

CHƯƠNG TRÌNH

Tọa đàm “Dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ”

- **Chủ trì Tọa đàm:** Đồng chí Đại tá Hoàng Anh Tuấn - Phó Giám đốc Công an tỉnh.
- **Thời gian:** Bắt đầu lúc 14 giờ 00 phút ngày 09/5/2024 (thứ Năm).
- **Địa điểm:** Phòng họp số 1 - Công an tỉnh.

TT	Nội dung	Thực hiện
1	Tuyên bố lý do, giới thiệu đại biểu	Đ/c Trung tá Đào Thái Sang Phó Trưởng phòng Tham mưu
2	Khai mạc Hội nghị	Đ/c Đại tá Hoàng Anh Tuấn Phó Giám đốc Công an tỉnh
3	Báo cáo tổng quan về dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ	Lãnh đạo Phòng Cảnh sát giao thông
4	Thảo luận (không quá 07 phút/01 tham luận)	Đ/c Đại tá Hoàng Anh Tuấn Phó Giám đốc Công an tỉnh điều hành
5	Phát biểu kết luận và bế mạc Tọa đàm	Đ/c Đại tá Hoàng Anh Tuấn Phó Giám đốc Công an tỉnh

BAN TỔ CHỨC

BỘ CÔNG AN
CÔNG AN TỈNH QUẢNG NGÃI



TÀI LIỆU TỌA ĐÀM
DỰ ÁN LUẬT TRẬT TỰ, AN TOÀN
GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Quảng Ngãi, tháng 5 năm 2024

DANH MỤC TÀI LIỆU

STT	NỘI DUNG	Số trang
1.	Dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.	1
2.	Tài liệu tuyên truyền Dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.	72
3.	Dự thảo Báo cáo giải trình, tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.	96
4.	Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh: Báo cáo tổng hợp ý kiến góp ý Dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.	173
5.	Sở Y tế: Ý kiến về quy định cấm tuyệt đối người “Điều khiển phương tiện tham gia giao thông mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn”; có nên quy định mức độ cồn cho phép hay không?	179
6.	Sở Giáo dục và Đào tạo: Vai trò, trách nhiệm của các cơ quan quản lý giáo dục trong công tác phối hợp với cơ quan Công an tích hợp, lồng ghép kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông vào chương trình giảng dạy trong nhà trường khi Luật được thông qua.	185
7.	Sở Giao thông vận tải: Quan điểm về việc bổ sung quy định về điểm, trừ điểm giấy phép lái xe để nâng cao ý thức người lái xe và thành lập Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ.	189
8.	Phòng Cảnh sát giao thông: Thực trạng và giải pháp nâng cao ý thức chấp hành pháp luật trật tự, an toàn giao thông của người tham gia giao thông và kiến nghị, đề xuất liên quan đến dự án Luật.	191
9.	Công an huyện Bình Sơn: Các vấn đề nổi cộm liên quan đến tình hình trật tự, an toàn giao thông trên địa bàn huyện; vướng mắc, bất cập trong quá trình thực hiện Luật Giao thông đường bộ hiện hành và kiến nghị, đề xuất liên quan đến dự án Luật.	196
10.	Công an thành phố Quảng Ngãi: Tình hình, kết quả xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông trong học sinh, sinh viên; tình trạng lấn chiếm vỉa hè, lòng đường, lề đường để sử dụng vào các mục đích kinh doanh; kiến nghị, đề xuất liên quan đến dự án Luật.	199
11.	Công an huyện Mộ Đức: Các giải pháp tuyên truyền, phổ biến pháp luật đối với các lái xe vận tải, xe vận chuyển hành khách nhằm hạn chế tình trạng lái xe gây tai nạn giao thông bỏ trốn; kiến nghị, đề xuất liên quan đến hạ tầng an toàn giao thông và các vấn đề có liên quan đến dự án Luật.	202

12.	Công an thị xã Đức Phổ: Tình hình, kết quả xử lý cán bộ, công chức vi phạm trật tự, an toàn giao thông trong những năm qua; kiến nghị, đề xuất liên quan đến dự án Luật.	204
13.	Công an huyện Sơn Hà: Thực trạng lái xe sử dụng xe hết niên hạn để chuyên chở hàng hóa trên địa bàn; kiến nghị, đề xuất liên quan đến dự án Luật.	206

Ngày 10.4.2024

LUẬT
TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

*Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;
Quốc hội ban hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.*

Chương I
NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Luật này quy định về quy tắc, phương tiện, người điều khiển phương tiện, chỉ huy, điều khiển, tuần tra, kiểm soát, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ, trách nhiệm quản lý nhà nước và trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Luật này áp dụng đối với cơ quan, tổ chức, cá nhân Việt Nam, cơ quan, tổ chức, cá nhân nước ngoài trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

1. *Trật tự, an toàn giao thông đường bộ* là trạng thái giao thông trật tự, an toàn, thông suốt, được hình thành và điều chỉnh bởi các quy tắc, nguyên tắc, quy phạm pháp luật trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

2. *Đường ưu tiên* là đường mà trên đó phương tiện tham gia giao thông được các phương tiện tham gia giao thông đến từ hướng khác nhường đường khi qua nơi đường giao nhau, được cấm biển báo hiệu đường ưu tiên.

3. *Phần đường xe chạy* là phần của đường bộ được sử dụng cho phương tiện giao thông đi lại.

4. *Làn đường* là một phần của phần đường xe chạy được chia theo chiều dọc của đường, có đủ bề rộng cho xe chạy an toàn.

5. *Cải tạo xe* (sau đây gọi là *cải tạo*) là việc thay đổi kết cấu, hình dáng, bố trí, tổng thành, hệ thống, lắp đặt thêm hoặc tháo bỏ phụ tùng so với thiết kế hoặc hồ sơ kỹ thuật đã được phê duyệt của xe đã được đăng ký biển số dẫn đến thay đổi kiểu loại xe theo quy định của cơ quan có thẩm quyền.

6. *Người tham gia giao thông đường bộ* gồm: người điều khiển, người được chở trên phương tiện tham gia giao thông đường bộ; người điều khiển, dẫn dắt vật nuôi trên đường bộ; người đi bộ trên đường bộ.

7. *Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ* gồm: người điều khiển xe cơ giới (sau đây gọi là người lái xe), người điều khiển xe thô sơ, người điều khiển xe máy chuyên dùng.

8. *Người điều khiển giao thông đường bộ* (sau đây gọi là người điều khiển giao thông) gồm: Cảnh sát giao thông và người được giao nhiệm vụ hướng dẫn giao thông trên đường bộ.

9. *Ùn tắc giao thông đường bộ* (sau đây gọi là ùn tắc giao thông) là tình trạng phương tiện tham gia giao thông bị dôn ứ, di chuyển với tốc độ rất chậm hoặc không thể di chuyển được.

10. *Tai nạn giao thông đường bộ* (sau đây gọi là tai nạn giao thông) là va chạm liên quan đến người, phương tiện khi tham gia giao thông đường bộ, xảy ra bất ngờ, ngoài ý muốn của người tham gia giao thông, gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe của con người hoặc tài sản.

11. *Thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy, điều khiển giao thông* là thiết bị kỹ thuật công nghệ có khả năng hỗ trợ phát hiện, phân tích, đánh giá các tình huống giao thông đường bộ, vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ để chỉ huy, điều khiển, giải quyết các tình huống để bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

Điều 4. Nguyên tắc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ

1. Tuân thủ Hiến pháp, pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Bảo đảm giao thông đường bộ được thông suốt, trật tự, an toàn, góp phần phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường; phòng ngừa tai nạn giao thông đường bộ, vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và ùn tắc giao thông; bảo vệ tính mạng, sức khỏe, tài sản của cá nhân; tài sản của cơ quan, tổ chức.

3. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ là trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân.

4. Người tham gia giao thông phải chấp hành các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và quy định khác của pháp luật có liên quan, có trách nhiệm giữ an toàn cho mình và cho người khác.

5. Mọi hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải được phát hiện, ngăn chặn kịp thời và phải bị xử lý nghiêm minh theo quy định của pháp luật.

6. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải công khai, minh bạch và thuận lợi cho người dân.

7. Công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ được thực hiện thống nhất trên cơ sở phân công, phân cấp, phù hợp với chức năng, nhiệm vụ và sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan.

Điều 5. Chính sách của Nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

1. Huy động, sử dụng các nguồn lực để bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Bảo đảm ngân sách, cơ sở vật chất, phương tiện, thiết bị hiện đại, các điều kiện bảo đảm và nâng cao năng lực thực thi nhiệm vụ của lực lượng trực tiếp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

2. Hiện đại hoá các trung tâm chỉ huy giao thông; bảo đảm kết nối, chia sẻ cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ giữa các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan.

