn mở rộng thêm "các địa bàn giao thông công cộng khác" để điều chỉnh và xử lý các vụ tai nạn giao thông xảy ra ở các địa bàn đặc thù như khu đô thị, khu công nghiệp, khu vực cơ quan, xí nghiệp có đường nội khu và khu vực đất quốc phòng cho người dân sử dụng đường bộ trong nội khu.

2.2. Về các chính sách, nội dung lớn trong dự thảo luật

a) Về quy tắc giao thông đường bộ (Chính sách 1 và Chương II dự thảo Luật)

Về đề nghị nghiên cứu một số ý kiến để tiếp thu cho phù hợp: (1) rà soát các quy định về hệ thống báo hiệu đường bộ để bảo đảm tính thống nhất với dự thảo Luật Đường bộ; (2) tiếp tục nghiên cứu, nội luật hóa các quy định của Công ước viên 1968 về GTĐB cho đầy đủ; (3) ngoài trẻ em, người già, người khuyết tật cần bổ sung đối tượng phụ nữ mang thai là đối tượng điều chỉnh trong tham gia giao thông; (4) quy định không sử dụng các loại còi có công suất lớn hoặc gây âm thanh lớn trong khu vực đô thị, khu vực tập trung dân cư, khu vực gần bệnh viện, trường học; (5) quy định thời gian lái xe tối đa trong ngày đối với lái xe để đảm bảo an toàn cho lái xe và người tham gia giao thông khác; (6) quy định danh mục chất kích thích mạnh khác tại khoản 2 Điều 8 (hiện nay chưa có quy định về vấn đề này); (7) bổ sung quy định nguyên tắc tham gia giao thông tại nơi tập trung đông người như cổng trường học và các cơ sở y tế...

Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Công an đã phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải rà soát, chỉnh sửa các quy định về hệ thống báo hiệu đường bộ trong Luật

Trật tự, an toàn giao thông đường bộ để bảo đảm tính thống nhất với dự thảo Luật Đường bộ; nghiên cứu, nội luật hóa các quy định của Công ước viên 1968 về giao thông đường bộ để bổ sung vào dự thảo Luật cho đầy đủ. Bổ sung quy định điều chỉnh đối tượng phụ nữ mang thai tham gia giao thông vào Điều 29. Bổ sung quy định không sử dụng các loại còi trong thời gian từ 22 giờ đến 5 giờ tại khu vực bệnh viện vào khoản 2 Điều 20.

b) Điều kiện phương tiện tham gia giao thông đường bộ; người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ (Chính sách 2 và Chương III dự thảo Luật)

- Về điều kiện phương tiện tham gia giao thông đường bộ: Đề nghị nghiên cứu một số ý kiến sau để tiếp thu cho phù hợp: (1) Đề nghị bổ sung quy định về điều kiện tham gia giao thông của các loại phương tiện giao thông đa tính năng; trách nhiệm của người điều khiển đối với các loại phương tiện giao thông tự hành; (2) bổ sung quy định về điều kiện hoạt động loại hình ô tô điện, xe máy điện, xe điện 3 bánh, 4 bánh chuyên dụng để được cấp phép, đăng ký, tạo điều kiện cho loại hình này được hoạt động (các loại phương tiện này ngày càng phổ biến; bổ sung quy định tiêu chuẩn an toàn đối với xe gắn máy; bổ sung quy định về các trang bị an toàn trên xe (3) bổ sung quy định điều kiện các thiết bị lắp thêm trên phương tiện (độ xe).

Chính phủ chỉ đạo Bộ Công an tiếp thu và đã quy định những nội dung thuộc về an toàn tham gia giao thông của phương tiện giao thông đa tính năng trong dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; còn những nội dung khác thuộc về kỹ thuật an toàn phương tiện thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường bộ, đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu.

