|  |  |
| --- | --- |
| **CHÍNH PHỦ** | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: 48/TTr-CP | *Hà Nội, ngày 28 tháng 02 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 Ðại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Ðảng 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; 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[[1]](#footnote-1).

- 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*.

- 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.*

- 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, 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[[2]](#footnote-2)*.

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 năngđã 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[[3]](#footnote-3)...; 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[[4]](#footnote-4). 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[[5]](#footnote-5) 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[[6]](#footnote-6).

- 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)[[7]](#footnote-7); 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.

*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 hạn chế[[8]](#footnote-8). 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[[9]](#footnote-9).

*Ba là, 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[[10]](#footnote-10)*.* 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.

*Bốn là, 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[[11]](#footnote-11). *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.*

*Năm 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 luật[[12]](#footnote-12).

- 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[[13]](#footnote-13). 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.

**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 hội[[14]](#footnote-14).

- 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 triệt để tốn 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.

**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 để 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**

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. 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, qua hơn 4 năm chuẩn bị (từ năm 2019 đến năm 2022), 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 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 *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.

*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.

*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.

*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*

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.

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

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.

**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, uỷ 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 lắp 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, như phần giải thích từ ngữ, tên của Chương III dự thảo Luật Đường bộ là “*Phương tiện giao thông đường bộ*”, tên của Mục 1 Chương III dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ là “*Điều kiện* *phương tiện tham gia giao thông đường bộ*”. Theo đó, Chương “Phương tiện giao thông đường bộ” trong dự thảo Luật Đường bộ nội dung quy định về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông trong các khâu từ sản xuất, lắp ráp đến nhập khẩu và tham gia giao thông; về niên hạn sử dụng xe; về trung tâm đăng kiểm, trạm kiểm tra khí thải, bảo dưỡng, bảo hành xe cơ giới; về đăng kiểm viên… là cơ sở để phát triển công nghiệp ô tô, là khung pháp lý cho các loại phương tiện mới, phương tiện giao thông thông minh.

Mục 1 Chương III dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ quy định về “Điều kiện phương tiện tham gia giao thông đường bộ” gồm các nội dung như: Điều kiện phương tiện tham gia giao thông phải đảm bảo các yêu cầu về đăng ký, gắn biển số, an toàn kỹ thuật, bảo hiểm…; quy định về cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký, 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*…*

Như vậy, việc quy định ở 2 dự thảo Luật là phù hợp với phạm vi điều chỉnh của từng Luật, một Luật quy định về kỹ thuật an toàn phương tiện, một Luật quy định về điều kiện tham gia giao thông, điều kiện lưu hành phương tiện để bảo đảm an toàn. Giữa 02 Luật có mối liên hệ, không mâu thuẫn, chia cắt cơ học, có sự gắn kết, thống nhất với các chế định khác trong mỗi dự thảo Luật.

**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...

**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 và Báo cáo số 469/BC-CP ngày 27/11/2022 báo cáo Ủy ban Thường vụ 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 5 Quốc hội khóa XV (tháng 5 năm 2023).

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 thẩm định của Bộ Tư pháp; (3) Báo cáo tổng kết 13 năm thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 của lực lượng Công an nhân dân; (4) Báo cáo đánh giá tác động của chính sách trong dự án Luật; (5) Báo cáo rà soát các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự án Luật; (6) Báo cáo lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong dự án Luật; (7) 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; (8) 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; (9) 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;  - Tổng Thư ký Quốc hội;  - Ủy ban Quốc phòng và An ninh của Quốc hội;  - Ủy ban Pháp luật của Quốc hội;  - Bộ Tư pháp, Bộ Công an;  - VPCP: BTCN, PCN Cao Huy,  các Vụ: NC, TCCV, QHĐP;  - Lưu: VT, PL (2). |  | **TM. CHÍNH PHỦ**  **TUQ. THỦ TƯỚNG**  **BỘ TRƯỞNG BỘ CÔNG AN**  **Đại tướng Tô Lâm** |

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 khoá 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. [↑](#footnote-ref-1)
2. Nguồn: thống kê hàng năm của Bộ Công an, tính từ 2009 đến tháng 01/2023. [↑](#footnote-ref-2)
3. Nguồn: thống kê hàng năm của Bộ Công an, tính từ 2009 đến tháng 01/2023. [↑](#footnote-ref-3)
4. Nguồn: thống kê hàng năm của Bộ Công an, tính từ 2009 đến tháng 01/2023. [↑](#footnote-ref-4)
5. 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… [↑](#footnote-ref-5)
6. 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…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. [↑](#footnote-ref-6)
7. Nguồn: thống kê hàng năm của Bộ Công an, tính từ 2009 đến tháng 1/2023. [↑](#footnote-ref-7)
8. 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. [↑](#footnote-ref-8)
9. Khi thực hiện không thể chỉ áp dụng Luật Giao thông đường bộ mà phải áp dụng nhiều luật khác nhaunhư: Luật Đất đai, Luật Đấu 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.... [↑](#footnote-ref-9)
10. 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. [↑](#footnote-ref-10)
11. Phải ban hành hơn 164 văn bản dưới luật. [↑](#footnote-ref-11)
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 Tố cáo, Luật Khiếu nại được tách ra từ Luật Khiếu nại, Tố 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... [↑](#footnote-ref-12)
13. Như: Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Thái Lan, Singapore, Nga, Đức… [↑](#footnote-ref-13)
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 Uỷ 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. [↑](#footnote-ref-14)