3. Tạo điều kiện để cơ quan, tổ chức, cá nhân nghiên cứu, ứng dụng và chuyển giao khoa học, công nghệ trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đầu tư, xây dựng, chuyển giao hệ thống, phương tiện, thiết bị giám sát phục vụ công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; khuyến khích cơ quan, tổ chức, cá nhân tự nguyện tham gia phối hợp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ phù hợp với quy định pháp luật, cung cấp thông tin, tài liệu phục vụ công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ;

4. Bảo đảm công bằng, bình đẳng, an toàn đối với người tham gia giao thông đường bộ; tạo thuận lợi đối với trẻ em, phụ nữ mang thai, người cao tuổi, người khuyết tật trong tham gia giao thông đường bộ; phổ biến, bồi dưỡng kiến thức về giao thông đường bộ cho trẻ em mầm non, học sinh để hình thành, nâng cao ý thức tự bảo vệ bản thân và tự giác chấp hành pháp luật khi tham gia giao thông đường bộ.

5. Cơ quan, tổ chức, cá nhân tham gia phối hợp, cộng tác, hỗ trợ, giúp đỡ cơ quan nhà nước thực hiện nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, có thành tích thì được khen thưởng, bị thiệt hại về tài sản thì được đền bù. Người bị tổn hại về danh dự, nhân phẩm thì được khôi phục. Người bị thương,

bị tổn hại về sức khỏe, tính mạng thì bản thân, gia đình được hưởng chế độ, chính sách theo quy định của pháp luật.

6. Phát triển phương tiện giao thông đường bộ đồng bộ với phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ, điều kiện kinh tế - xã hội và nhu cầu đi lại của người dân; nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp phương tiện giao thông đường bộ bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, phù hợp với xu hướng phát triển công nghệ đối với phương tiện giao thông trên thế giới; ưu tiên phát triển phương tiện vận tải công cộng, hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân tham gia giao thông tại các đô thị lớn; ưu tiên chuyển đổi phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh, thân thiện môi trường, hạ tầng cung cấp năng lượng sạch.

Điều 6. Tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

1. Tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ được thực hiện thường xuyên, rộng rãi, phù hợp với các tầng lớp Nhân dân, người nước ngoài trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

2. Cơ quan quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ chủ trì, phối hợp với các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan thực hiện tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

3. Cơ quan thông tin, truyền thông có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ trên các phương tiện thông tin, truyền thông đại chúng.

5. Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên của Mặt trận có trách nhiệm phối hợp với cơ quan hữu quan và chính quyền địa phương tuyên truyền, vận động Nhân dân thực hiện pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

6. Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm tổ chức phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, có hình thức tuyên truyền, phổ biến phù hợp với từng đối tượng tại địa phương.

7. Cơ quan, tổ chức có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ cho cán bộ, chiến sĩ, công chức, viên chức, người lao động thuộc thẩm quyền quản lý.

8. Thành viên trong gia đình có trách nhiệm tuyên truyền, nhắc nhở thành viên khác chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Điều 7. Giáo dục kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

1. Giáo dục kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ cho trẻ em mầm non, học sinh, sinh viên, người học trong các trường của cơ quan nhà nước, tổ chức chính trị, tổ chức chính trị - xã hội, cơ sở giáo dục thuộc hệ thống giáo dục quốc dân.

2. Cơ sở giáo dục có trách nhiệm lồng ghép kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ vào chương trình chính khóa phù hợp với từng ngành học, cấp học.

3. Trường trung học phổ thông và cơ sở giáo dục nghề nghiệp chủ trì, phối hợp với lực lượng Cảnh sát giao thông hướng dẫn kỹ năng lái xe gắn máy an toàn cho học sinh từ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi học tại cơ sở giáo dục đó.

4. Bộ Giáo dục và đào tạo chủ trì, phối hợp với Bộ Công an và các Bộ, ngành có liên quan xây dựng, tích hợp, lồng ghép kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ vào chương trình giảng dạy trong nhà trường và các cơ sở giáo dục khác phù hợp với từng ngành học, cấp học.

Điều 8. Cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

1. Cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, gồm:
 - a) Cơ sở dữ liệu về đăng ký, quản lý xe cơ giới, xe máy chuyên dùng;
 - b) Cơ sở dữ liệu về đăng kiểm xe cơ giới, xe máy chuyên dùng;
 - c) Cơ sở dữ liệu về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ;
 - d) Cơ sở dữ liệu về người điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng;
 - đ) Cơ sở dữ liệu về bảo hiểm của chủ xe cơ giới, xe máy chuyên dùng;
 - e) Cơ sở dữ liệu về xử lý vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ;
 - g) Cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông đường bộ;
 - h) Cơ sở dữ liệu về hành trình của phương tiện giao thông đường bộ, hình ảnh người lái xe theo quy định;
 - i) Cơ sở dữ liệu về quản lý thời gian điều khiển phương tiện của người lái xe theo quy định;
 - k) Cơ sở dữ liệu khác liên quan đến công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

2. Cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ là cơ sở dữ liệu dùng chung; được kết nối, chia sẻ với cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư, cơ sở dữ liệu đường bộ và các cơ sở dữ liệu khác có liên quan.

3. Chính phủ quy định chi tiết khoản 1 và khoản 2 Điều này; quy định việc thu thập, quản lý, khai thác thông tin trong cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Điều 9. Các hành vi bị nghiêm cấm

1. Điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn.

2. Điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong cơ thể có chất ma túy hoặc các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng.

3. Điều khiển xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ không có giấy phép lái xe theo quy định; điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ không có giấy phép lái xe hoặc chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ, bằng hoặc chứng chỉ điều khiển xe máy chuyên dùng.

4. Xúc phạm, đe dọa, cản trở, chống đối hoặc không chấp hành hướng dẫn, yêu cầu kiểm tra, kiểm soát, chỉ huy, điều khiển giao thông của người thi hành công vụ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

5. Tổ chức đua xe, đua xe, xúi giục, giúp sức, cổ vũ đua xe trái phép; điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ lạng lách, đánh võng, rú ga liên tục.

6. Dùng tay cầm và sử dụng điện thoại hoặc các thiết bị điện tử khác khi đang điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

7. Giao xe cơ giới, xe máy chuyên dùng cho người không đủ điều kiện để điều khiển xe tham gia giao thông đường bộ.

8. Đưa xe cơ giới, xe máy chuyên dùng không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, phương tiện tự chế và phương tiện khác chưa được cấp phép tham gia giao thông đường bộ.

9. Nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp xe cơ giới, xe máy chuyên dùng không bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

10. Cải tạo các xe ô tô loại khác thành xe ô tô chở người.

11. Tự ý thay đổi kết cấu, hình dáng, bố trí, tổng thành, hệ thống của xe, lắp đặt thêm hoặc tháo bỏ phụ tùng không bảo đảm liên quan đến an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện khi tham gia giao thông so với thiết kế hoặc hồ sơ kỹ thuật đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt; tự ý can thiệp làm sai lệch chỉ số trên đồng hồ báo quãng đường đã chạy của xe ô tô; thuê, mượn phụ tùng xe cơ giới chỉ để thực hiện việc kiểm định; tự ý cắt, hàn, tẩy xóa, đục sửa, đóng lại số khung, số động cơ của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng.

12. Tự ý can thiệp, thay đổi phần mềm điều khiển của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, động cơ đã được đăng ký với cơ quan quản lý, nhằm mục đích gian lận kết quả kiểm tra, thử nghiệm, kiểm định.

13. Chở hàng hóa vượt quá khối lượng toàn bộ, tải trọng trục, kích thước cho phép của xe hoặc vượt quá tải trọng, kích thước giới hạn cho phép của đường bộ khi chưa được cơ quan quản lý cấp phép hoặc không bảo đảm yêu cầu theo quy định của Luật này; chở hàng hóa trên xe có quy định phải chằng buộc nhưng không chằng buộc hoặc chằng buộc không đúng quy định; chở quá số người quy định.

14. Vận chuyển hàng hóa cấm lưu thông, vận chuyển trái phép hoặc không thực hiện đầy đủ các quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm, động vật hoang dã.

15. Đe dọa, xúc phạm, tranh giành, lôi kéo hành khách; đe dọa, cưỡng ép hành khách sử dụng dịch vụ ngoài ý muốn; chuyển tải, xuống khách hoặc các hành vi khác nhằm trốn tránh phát hiện xe chở quá tải, quá số người quy định.

16. Lắp đặt, sử dụng thiết bị âm thanh, ánh sáng trên xe cơ giới, xe máy chuyên dùng gây mất trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

17. Sản xuất, sử dụng, mua, bán trái phép biển số xe; điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng gắn biển số không do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp, gắn biển số không đúng vị trí; bẻ cong, che lấp biển số; làm thay đổi chữ, số, màu sắc, hình dạng, kích thước của biển số xe.