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

Ý kiến tham gia: (1) nghiên cứu tính khả thi của việc tích hợp GPLX với Thẻ căn cước công dân trong điều kiện hoàn thiện cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư; (2) quy định tuổi người được đăng ký học lái xe cho phù hợp; (3) quy định về quản lý giấy phép lái xe quốc tế với người nước ngoài; điều kiện cấp giấy phép lái xe cho người khuyết tật; điều kiện thu hồi giấy phép lái xe vì lý do sức khỏe; đào tạo tại nhà trường hoặc trực tuyến đối với trẻ em trước khi sử dụng xe máy điện, xe đạp điện, xe dưới 50cc.

Chính phủ đã chỉ đạo cơ quan soạn thảo tiếp thu và chỉnh lý trong dự thảo luật tại các Điều 38, Điều 39, Điều 40, Điều 41, Điều 54 và Điều 60.

c) Về chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ (Chính sách 3, Chương IV dự thảo Luật):

Đề nghị chuyển một số quy định trong dự thảo Luật Đường bộ sang quy định tại dự thảo Luật này như quy định về xe vận chuyển hàng siêu trường siêu

trọng, các loại chất nổ, vật phẩm dễ nổ, chất phóng xạ (Điều 47); kiến nghị về an toàn giao thông đối với công trình đường bộ đang khai thác sử dụng (Điều 48)...

Chính phủ đã chỉ đạo cơ quan soạn thảo tiếp thu, chỉnh lý trong dự thảo luật tại Điều 47, Điều 48.

d) Về giải quyết tai nạn giao thông đường bộ (Chính sách 4, Chương V dự thảo Luật)

Về đề nghị nghiên cứu các ý kiến: (1) Đề nghị thiết kế các điều theo trách nhiệm của từng cơ quan, địa phương và những người có liên quan (như tại dự thảo Luật đã trình tại Kỳ họp thứ 10 Quốc hội khóa XIV) hoặc theo các bước giải quyết tai nạn giao thông; (2) bổ sung các quy định về: Nguyên tắc điều tra, giải quyết tai nạn giao thông; kiểm tra giấy tờ của người điều khiển phương tiện; bắt buộc xác định nồng độ cồn; kiểm tra, khám nghiệm phương tiện; thời hạn cập nhật thông tin về tai nạn giao thông; trường hợp liên quan đến người và phương tiện của nước ngoài; tai nạn giao thông liên quan đến phương tiện giao thông chở hóa chất độc hại, vật liệu nổ... cần phong tỏa nơi xảy ra tai nạn; tổ chức cứu nạn, cứu hộ; bảo vệ hiện trường; áp dụng các biện pháp, tiến bộ khoa học kỹ thuật trong giải quyết tai nạn giao thông; giải quyết tai nạn giao thông có dấu hiệu tội phạm, liên quan đến người, phương tiện của quân đội; trách nhiệm giải quyết, phối hợp giải quyết tai nạn giao thông; (3) tiếp tục nghiên cứu, luật hóa các quy định tại Thông tư số 63/2020/TT-BCA ngày 19/6/2020 của Bộ Công an về quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn GTĐB của lực lượng cảnh sát giao thông; (4) cân nhắc quy định trách nhiệm cơ quan y tế, vì cơ sở y tế cấp dưới không đủ tiêu chuẩn, khả năng để cấp cứu tai nạn giao thông.

Chính phủ đã chỉ đạo cơ quan soạn thảo tiếp thu và chỉnh lý trong dự thảo luật, tại các Điều 51, Điều 52, Điều 53.

đ) Về tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Chính sách 5 và Chương VI dự thảo Luật)

Về đề nghị nghiên cứu: (1) Quy định cụ thể hơn trường hợp Cảnh sát giao thông huy động phương tiện GTĐB, trách nhiệm bồi thường thiệt hại và rà soát để bảo đảm tính thống nhất trong hệ thống pháp luật, nhất là với quy định của Luật trưng mua trưng dụng tài sản; giới hạn phạm vi được huy động phương tiện, hoàn trả sau khi tình huống khẩn cấp không còn; (2) bổ sung các quy định về các biện pháp bảo đảm TTATGTĐB; (3) hiện nay, ngoài Cảnh sát giao thông còn có một số lực lượng khác cũng độc lập tổ chức tuần tra, kiểm soát, dừng phương tiện, xử phạt vi phạm hành chính về TTGTĐB dẫn đến sự chồng chéo về nhiệm vụ, gây phiền hà cho người dân; (4) bổ sung quy định về quản lý, sử

dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGTĐB, trung tâm chỉ huy, điều khiển giao thông, vì Tờ trình đã nêu nhưng dự thảo Luật còn thiếu; bổ sung quy định việc lắp đặt, quản lý, sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ để bảo đảm TTATGT (không chỉ trang bị thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ cho Cảnh sát giao thông để phục vụ tuần tra, kiểm soát)...