18. Làm gián đoạn hoạt động hoặc làm sai lệch dữ liệu của thiết bị giám sát hành trình, camera lắp trên xe theo quy định của Luật này.

19. Phá hoại, hủy hoại, làm hư hỏng thiết bị điều khiển, giám sát giao thông đường bộ, thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy, điều khiển giao thông.

20. Đặt, để chướng ngại vật, vật cản khác trái phép trên đường bộ; rải vật sắc nhọn; đổ chất gây trơn trượt trên đường bộ; làm rơi vãi đất đá, hàng hóa, vật liệu, phế thải xây dựng trên đường bộ.

21. Cản trở người, phương tiện tham gia giao thông trên đường bộ; ném gạch, đất, đá, cát hoặc vật thể khác vào người, phương tiện đang tham gia giao thông trên đường bộ.

22. Lợi dụng, lạm dụng nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ để thực hiện hành vi vi phạm pháp luật, nhũng nhiễu, xâm phạm lợi ích nhà nước, quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân.

23. Lợi dụng chức vụ, quyền hạn, nghề nghiệp của bản thân hoặc người khác để vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ hoặc can

thiệt, tác động vào quá trình xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

24. Không khai báo, khai báo gian dối hoặc cung cấp thông tin, tài liệu không đúng sự thật để trốn tránh trách nhiệm khi bị phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

25. Bỏ trốn sau khi gây tai nạn giao thông để trốn tránh trách nhiệm; khi có điều kiện mà cố ý không cứu giúp người bị tai nạn giao thông; xâm phạm tính mạng, sức khỏe, tài sản của người bị nạn và người gây tai nạn giao thông; lợi dụng việc xảy ra tai nạn giao thông để hành hung, đe dọa, xúi giục, gây sức ép, làm mất trật tự, cản trở việc xử lý tai nạn giao thông.

26. Điều khiển vật thể bay, tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ hoạt động trong phạm vi khổ giới hạn đường bộ gây cản trở hoặc nguy cơ mất an toàn cho người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ, trừ tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ được cấp phép bay.

27. Hành vi khác vi phạm quy tắc giao thông đường bộ quy định tại Chương II Luật này.

Chương II

QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 10. Quy tắc chung

1. Người tham gia giao thông phải đi bên phải theo chiều đi của mình, đi đúng làn đường, phần đường quy định, chấp hành báo hiệu đường bộ và các quy tắc giao thông đường bộ khác.

2. Người lái xe và người được chở trên xe ô tô phải thắt dây đai an toàn tại những chỗ có trang bị dây đai an toàn khi tham gia giao thông đường bộ.

3. Khi chở trẻ em dưới 10 tuổi và chiều cao dưới 1,35 mét trên xe ô tô mà không có người lớn ngồi cùng, người lái xe phải sử dụng, hướng dẫn sử dụng thiết bị an toàn cho trẻ em phù hợp. Khi chở trẻ em dưới 06 tuổi bằng xe gắn máy, xe mô tô mà không có người lớn ngồi cùng phải có dây đai an toàn hoặc ghế dành riêng cho trẻ em.

4. Người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe có trách nhiệm hướng dẫn, yêu cầu, kiểm tra người trên xe thắt dây đai an toàn trong suốt quá trình xe chạy trên đường.

5. Người điều khiển phương tiện phải quan sát, giảm tốc độ hoặc dừng lại tại nơi có vạch kẻ đường hoặc báo hiệu khác dành cho người đi bộ hoặc tại nơi mà người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật đang qua đường.

Điều 11. Chấp hành báo hiệu đường bộ

1. Báo hiệu đường bộ, gồm: Hiệu lệnh của người điều khiển giao thông; đèn tín hiệu giao thông; biển báo hiệu đường bộ gồm: biển báo cấm, biển báo nguy hiểm, biển hiệu lệnh, biển chỉ dẫn, biển phụ; vạch kẻ đường và các dấu hiệu khác trên mặt đường; cọc tiêu, đỉnh phản quang, tiêu phản quang, cột Km, cọc H; thiết bị âm thanh báo hiệu đường bộ.

2. Người tham gia giao thông phải chấp hành báo hiệu đường bộ theo thứ tự ưu tiên từ trên xuống dưới như sau:

- a) Hiệu lệnh của người điều khiển giao thông;
- b) Tín hiệu đèn giao thông;
- c) Biển báo hiệu;
- d) Vạch kẻ đường và các dấu hiệu khác trên mặt đường;
- đ) Cọc tiêu, đỉnh phản quang, tiêu phản quang, cột Km, cọc H;
- e) Thiết bị âm thanh báo hiệu đường bộ.

3. Hiệu lệnh của người điều khiển giao thông được quy định như sau:

a) Tay bên phải giơ thẳng đứng để báo hiệu cho người tham gia giao thông ở tất cả các hướng dừng lại;

b) Hai tay hoặc một tay dang ngang để báo hiệu cho người tham gia giao thông ở phía trước và ở phía sau người điều khiển giao thông phải dừng lại; người tham gia giao thông ở phía bên phải và bên trái của người điều khiển giao thông được đi;

c) Tay bên phải giơ về phía trước để báo hiệu cho người tham gia giao thông ở phía sau và bên phải người điều khiển giao thông phải dừng lại; người tham gia giao thông ở phía trước người điều khiển giao thông được rẽ phải; người tham gia giao thông ở phía bên trái người điều khiển giao thông được đi tất cả các hướng; người đi bộ qua đường phải đi sau lưng người điều khiển giao thông.

4. Tín hiệu đèn giao thông được quy định như sau:

Màu của đèn tín hiệu giao thông gồm: màu xanh, màu đỏ, màu vàng; có hiển thị thời gian hoặc không hiển thị thời gian. Người tham gia giao thông phải chấp hành như sau:

a) Tín hiệu đèn màu xanh là được đi; trường hợp người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật đang đi ở lòng đường, người điều khiển phương tiện phải giảm tốc độ, nhường đường cho người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật qua đường;

b) Tín hiệu đèn màu vàng phải dừng lại trước vạch dừng; trường hợp tín hiệu đèn màu vàng nhấp nháy, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông được đi nhưng phải giảm tốc độ, quan sát hoặc dừng lại nhường đường

cho người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật qua đường hoặc các phương tiện khác theo quy định;

c) Tín hiệu đèn màu đỏ là cấm đi.

5. Báo hiệu của biển báo hiệu đường bộ được quy định như sau:

a) Biển báo cấm để biểu thị các điều cấm;

b) Biển báo nguy hiểm để cảnh báo các tình huống nguy hiểm có thể xảy ra;

c) Biển hiệu lệnh để báo các hiệu lệnh phải thi hành;

d) Biển chỉ dẫn để chỉ dẫn hướng đi hoặc các điều cần biết;

đ) Biển phụ để thuyết minh bổ sung các loại biển báo cấm, biển báo nguy hiểm, biển hiệu lệnh và biển chỉ dẫn.

6. Vạch kẻ đường là vạch chỉ sự phân chia làn đường, vị trí hoặc hướng đi, vị trí dừng lại.

7. Cọc tiêu hoặc tường bảo vệ để hướng dẫn cho người tham gia giao thông biết phạm vi an toàn của nền đường và hướng đi của đường.

8. Rào chắn để ngăn, không cho người, phương tiện qua lại.

9. Đinh phản quang, tiêu phản quang để thông tin, cảnh báo về phần đường, làn đường.

10. Cột Km, cọc H để báo hiệu cho người tham gia giao thông đường bộ về các thông tin của đường bộ.

11. Thiết bị âm thanh báo hiệu đường bộ để hỗ trợ cảnh báo nguy hiểm cho người tham gia giao thông đường bộ.

12. Khi ở một vị trí vừa có biển báo hiệu đặt cố định vừa có biển báo hiệu tạm thời mà hai biển có ý nghĩa khác nhau, người tham gia giao thông phải chấp hành hiệu lệnh của biển báo hiệu tạm thời.

13. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ, trừ hiệu lệnh của người điều khiển giao thông.

14. Bộ trưởng Bộ Công an quy định chi tiết khoản 3 Điều này.

Điều 12. Chấp hành quy định về tốc độ và khoảng cách giữa các xe

1. Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải chấp hành quy định về tốc độ, khoảng cách an toàn tối thiểu với xe phía trước cùng làn đường hoặc phần đường.

2. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải bảo đảm tốc độ phù hợp điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết và các yếu tố ảnh hưởng khác để bảo đảm an toàn.

3. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải quan sát, giảm tốc độ hoặc dừng lại để bảo đảm an toàn trong các trường hợp sau:

- a) Có báo hiệu cảnh báo nguy hiểm hoặc có chướng ngại vật trên đường;
- b) Chuyển hướng xe chạy hoặc tầm nhìn bị hạn chế;
- c) Nơi đường bộ giao nhau cùng mức với đường bộ, đường bộ giao nhau với đường sắt; đường hẹp, đường vòng, đường quanh co, đường đèo, dốc;
- d) Nơi cầu, cống hẹp, đập tràn, đường ngầm, hầm chui, hầm đường bộ;
- đ) Khu vực có trường học, bệnh viện, bến xe, công trình công cộng tập trung đông người, khu vực đông dân cư, chợ, khu vực đang thi công trên đường bộ, hiện trường vụ tai nạn giao thông;
- e) Có vật nuôi đi trên đường hoặc chăn thả ở ven đường;
- g) Tránh xe đi ngược chiều hoặc khi cho xe đi phía sau vượt; khi có tín hiệu xin đường, tín hiệu khẩn cấp của xe đi cùng chiều phía trước;
- h) Điểm dừng, đỗ xe có khách đang lên, xuống xe;
- i) Gặp xe chở hàng siêu trường, siêu trọng, hàng nguy hiểm; người đi bộ;
- k) Gặp xe ưu tiên;
- l) Điều kiện trời mưa, gió, sương, khói, bụi, mặt đường trơn trượt, lầy lội, có nhiều đất đá, vật liệu rơi vãi ảnh hưởng tới an toàn giao thông đường bộ;
- m) Khu vực đang tổ chức kiểm soát giao thông đường bộ.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, xe đạp máy, xe đạp điện tham gia giao thông đường bộ.

Điều 13. Sử dụng làn đường

1. Phương tiện tham gia giao thông di chuyển với tốc độ thấp hơn phải đi về bên phải theo chiều đi của mình.

2. Trên đường có nhiều làn đường cho xe đi cùng chiều được phân biệt bằng vạch kẻ phân làn đường, người điều khiển phương tiện phải cho xe đi trong một làn đường và chỉ được chuyển làn đường ở những nơi cho phép; mỗi lần chuyển làn đường chỉ được phép chuyển sang một làn đường liền kề; khi chuyển làn đường phải có tín hiệu báo trước; phải quan sát bảo đảm khoảng cách an toàn với xe phía trước, phía sau và hai bên mới được chuyển làn.

3. Trên đường một chiều có vạch kẻ phân làn đường, xe thô sơ phải đi

trên làn đường bên phải trong cùng, xe cơ giới, xe máy chuyên dùng đi trên làn đường bên trái.

4. Trên làn đường dành riêng cho một loại phương tiện hoặc một nhóm loại phương tiện, người điều khiển loại phương tiện khác không được đi vào làn đường đó.

Điều 14. Vượt xe và nhường đường cho xe xin vượt

1. Vượt xe là tình huống giao thông trên đường mà mỗi chiều đường xe chạy chỉ có một làn đường dành cho xe cơ giới, xe đi phía sau di chuyển sang bên trái để lên trước xe phía trước.

Trên đường có từ hai làn đường dành cho xe cơ giới trở lên mỗi chiều được phân biệt bằng vạch kẻ đường, xe đi phía sau di chuyển lên trước xe phía trước thì áp dụng quy tắc sử dụng làn đường.

2. Khi vượt các xe phải vượt bên trái; trường hợp khi xe phía trước có tín hiệu rẽ trái hoặc đang rẽ trái hoặc khi xe chuyên dùng đang làm việc trên đường mà không thể vượt bên trái thì được vượt về bên phải.

3. Xe xin vượt chỉ được vượt khi không có chướng ngại vật phía trước, không có xe chạy ngược chiều trong đoạn đường định vượt, xe chạy trước không có tín hiệu vượt xe khác, đã bật tín hiệu rẽ phải và tránh về bên phải.

4. Khi có xe xin vượt, người điều khiển phương tiện phía trước phải quan sát phần đường phía trước, nếu đủ điều kiện an toàn thì phải giảm tốc độ, bật tín hiệu rẽ phải báo hiệu cho người điều khiển xe phía sau biết được vượt và đi sát về bên phải của phần đường xe chạy cho đến khi xe sau đã vượt qua, không được gây cản trở đối với xe xin vượt.

Trường hợp có chướng ngại vật hoặc không đủ điều kiện an toàn thì người điều khiển phương tiện phía trước bật tín hiệu rẽ trái báo hiệu cho người điều khiển xe phía sau biết là chưa được vượt.

5. Xe xin vượt phải có báo hiệu nhấp nháy bằng đèn chiếu sáng phía trước hoặc còi (trừ xe thô sơ), khi vượt xe phải có tín hiệu báo hướng chuyển, tín hiệu báo hướng chuyển được sử dụng, bảo đảm khoảng cách an toàn với xe phía trước và phía sau trong suốt quá trình vượt xe; trong đô thị và khu đông dân cư trong thời gian từ 22 giờ ngày hôm trước đến 5 giờ ngày hôm sau chỉ được báo hiệu xin vượt bằng đèn.

6. Không được vượt xe khi không bảo đảm các điều kiện quy định tại khoản 3 Điều này; trên cầu hẹp có một làn đường; đường cong có tầm nhìn bị hạn chế; trên đường hai chiều tại khu vực đỉnh dốc có tầm nhìn bị hạn chế; nơi đường giao nhau, đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt; khi điều kiện thời tiết hoặc đường không bảo đảm an toàn cho việc vượt; gây cản trở cho xe

ưu tiên đang làm nhiệm vụ; ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường; khi có người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật qua đường; trong hầm đường bộ.

Điều 15. Chuyển hướng xe

1. Chuyển hướng xe là tình huống giao thông mà xe rẽ trái hoặc rẽ phải hoặc quay đầu xe.

2. Trước khi chuyển hướng, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông phải quan sát, bảo đảm khoảng cách an toàn với xe phía sau, giảm tốc độ và bật tín hiệu báo hướng rẽ hoặc có tín hiệu bằng tay theo hướng rẽ đối với xe thô sơ. Tín hiệu báo hướng rẽ hoặc tín hiệu bằng tay phải sử dụng liên tục trong quá trình chuyển hướng. Khi bảo đảm an toàn, không gây trở ngại cho người và phương tiện khác mới được chuyển hướng.

3. Trong khi chuyển hướng, người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải nhường đường cho người đi bộ, xe thô sơ, xe đi ngược chiều và chỉ chuyển hướng khi không gây trở ngại hoặc nguy hiểm cho người, phương tiện khác.

4. Không quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường, trên cầu, đầu cầu, gầm cầu vượt, ngầm, tại nơi đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt, đường hẹp, đường dốc, đoạn đường cong tầm nhìn bị che khuất, trên đường cao tốc, trong hầm đường bộ, trên đường một chiều, trừ khi có hiệu lệnh của người điều khiển giao thông hoặc chỉ dẫn của biển báo hiệu tạm thời.

Điều 16. Lùi xe

1. Khi lùi xe, người điều khiển phương tiện phải quan sát hai bên và phía sau xe, có tín hiệu lùi và chỉ lùi xe khi bảo đảm an toàn.

2. Không được lùi xe ở đường một chiều, khu vực cấm dừng, trên phần đường dành cho người đi bộ qua đường, nơi đường bộ giao nhau, đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt, nơi tầm nhìn bị che khuất, trong hầm đường bộ, trên đường cao tốc.

Điều 17. Tránh xe đi ngược chiều

1. Trên đường không phân chia thành hai chiều xe chạy riêng biệt, hai xe đi ngược chiều tránh nhau, người điều khiển phương tiện phải giảm tốc độ và cho xe đi về bên phải theo chiều xe chạy của mình.

2. Các trường hợp nhường đường khi tránh nhau:

a) Nơi đường hẹp chỉ đủ cho một xe chạy và có chỗ tránh xe thì xe nào ở gần chỗ tránh hơn phải vào vị trí tránh, nhường đường cho xe đi ngược chiều;

b) Xe xuống dốc phải nhường đường cho xe lên dốc;

c) Xe có chướng ngại vật phía trước phải nhường đường cho xe không có chướng ngại vật phía trước.

Điều 18. Dừng xe, đỗ xe

1. Dừng xe là trạng thái đứng yên tạm thời của xe trong một khoảng thời gian cần thiết đủ để cho người lên xe, xuống xe, xếp dỡ hàng hóa, kiểm tra kỹ thuật xe hoặc hoạt động khác. Khi dừng xe không được tắt máy và không được rời khỏi vị trí lái, trừ trường hợp rời khỏi vị trí lái để đóng, mở cửa xe, xếp dỡ hàng hóa, kiểm tra kỹ thuật xe nhưng phải sử dụng phanh đỗ xe hoặc thực hiện biện pháp an toàn khác.

2. Đỗ xe là trạng thái đứng yên của xe không giới hạn thời gian. Khi đỗ xe, người điều khiển phương tiện chỉ được rời khỏi xe khi đã sử dụng phanh đỗ xe hoặc thực hiện biện pháp an toàn khác. Xe đỗ trên đoạn đường dốc phải đánh lái về phía lề đường, chèn bánh.