Chính phủ đã chỉ đạo cơ quan soạn thảo tiếp thu và chỉnh lý trong dự thảo luật, tại các Điều 54, Điều 55, Điều 56 và Điều 58.

e) Về quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Chính sách 6 và Chương VII dự thảo Luật)

- Có ý kiến cho rằng, hạ tầng đường bộ và TTATGTĐB đều liên quan đến trách nhiệm của nhiều bộ, ngành, nên đề nghị phân định rõ ràng, rành mạch lĩnh vực đường bộ và lĩnh vực TTATGTĐB để quy định rõ hơn về trách nhiệm quản lý nhà nước, nhất là trách nhiệm chủ trì, trách nhiệm phối hợp cho phù hợp với chỉ đạo của Đảng: *“Một cơ quan thực hiện nhiều việc và một việc chỉ giao một cơ quan chủ trì thực hiện và chịu trách nhiệm chính”*¹⁵, tránh chồng chéo, mâu thuẫn, trùng lặp.

- Có ý kiến cho rằng, tại Điều 91 dự thảo Luật Đường bộ quy định Bộ giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về GTĐB nói chung, bao hàm cả lĩnh vực TTATGTĐB là không phù hợp; quy định trách nhiệm của Chính phủ trong quản lý nhà nước cũng chưa thực sự hợp lý, thống nhất¹⁶.

- Có ý kiến đề nghị cân nhắc việc quy định trách nhiệm của các bộ, ngành trong Luật này, vì cho rằng theo khoản 3 Điều 33 Luật Tổ chức Chính phủ thì Chính phủ có nhiệm vụ, quyền hạn: *“quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, cơ cấu tổ chức của Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ”*.

- Có ý kiến đề nghị quy định thống nhất về xây dựng cơ sở dữ liệu giao thông đường bộ, đồng thời có sự phân công phân cấp hợp lý trong việc cập nhật, chia sẻ, khai thác dữ liệu giữa các bộ ngành và địa phương; quy định thống nhất trong thống kê tai nạn giao thông.

Chính phủ giải trình như sau: Dự thảo 2 luật cũng đã thể hiện rõ: *Bộ Công an* chịu trách nhiệm trước Chính phủ quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (khoản 2 Điều 59 dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ). *Bộ Giao thông vận tải* chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện

¹⁵ Theo Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017, Hội nghị lần thứ sáu Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII Một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả.

¹⁶ Điều 90 Luật Đường bộ và Khoản 1 Điều 59 Luật TTATGTĐB

quản lý nhà nước về giao thông đường bộ (Điều 91 dự thảo Luật Đường bộ). Về nội dung quản lý nhà nước của từng lĩnh vực đã được quy định cụ thể, tách bạch tại Điều 58 dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Điều 89 dự thảo Luật Đường bộ. Mặt khác, việc quy định trách nhiệm của Chính phủ và các bộ, ngành trong dự thảo luật không trái với Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và thực tế đã có nhiều luật cũng quy định như vậy. Tuy nhiên, Chính phủ đã chỉ đạo ban soạn thảo 2 luật cần tiếp tục rà soát, chỉnh lý, hoàn thiện nội dung trong từng điểm, khoản, điều của chương quản lý nhà nước.

2.3. Về quy định rõ cơ quan chịu trách nhiệm quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe trong dự thảo luật

Chính phủ đã chỉ đạo cơ quan soạn thảo tiếp thu và quy định rõ Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm về công tác này, tại các Điều 41, Điều 42, Điều 43 và Điều 60.

2.4. Về thời điểm trình Quốc hội cho ý kiến và xem xét, thông qua

Ý kiến tham gia: Đối với dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và dự án Luật Đường bộ, Thường trực Ủy ban Quốc phòng và An ninh đề nghị đưa vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, theo tiến độ cùng trình Quốc hội cho ý kiến tại Kỳ họp thứ 7 và xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ 8 theo trình tự xem xét, thông qua tại hai kỳ họp Quốc hội (lùi 02 kỳ so với đề xuất của Chính phủ). Tuy nhiên, một số ý kiến đề nghị trình Quốc hội cho ý kiến tại Kỳ họp thứ 6 và xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ 7 (lùi 01 kỳ so với đề xuất của Chính phủ).

Chính phủ nhận thấy thời gian chuẩn bị 02 dự án Luật này đã kỹ lưỡng, trải qua nhiều lần lấy ý kiến, thẩm định, thẩm tra và do tính chất cấp bách của nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, phát triển kết cấu hạ tầng, với mục tiêu bảo đảm an toàn tính mạng, sức khỏe cho người dân và phục vụ phát triển kinh tế, xã hội của đất nước, vì vậy Chính phủ đề nghị trình Quốc hội khóa XV cho ý kiến đồng thời 2 dự án Luật tại Kỳ họp thứ 6 và xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ 7.

VI. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO LUẬT

Dự thảo Luật gồm 08 chương, 62 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: sửa đổi một số hạng giấy phép lái xe để phù hợp với Công ước Viên năm 1968 và có kế thừa phân hạng còn phù hợp của Luật Giao thông đường bộ năm 2008; bổ sung quy định về giấy phép lái xe quốc tế; quy định về các trường hợp cấp, cấp đổi, cấp lại thu hồi giấy phép lái xe.

- 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, luật hóa một số quy định về nguyên tắc, trình tự điều tra, giải quyết vụ tai nạn giao thông đường bộ.

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 05 điều, từ Điều 54 đến Điều 58, quy định về: Nội dung, hình thức và lực lượng thực hiện tuần tra, kiểm soát; căn cứ 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; huy động người, phương tiện, thiết bị dân sự trong trường hợp cấp bách; 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; sử dụng, phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ

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 59 đến Điều 60, 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 61 đến Điều 62, quy định về: Hiệu lực thi hành và quy định chuyển tiếp.

VII. ĐÁNH GIÁ TÍNH THỐNG NHẤT CỦA DỰ THẢO LUẬT VỚI CÁC VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT TRONG CÙNG LĨNH VỰC VÀ CÁC LĨNH VỰC CÓ LIÊN QUAN; TÍNH TƯƠNG THÍCH CỦA DỰ THẢO LUẬT VỚI ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ CÓ LIÊN QUAN MÀ VIỆT NAM LÀ THÀNH VIÊN

1. Đánh giá tính thống nhất của dự thảo Luật với các văn bản quy phạm pháp luật trong cùng lĩnh vực và các lĩnh vực có liên quan

Qua rà soát, cho thấy các quy định trong dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ thống nhất với quy định của các văn bản quy phạm pháp luật trong hệ thống pháp luật hiện hành của Nhà nước ta, cụ thể như sau:

- Các quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, trách nhiệm của Chính phủ, các bộ, ủy ban nhân dân các cấp tại các chương của dự thảo Luật thống nhất với các luật: Luật Tổ chức Chính phủ năm 2015; Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2019; Luật Công an nhân dân năm 2018...

- Các quy định về đăng ký, quản lý phương tiện tham gia giao thông đường bộ quy định tại Chương III dự thảo Luật thống nhất với các luật: Bộ luật Dân sự năm 2015; Luật Quản lý, sử dụng tài sản công năm 2017... Các quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe quy định tại Chương III dự thảo Luật thống nhất với các luật: Luật Giáo dục nghề nghiệp năm 2014; Bộ luật Lao động năm 2019; Luật Đầu tư năm 2020...