3. Người điều khiển phương tiện khi dừng xe, đỗ xe trên đường phải thực hiện các quy định sau đây:

a) Có tín hiệu báo cho người điều khiển phương tiện khác biết khi vào, ra vị trí dừng xe, đỗ xe;

b) Không làm ảnh hưởng đến người đi bộ và các phương tiện tham gia giao thông.

4. Người điều khiển phương tiện không được dừng xe, đỗ xe tại các vị trí sau đây:

a) Bên trái đường một chiều;

b) Trên đoạn đường cong hoặc gần đầu dốc nơi có tầm nhìn bị che khuất;

c) Trên cầu, trừ những trường hợp tổ chức giao thông cho phép;

d) Gầm cầu vượt, trừ những nơi được cơ quan có thẩm quyền cho phép;

đ) Song song cùng chiều với một xe khác đang dừng, đỗ trên đường;

e) Cách xe ô tô đang đỗ ngược chiều dưới 20 mét trên đường phố, dưới 40 mét trên đường có một làn xe cơ giới trên một chiều đường;

g) Trên phần đường dành cho người đi bộ qua đường;

h) Nơi đường giao nhau và trong phạm vi 05 mét tính từ mép đường giao nhau;

i) Điểm đón trả khách theo quy định;

k) Trước cổng và trong phạm vi 05 mét hai bên cổng trụ sở cơ quan, tổ chức có bố trí đường cho xe ra vào;

l) Tại nơi phân đường có bề rộng chỉ đủ cho một làn xe cơ giới;

- m) Trong phạm vi an toàn của đường sắt;
- n) Che khuất biển báo hiệu đường bộ, đèn tín hiệu giao thông;
- o) Trên đường dành riêng cho xe buýt, trên miệng cống thoát nước, miệng hầm của đường điện thoại, điện cao thế, chỗ dành riêng cho xe chữa cháy lấy nước; trên lòng đường, hè phố trái quy định.

5. Trên đường bộ, người điều khiển phương tiện chỉ được dừng xe, đỗ xe ở nơi có lề đường rộng hoặc khu đất ở bên ngoài phần đường xe chạy; trường hợp lề đường hẹp hoặc không có lề đường thì phải dừng, đỗ xe sát mép đường phía bên phải theo chiều đi của mình.

6. Trên đường phố, người điều khiển phương tiện chỉ được dừng xe, đỗ xe sát theo lề đường, hè phố phía bên phải theo chiều đi của mình; bánh xe gần nhất không được cách xa lề đường, hè phố quá 0,25 mét và không gây cản trở, nguy hiểm cho người và phương tiện tham gia giao thông.

7. Trong trường hợp khẩn cấp, khi đỗ xe chiếm một phần đường xe chạy hoặc tại nơi không được phép đỗ, phải có báo hiệu bằng đèn khẩn cấp và đặt biển cảnh báo về phía sau xe để người điều khiển phương tiện khác biết.

Điều 19. Mở cửa xe

- 1. Chỉ được mở cửa xe khi xe đã dừng, đỗ.
- 2. Trước khi mở cửa xe, người mở cửa phải quan sát phía trước, phía sau và bên phía mở cửa xe, khi thấy an toàn mới được mở cửa xe, ra khỏi xe; không để cửa xe mở nếu không bảo đảm an toàn.

Điều 20. Sử dụng đèn

1. Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông trong thời gian từ 18 giờ ngày hôm trước đến 06 giờ ngày hôm sau hoặc khi có sương mù, khói, bụi, trời mưa, thời tiết xấu làm hạn chế tầm nhìn phải bật đèn chiếu sáng phía trước.

2. Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải tắt đèn chiếu xa, bật đèn chiếu gần trong các trường hợp sau đây:

- a) Khi gặp người đi bộ qua đường;
- b) Khi đi trên các đoạn đường qua khu dân cư có hệ thống chiếu sáng đang hoạt động;
- c) Khi gặp xe đi ngược chiều, trừ trường hợp dải phân cách có khả năng chống chói;
- d) Khi chuyển hướng xe tại nơi đường giao nhau.

3. Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng khi thực hiện công việc trên đường bộ phải bật sáng đèn cảnh báo màu vàng.

Điều 21. Sử dụng tín hiệu còi

1. Chỉ được sử dụng tín hiệu còi của phương tiện trong các trường hợp sau đây:

a) Báo hiệu cho người đi bộ và người điều khiển phương tiện tham gia giao thông khi xuất hiện tình huống có thể mất an toàn giao thông;

b) Báo hiệu chuẩn bị vượt xe.

2. Không sử dụng còi liên tục; không sử dụng còi có âm lượng không đúng quy định; không sử dụng còi trong thời gian từ 22 giờ ngày hôm trước đến 05 giờ ngày hôm sau trong khu đông dân cư và khu vực cơ sở khám bệnh, chữa bệnh, trừ các xe ưu tiên đang đi làm nhiệm vụ theo quy định của Luật này.

Điều 22. Nhường đường tại nơi đường giao nhau

Khi đến gần đường giao nhau, người điều khiển phương tiện phải quan sát, cho xe giảm tốc độ và nhường đường theo quy định sau đây:

1. Tại nơi đường giao nhau giữa đường không ưu tiên với đường ưu tiên hoặc giữa đường nhánh với đường chính thì xe đi từ đường không ưu tiên hoặc đường nhánh phải nhường đường cho xe đi trên đường ưu tiên hoặc đường chính từ bất kỳ hướng nào tới.

2. Tại nơi đường giao nhau không có báo hiệu đi theo vòng xuyên, phải nhường đường cho xe đi đến từ bên phải;

3. Tại nơi đường giao nhau có báo hiệu đi theo vòng xuyên, phải nhường đường cho xe đi bên trái.

Điều 23. Qua phà, qua cầu phao

1. Khi đến bến phà, cầu phao, các xe phải xếp hàng theo quy định, không làm cản trở giao thông.

2. Thứ tự ưu tiên qua phà, qua cầu phao:

a) Xe ưu tiên;

b) Xe chở thư báo;

c) Xe chở thực phẩm tươi sống;

d) Xe chở khách công cộng.

Trong trường hợp các xe cùng loại ưu tiên đến bến phà, cầu phao thì xe nào đến trước được qua trước.

3. Khi qua phà, phải chấp hành quy định sau đây:

a) Khi xe xuống phà, đang ở trên phà và khi lên bến, mọi người không được ở trên xe, trừ người lái xe, điều khiển xe máy chuyên dùng, người bệnh, người già yếu, phụ nữ mang thai, trẻ em và người khuyết tật;

b) Khi xuống phà, xe cơ giới xuống trước, xe thô sơ, người đi bộ xuống sau; khi lên bến, người đi bộ lên trước, các phương tiện giao thông lên sau theo hướng dẫn của người điều khiển giao thông.

4. Khi qua cầu phao, phải chấp hành quy định sau đây:

a) Xe cơ giới phải đi theo một hàng theo chiều di chuyển, không gây cản trở người, phương tiện đi ngược chiều;

b) Xe thô sơ, người đi bộ phải đi sát về phía bên phải theo chiều đi của mình, không gây cản trở xe cơ giới;

c) Xe cơ giới, xe thô sơ, người đi bộ phải tuân thủ hướng dẫn của người điều khiển giao thông.

Điều 24. Giao thông tại đường ngang, cầu chung đường sắt

1. Khi có hiệu lệnh của nhân viên gác chắn, đèn đỏ sáng nhấp nháy, chuông kêu, chắn đường bộ đang dịch chuyển hoặc đã đóng, người tham gia giao thông đường bộ phải dừng lại về bên phải đường của mình, trước vạch dừng xe.

2. Khi tới đường ngang không có người gác, chắn đường bộ, chuông, đèn tín hiệu, người tham gia giao thông đường bộ phải dừng lại về bên phải đường của mình, trước vạch dừng xe và quan sát hai phía, khi không có phương tiện giao thông đường sắt tới mới được đi qua.

3. Khi phương tiện tham gia giao thông bị hư hỏng, bị tai nạn hoặc hàng hóa rơi đổ trên đường ngang, cầu chung đường sắt mà không thể di chuyển ngay khỏi phạm vi an toàn đường sắt, người điều khiển phương tiện và người có mặt phải ngay lập tức báo hiệu để dừng tàu, thực hiện các biện pháp an toàn.