- Các quy định về giải quyết tai nạn giao thông tại Chương V dự thảo Luật thống nhất với các luật: Luật Tổ chức cơ quan điều tra hình sự năm 2015; Bộ luật Hình sự năm 2015 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ luật Hình sự năm 2017; Bộ luật Tố tụng hình sự năm 2015...

- Các quy định về tuần tra, kiểm soát tại Chương VI dự thảo Luật thống nhất với các luật: Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2020...

2. Đánh giá về tính thống nhất với dự thảo Luật Đường bộ

Hai dự thảo Luật đã phân định rõ về phạm vi điều chỉnh; không chồng chéo, trùng lặp về nội dung của các chương, điều; các thuật ngữ được rà soát, nhất là những thuật ngữ chuyên môn dễ gây nhầm lẫn giữa lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông và kỹ thuật giao thông, phù hợp với phạm vi điều chỉnh của từng Luật. Giữa hai Luật có mối liên hệ, gắn kết và thống nhất.

3. Đánh giá tính tương thích của dự thảo Luật với điều ước quốc tế có liên quan mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên

Qua rà soát cho thấy các quy định trong dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ phù hợp với các điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, như: Công ước quốc tế năm 1968 về Giao thông đường bộ và Công ước quốc tế năm 1968 về Biển báo - Tín hiệu đường bộ; Công ước quốc tế về các quyền dân sự và chính trị năm 1966, Công ước của Liên Hợp Quốc về quyền trẻ em năm 1989...

VIII. KIẾN NGHỊ

Thực hiện 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, Đảng đoàn Quốc hội đã ban hành Đề án số 292-ĐA/ĐĐQH15 ngày 20/10/2021, trong đó đề ra nhiệm vụ xây dựng dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Đến nay, dự án Luật đã được Chính phủ chỉnh lý, hoàn thiện trên cơ sở đã tiếp thu ý kiến chỉ đạo của Bộ Chính trị, ý kiến của các đại biểu Quốc hội tại Kỳ họp thứ 10 Quốc hội khóa XIV; theo đó, Chính phủ đã có Tờ trình số 83/TTr-CP ngày 18/3/2022, Tờ trình số 96/TTr-CP ngày 24/3/2022, Báo cáo số 469/BC-CP

ngày 27/11/2022, Tờ trình số 48/TTr-CP ngày 28/02/2023 báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc, Tờ trình số 141/TTr-CP ngày 26/4/2023 báo cáo Quốc hội về dự án Luật. Vì vậy, Chính phủ đề nghị Quốc hội cho ý kiến về dự án Luật tại Kỳ họp thứ 6 và xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ 7 Quốc hội khóa XV.

Trên đây là Tờ trình về dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Chính phủ kính trình Quốc hội xem xét và cho ý kiến./.

(Xin trình kèm theo: (1) Dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; (2) Báo cáo tổng kết 13 năm thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 của lực lượng Công an nhân dân; (3) Báo cáo đánh giá tác động của chính sách trong dự án Luật; (4) Báo cáo rà soát các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự án Luật; (5) Báo cáo lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong dự án Luật; (6) Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến của đại biểu Quốc hội khóa XIV và các cơ quan có liên quan về dự án Luật; (7) Báo cáo tổng hợp những thay đổi giữa dự thảo Luật Bảo đảm trật tự, ATGT đường bộ trình Quốc hội khóa XIV kỳ họp thứ 10 và dự thảo Luật Trật tự, ATGT đường bộ trình Quốc hội khóa XV; (8) Báo cáo đánh giá tác động của thủ tục hành chính).

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng (để báo cáo);
- Văn phòng Quốc hội;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Tổng Thư ký Quốc hội;
- Ủy ban Quốc phòng và An ninh của Quốc hội;
- Ủy ban Pháp luật của Quốc hội;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ;
- VPCP: BTCN, PCN Cao Huy, các Vụ: NC, TCCV, QHDP;
- Lưu: VT, PL (2).

80

**TM. CHÍNH PHỦ
TUQ. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG BỘ CÔNG AN**



Đại tướng Tô Lâm