Điều 25. Giao thông trên đường cao tốc

1. Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng trên đường cao tốc phải tuân thủ quy tắc giao thông đường bộ sau đây:

a) Trước khi nhập vào làn đường của đường cao tốc phải có tín hiệu xin vào và phải nhường đường cho xe đang chạy trên đường, quan sát xe phía sau bảo đảm khoảng cách an toàn mới cho xe nhập vào làn đường sát bên phải, nếu có làn đường tăng tốc thì phải cho xe chạy trên làn đường đó trước khi nhập vào làn đường của đường cao tốc;

b) Khi chuẩn bị ra khỏi đường cao tốc phải quan sát biển báo hiệu chỉ dẫn, thực hiện chuyển dần sang làn đường sát bên phải, nếu có làn đường giảm tốc thì phải cho xe di chuyển trên làn đường đó trước khi rời khỏi đường cao tốc;

c) Không được cho xe chạy ở làn dừng xe khẩn cấp và phần lề đường;

d) Các quy tắc giao thông đường bộ khác quy định tại Luật này.

2. Chỉ được dừng xe, đỗ xe ở nơi quy định; trường hợp gặp sự cố kỹ thuật hoặc bất khả kháng khác buộc phải dừng xe, đỗ xe thì được dừng xe, đỗ xe ở làn dừng khẩn cấp cùng chiều xe chạy và phải có báo hiệu bằng đèn khẩn cấp; trường hợp xe không thể di chuyển được vào làn dừng khẩn cấp, phải có báo hiệu bằng đèn khẩn cấp và đặt biển hoặc đèn cảnh báo về phía sau xe khoảng cách tối thiểu 150 mét, nhanh chóng báo cho cơ quan Cảnh sát giao thông hoặc cơ quan quản lý đường cao tốc.

3. Xe máy chuyên dùng có tốc độ thiết kế nhỏ hơn tốc độ tối thiểu quy định đối với đường cao tốc, xe mô tô, xe gắn máy, các loại xe tương tự xe mô tô, xe gắn máy, xe thô sơ, người đi bộ không được đi trên đường cao tốc, trừ người, phương tiện giao thông, thiết bị phục vụ việc quản lý, bảo trì đường cao tốc.

Điều 26. Giao thông trong hầm đường bộ

Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông khi điều khiển phương tiện trong hầm đường bộ phải tuân thủ quy tắc giao thông đường bộ sau đây:

1. Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng phải bật đèn chiếu gần; xe thô sơ phải bật đèn hoặc có vật phát sáng báo hiệu.

2. Không dừng xe, đỗ xe trong hầm đường bộ; trường hợp gặp sự cố kỹ thuật hoặc bất khả kháng khác buộc phải dừng xe, đỗ xe, người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải đưa xe vào vị trí dừng, đỗ xe khẩn cấp, nếu không di chuyển được, phải có báo hiệu bằng đèn khẩn cấp và đặt biển cảnh báo về phía sau xe khoảng cách bảo đảm an toàn, nhanh chóng báo cho cơ quan Cảnh sát giao thông hoặc cơ quan quản lý hầm đường bộ.

3. Các quy tắc giao thông đường bộ khác quy định tại Luật này.

Điều 27. Quyền của xe ưu tiên

1. Xe ưu tiên gồm xe chữa cháy của Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ và xe chữa cháy của các lực lượng khác được huy động đi làm nhiệm vụ chữa cháy; xe của lực lượng quân sự, công an và kiểm sát đi làm nhiệm vụ khẩn cấp; đoàn xe có xe Cảnh sát giao thông dẫn đường; xe cứu thương đi làm nhiệm vụ cấp cứu; xe hộ đê, xe đi làm nhiệm vụ cứu nạn, cứu hộ, khắc phục sự cố thiên tai, dịch bệnh hoặc xe đi làm nhiệm vụ trong tình trạng khẩn cấp; đoàn xe tang.

2. Xe ưu tiên được quyền đi trước xe khác khi qua đường giao nhau từ bất kỳ hướng nào tới theo thứ tự:

a) Xe chữa cháy của Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ và xe chữa cháy của các lực lượng khác được huy động đi làm nhiệm vụ chữa cháy;

b) Xe của lực lượng quân sự, công an, kiểm sát đi làm nhiệm vụ khẩn cấp; đoàn xe có xe Cảnh sát giao thông dẫn đường;

c) Xe cứu thương đi làm nhiệm vụ cấp cứu;

d) Xe hộ đê, xe đi làm nhiệm vụ cứu nạn, cứu hộ, khắc phục sự cố thiên tai, dịch bệnh hoặc xe đi làm nhiệm vụ trong tình trạng khẩn cấp theo quy định của pháp luật;

đ) Đoàn xe tang.

3. Xe ưu tiên quy định tại các điểm a, b, c và d khoản 2 Điều này phải lắp đặt còi, đèn ưu tiên theo quy định. Màu của tín hiệu đèn ưu tiên được quy định như sau:

a) Xe chữa cháy của lực lượng Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ đi làm nhiệm vụ, xe của lực lượng quân sự đi làm nhiệm vụ khẩn cấp, xe cứu thương đang làm nhiệm vụ cấp cứu có đèn nhấp nháy màu đỏ;

b) Xe của lực lượng công an, kiểm sát đi làm nhiệm vụ khẩn cấp, xe Cảnh sát giao thông dẫn đường có đèn nhấp nháy màu xanh và đỏ;

c) Xe hộ đê đi làm nhiệm vụ, xe đi làm nhiệm vụ cứu nạn, cứu hộ, khắc phục sự cố thiên tai, dịch bệnh hoặc xe đi làm nhiệm vụ trong tình trạng khẩn cấp theo quy định của pháp luật có đèn nhấp nháy màu xanh.

4. Xe ưu tiên quy định tại các điểm a, b, c và d khoản 2 Điều này không bị hạn chế tốc độ; được phép đi không phụ thuộc vào tín hiệu đèn giao thông, đi vào đường ngược chiều, các đường khác có thể đi được; riêng đối với đường cao tốc, chỉ được đi ngược chiều trên làn dừng xe khẩn cấp; phải tuân theo hiệu lệnh của người điều khiển giao thông, biển báo hiệu tạm thời.

5. Khi có tín hiệu của xe ưu tiên, người tham gia giao thông phải giảm tốc độ, đi sát lề đường bên phải hoặc dừng lại để nhường đường, trạm thu phí phải ưu tiên cho xe ưu tiên qua trạm trong mọi tình huống, không được gây cản trở.

6. Chính phủ quy định cụ thể về quản lý, lắp đặt, sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên và trình tự, thủ tục cấp mới, cấp lại và thu hồi giấy phép sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên.

7. Bộ trưởng Bộ Công an quy định các đoàn trong nước và khách nước ngoài đến Việt Nam có bố trí xe Cảnh sát giao thông dẫn đường; quy định quy trình dẫn đường của Cảnh sát giao thông.

Điều 28. Trường hợp chở người trên xe ô tô chở hàng

1. Chỉ được chở người trên xe ô tô chở hàng trong các trường hợp sau đây:

a) Chở người đi làm nhiệm vụ cứu nạn, cứu hộ, phòng, chống thiên tai, dịch bệnh hoặc thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp; chở cán bộ, chiến sĩ của lực lượng vũ trang nhân dân đi làm nhiệm vụ; chở người bị nạn đi cấp cứu;

b) Chở người đi thực hành lái xe trên xe tập lái; chở người dự sát hạch lái xe trên đường trên xe sát hạch; chở người điều hành theo đoàn khi được cơ quan có thẩm quyền cho phép;

c) Đưa người ra khỏi khu vực nguy hiểm hoặc trong trường hợp khẩn cấp khác theo quy định của pháp luật.

2. Xe ô tô chở người trong các trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này phải bảo đảm an toàn khi tham gia giao thông.

Điều 29. Xe kéo xe và xe kéo rơ moóc

1. Một xe ô tô chỉ được kéo theo một xe ô tô hoặc xe máy chuyên dùng khác khi xe được kéo không tự chạy được, trừ trường hợp quy định tại Điều 52 của Luật này và phải bảo đảm các quy định sau đây:

a) Xe được kéo phải có người điều khiển và hệ thống lái của xe đó phải còn hiệu lực;

b) Việc nối xe kéo với xe được kéo phải bảo đảm chắc chắn, an toàn; trường hợp hệ thống hãm của xe được kéo không còn hiệu lực thì xe kéo nhau phải nối bằng thanh nối cứng;

c) Phía trước của xe kéo và phía sau của xe được kéo phải có biển báo hiệu; có đèn cảnh báo nhấp nháy màu vàng.

2. Xe kéo rơ moóc chỉ được kéo theo rơ moóc phù hợp với thiết kế của xe; việc kết nối xe kéo với rơ moóc phải bảo đảm chắc chắn, an toàn.

3. Không được chở người trên xe được kéo, trừ người điều khiển; xe kéo rơ moóc, xe kéo sơ mi rơ moóc không được kéo thêm rơ moóc hoặc xe khác.

Điều 30. Người đi bộ; người khuyết tật, người già yếu, người mất năng lực hành vi dân sự, phụ nữ mang thai, trẻ em tham gia giao thông đường bộ

1. Người đi bộ phải tuân thủ các quy định sau đây:

a) Phải đi trên hè phố, lề đường, đường dành riêng cho người đi bộ; trường hợp đường không có hè phố, lề đường, đường dành riêng cho người đi bộ thì người đi bộ phải đi sát mép đường bên phải theo chiều đi của mình;

b) Chỉ được qua đường ở những nơi có đèn tín hiệu, có vạch kẻ đường hoặc có cầu vượt, hầm dành cho người đi bộ và phải tuân thủ tín hiệu chỉ dẫn, báo hiệu đường bộ;

c) Trường hợp không có đèn tín hiệu, không có vạch kẻ đường, cầu vượt, hầm dành cho người đi bộ thì phải quan sát các xe đang đi tới, chỉ qua đường khi bảo đảm an toàn, khi qua đường phải có tín hiệu bằng tay;

d) Không được vượt qua dải phân cách; đu bám vào phương tiện giao thông đang chạy; khi mang vác vật cồng kềnh phải bảo đảm an toàn và không gây trở ngại cho người và phương tiện tham gia giao thông.

2. Người khuyết tật, già yếu, người mất năng lực hành vi dân sự, phụ nữ mang thai, trẻ em phải tuân thủ các quy định sau đây:

a) Người khuyết tật sử dụng xe lăn có hoặc không có động cơ phải đi trên vỉa hè, lề đường và nơi có vạch kẻ đường dành cho người đi bộ và xe thô sơ;

b) Người khiếm thị khi đi trên đường bộ phải có người dẫn dắt hoặc có công cụ để báo hiệu cho người khác nhận biết là người khiếm thị;

c) Người mất năng lực hành vi dân sự khi tham gia giao thông phải có người dẫn dắt;

d) Trẻ em dưới 07 tuổi khi đi qua đường phải có người lớn dẫn dắt;

đ) Mọi người có trách nhiệm giúp đỡ người khuyết tật, già yếu, người mất năng lực hành vi dân sự, trẻ em dưới 07 tuổi, phụ nữ mang thai khi đi qua đường.

Điều 31. Người điều khiển, người được chở, hàng hóa xếp trên xe thô sơ

1. Người điều khiển xe đạp, xe đạp máy, xe đạp điện chỉ được chở một người, trừ trường hợp chở thêm một trẻ em dưới 07 tuổi thì được chở tối đa hai người.

2. Người điều khiển xe đạp, xe đạp máy, xe đạp điện không được thực hiện các hành vi quy định tại khoản 3 Điều 33 Luật này; người ngồi trên xe đạp, xe đạp máy, xe đạp điện khi tham gia giao thông không được thực hiện các hành vi quy định tại khoản 4 Điều 33 Luật này.

3. Người điều khiển, người được chở trên xe đạp máy, xe đạp điện phải đội mũ bảo hiểm bảo đảm đúng tiêu chuẩn, chất lượng và cài quai đúng quy cách.

4. Người điều khiển xe thô sơ phải cho xe đi hàng một, nơi có phần đường dành cho xe thô sơ thì phải đi đúng phần đường quy định; khi tham gia giao thông trong thời gian từ 18 giờ ngày hôm trước đến 06 giờ ngày hôm sau phải sử dụng đèn hoặc có báo hiệu ở phía trước và phía sau xe.

5. Hàng hóa xếp trên xe thô sơ phải bảo đảm an toàn, không gây cản trở giao thông và che khuất tầm nhìn của người điều khiển. Không được xếp hàng lý, hàng hóa vượt quá phía trước và phía sau xe 1/3 chiều dài thân xe và 01 mét; vượt quá 0,4 mét mỗi bên bánh xe.

Điều 32. Người điều khiển, dẫn dắt vật nuôi, điều khiển xe vật nuôi kéo đi trên đường bộ

1. Người điều khiển, dẫn dắt vật nuôi, điều khiển xe vật nuôi kéo đi trên đường bộ phải cho vật nuôi đi sát mép đường bên phải; trường hợp cần cho vật nuôi đi ngang qua đường thì phải quan sát và chỉ được đi qua đường khi có đủ điều kiện an toàn. Không được gây cản trở cho người và phương tiện tham gia giao thông.

2. Không được dẫn dắt vật nuôi đi vào phần đường dành cho xe cơ giới.

3. Không được thả vật nuôi trên đường.

Điều 33. Người lái xe, người được chở trên xe mô tô, xe gắn máy

1. Người lái xe mô tô hai bánh, xe gắn máy chỉ được chở một người, trừ những trường hợp sau thì được chở tối đa hai người:

- a) Chở người bệnh đi cấp cứu;
- b) Áp giải người có hành vi vi phạm pháp luật;
- c) Trẻ em dưới 12 tuổi;
- d) Người già yếu hoặc người khuyết tật.

2. Người lái xe, người được chở trên xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy phải đội mũ bảo hiểm bảo đảm đúng tiêu chuẩn, chất lượng và cài quai đúng quy cách.

3. Người lái xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy không được thực hiện các hành vi sau đây:

- a) Đi xe dàn hàng ngang;
- b) Đi xe vào phần đường dành cho người đi bộ và phương tiện khác;
- c) Sử dụng ô, thiết bị âm thanh trừ thiết bị trợ thính;
- d) Buông cả hai tay hoặc đi xe bằng một bánh đối với xe hai bánh, bằng hai bánh đối với xe ba bánh;
- đ) Sử dụng xe để kéo, đẩy xe khác, vật khác, dẫn dắt vật nuôi, mang, vác

và chở vật công kênh; chở người đứng trên xe, giá đèo hàng hoặc ngồi trên tay lái; xếp hàng hóa trên xe quá giới hạn quy định;

e) Ngồi về một bên điều khiển xe; đứng, nằm trên xe điều khiển xe; thay người lái xe khi xe đang chạy; quay người về phía sau để điều khiển xe hoặc bịt mắt điều khiển xe; sử dụng chân chống hoặc vật khác quét xuống đường khi xe đang chạy;

g) Hành vi khác gây mất trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

4. Người được chở trên xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy, các loại xe tương tự xe mô tô, xe gắn máy khi tham gia giao thông không được thực hiện các hành vi sau đây:

a) Mang, vác vật công kênh;

b) Sử dụng ô;

c) Bám, kéo hoặc đẩy các phương tiện khác;

d) Đứng trên yên, giá đèo hàng hoặc ngồi trên tay lái;

đ) Hành vi khác gây mất trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

5. Xe mô tô, xe gắn máy không được xếp hành lý, hàng hóa quá bề rộng giá đèo hàng về mỗi bên 0,3 mét và vượt quá về phía sau giá đèo hàng 0,5 mét theo thiết kế của nhà sản xuất. Chiều cao xếp hàng hóa tính từ mặt đường xe chạy không quá 02 mét.

Chương III

PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 34. Phân loại phương tiện giao thông đường bộ

1. Phương tiện giao thông đường bộ (sau đây gọi là xe) gồm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, phương tiện giao thông thô sơ đường bộ và xe máy chuyên dùng.

2. Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (sau đây gọi là xe cơ giới) gồm: xe ô tô; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô; xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ; xe chở người bốn bánh có gắn động cơ; xe mô tô; xe gắn máy.

a) Xe ô tô là xe cơ giới có từ bốn bánh trở lên chạy bằng động cơ, được thiết kế, sản xuất để hoạt động trên đường bộ, không chạy trên đường ray, dùng để chở người, hàng hóa, kéo rơ moóc, kéo sơ mi rơ moóc hoặc được kết cấu để thực hiện chức năng, công dụng đặc biệt, có thể được nối với đường dây dẫn điện; xe ba bánh có khối lượng bản thân lớn hơn 400 kg. Xe ô tô bao gồm: xe ô tô chở người, xe ô tô chở hàng và xe ô tô chuyên dùng.

Xe ô tô chở người là xe ô tô có kết cấu và trang bị chủ yếu dùng để chở người, hành lý, hàng hoá ký gửi, có thể được thiết kế, sản xuất để kéo theo rơ moóc.

Xe ô tô chở hàng là xe ô tô có kết cấu và trang bị chủ yếu dùng để chở hàng hoá, trong ca bin có tối đa hai hàng ghế và chở được tối đa 06 người ngồi (kể cả người lái), có thể được thiết kế, sản xuất để kéo theo rơ moóc.

Xe ô tô chuyên dùng là xe ô tô có kết cấu và trang bị để thực hiện chức năng, công dụng đặc biệt, có thể được thiết kế, sản xuất để kéo theo rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc;

b) Rơ moóc là xe cơ giới không có động cơ để di chuyển, được thiết kế, sản xuất để hoạt động trên đường bộ, được kéo bởi xe ô tô; phần chủ yếu của khối lượng toàn bộ rơ moóc không đặt lên xe kéo;

c) Sơ mi rơ moóc là xe cơ giới không có động cơ để di chuyển; được thiết kế, sản xuất để hoạt động trên đường bộ; được kéo bởi xe ô tô đầu kéo và có một phần đáng kể khối lượng toàn bộ đặt lên ô tô đầu kéo;

d) Xe chở người bốn bánh có gắn động cơ là xe cơ giới có từ bốn bánh trở lên, chạy bằng động cơ được thiết kế, chế tạo để hoạt động trên đường bộ, có kết cấu để chở người, vận tốc thiết kế lớn nhất không lớn hơn 30 km/h, số người cho phép chở tối đa không quá 16 người (kể cả người lái);

đ) Xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ là xe cơ giới có từ bốn bánh trở lên, chạy bằng động cơ được thiết kế, chế tạo để hoạt động trên đường bộ, có kết cấu để chở hàng, có phần động cơ và thùng hàng lắp trên cùng một khung xe, có tối đa hai hàng ghế và chở được tối đa 06 người ngồi (kể cả người lái), vận tốc thiết kế lớn nhất không lớn hơn 60 km/h và khối lượng bản thân không lớn hơn 550 kg; trường hợp xe sử dụng động cơ điện thì có công suất động cơ lớn nhất không lớn hơn 15 kW;

e) Xe mô tô gồm: xe cơ giới có hai hoặc ba bánh chạy bằng động cơ, được thiết kế, sản xuất để hoạt động trên đường bộ trừ xe gắn máy; xe ba bánh có khối lượng bản thân không lớn hơn 400 kg;

g) Xe gắn máy là xe cơ giới có hai hoặc ba bánh chạy bằng động cơ được thiết kế, chế tạo để hoạt động trên đường bộ, có vận tốc thiết kế không lớn hơn 50 km/h; nếu động cơ dẫn động là động cơ nhiệt thì dung tích làm việc hoặc dung tích tương đương không được lớn hơn 50 cm³; nếu động cơ dẫn động là động cơ điện thì công suất lớn nhất của động cơ không lớn hơn 4 kW. Xe gắn máy không bao gồm xe đạp máy.

3. Phương tiện giao thông thô sơ đường bộ (sau đây gọi là xe thô sơ) gồm: xe đạp, xe đạp máy, xe đạp điện, xe xích lô, xe lăn dùng cho người khuyết tật, xe súc vật kéo và các loại xe tương tự.

a) Xe đạp là xe thô sơ có ít nhất hai bánh và vận hành do sức người thông qua bàn đạp hoặc tay quay;

b) Xe đạp máy là xe đạp có trợ lực từ động cơ, có khối lượng bản thân không quá 25 kg, nguồn động lực từ động cơ bị ngắt khi người lái xe dừng đạp hoặc khi xe đạt tới tốc độ 25 km/h;

c) Xe đạp điện là xe đạp có trợ lực của động cơ điện, công suất lớn nhất của động cơ không lớn hơn 250W.

4. Xe máy chuyên dùng gồm: xe máy thi công; xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp; máy kéo; rơ moóc, sơ mi rơ moóc được kéo bởi máy kéo; xe máy thực hiện chức năng, công dụng đặc biệt và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh có tham gia giao thông đường bộ.

5. Phương tiện giao thông thông minh là xe cơ giới cho phép tự động hóa một phần hoặc toàn bộ hoạt động điều khiển phương tiện, xác định lộ trình và xử lý tình huống khi tham gia giao thông đường bộ.

6. Xe tương tự các loại xe cơ giới, xe thô sơ được quản lý, sử dụng theo quy định đối với loại xe cơ giới, xe thô sơ đó. Chính phủ quy định cụ thể xe tương tự các loại xe cơ giới, xe thô sơ.

7. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về phân loại phương tiện giao thông đường bộ.

Điều 35. Điều kiện phương tiện tham gia giao thông đường bộ

1. Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông phải đáp ứng các điều kiện sau:

a) Được cấp chứng nhận đăng ký và gắn biển số theo quy định;

b) Bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định.

2. Xe ô tô kinh doanh vận tải phải lắp thiết bị giám sát hành trình. Xe ô tô chở người từ 09 chỗ trở lên (kể cả chỗ của người lái xe) kinh doanh vận tải, xe ô tô đầu kéo, xe cứu thương phải lắp thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe.

3. Phương tiện giao thông thông minh bảo đảm các điều kiện quy định tại khoản 1 Điều này và được cơ quan có thẩm quyền cấp phép hoạt động theo quy định.

4. Phương tiện gắn biển số nước ngoài hoạt động tại Việt Nam thực hiện theo điều ước quốc tế hoặc thỏa thuận quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên hoặc đã ký kết.

5. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 và khoản 3 Điều này; quy định điều kiện hoạt động của xe thô sơ.

6. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định phạm vi hoạt động của xe thô sơ, xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ, xe chở người bốn bánh có gắn động cơ tại địa phương.

Điều 36. Biển số xe

1. Biển số xe do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp theo quy định tại Điều 37 và Điều 38 Luật này; được gắn vào phương tiện giao thông đường bộ của Luật này để phục vụ quản lý nhà nước.

2. Phân loại biển số xe

a) Biển số xe nền màu xanh, chữ và số màu trắng cấp cho xe của cơ quan Đảng, Quốc hội, Nhà nước, tổ chức chính trị - xã hội, đơn vị sự nghiệp công lập;

b) Biển số nền màu đỏ, chữ và số màu trắng cấp cho xe quân sự;

c) Biển số nền màu vàng, chữ và số màu đen cấp cho xe hoạt động kinh doanh vận tải;

d) Biển số nền màu trắng, chữ và số màu đen cấp cho xe của các tổ chức, cá nhân trong nước, không thuộc đối tượng quy định tại các điểm a, b và c khoản này;

đ) Biển số nền màu trắng, chữ màu đỏ, số màu đen, có sêri ký hiệu “NG” màu đỏ cấp cho xe của cơ quan đại diện ngoại giao, cơ quan lãnh sự và nhân viên nước ngoài mang chứng minh thư ngoại giao của cơ quan đó;

e) Biển số nền màu trắng, chữ màu đỏ, số màu đen, có sêri ký hiệu “QT” màu đỏ cấp cho xe của cơ quan đại diện của tổ chức quốc tế và nhân viên nước ngoài mang chứng minh thư ngoại giao của tổ chức đó;

g) Biển số nền màu trắng, chữ và số màu đen, có sêri ký hiệu “CV” cấp cho xe của các nhân viên hành chính kỹ thuật mang chứng minh thư công vụ của các cơ quan đại diện ngoại giao, cơ quan lãnh sự, tổ chức quốc tế;

h) Biển số nền màu trắng, chữ và số màu đen, có ký hiệu “NN” cấp cho xe của tổ chức, văn phòng đại diện, cá nhân nước ngoài, trừ các đối tượng quy định tại các điểm đ, e và g khoản này.

3. Biển số xe được quản lý theo mã định danh, trừ biển số xe quy định tại điểm b khoản 2 Điều này. Việc quản lý biển số xe theo mã định danh được quy định như sau:

a) Biển số xe được cấp và quản lý theo mã định danh của chủ xe là cá nhân, tổ chức; trường hợp tổ chức chưa có mã định danh điện tử thì quản lý theo mã số thuế hoặc quyết định thành lập;

b) Trường hợp xe hết niên hạn sử dụng, hư hỏng hoặc chuyển quyền sở hữu xe thì chủ xe được giữ lại số biển số xe trong thời hạn 5 năm để đăng ký cho xe khác thuộc sở hữu của mình; quá thời hạn nêu trên, số biển số xe đó bị cơ quan đăng ký xe thu hồi, nhập vào kho biển số để đăng ký, cấp cho tổ chức, cá nhân khác theo quy định;

c) Trường hợp chủ xe có thay đổi thông tin về trụ sở, nơi thường trú, tạm trú thì được giữ lại số biển số định danh.

4. Bộ trưởng Bộ Công an quy định quy chuẩn kỹ thuật biển số xe; Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quy định quy chuẩn kỹ thuật biển số xe do Bộ Quốc phòng quản lý.

Điều 37. Đấu giá biển số xe

1. Biển số xe đưa ra đấu giá là số biển số xe ô tô, xe mô tô, xe gắn máy được quy định tại điểm c và điểm d khoản 2 Điều 36 Luật này.

2. Giá khởi điểm của một biển số xe ô tô đưa ra đấu giá không thấp hơn 40 triệu; giá khởi điểm một biển số xe mô tô, xe gắn máy đưa ra đấu giá không thấp hơn 5 triệu. Căn cứ điều kiện kinh tế xã hội trong từng thời kỳ, Chính phủ quyết định cụ thể giá khởi điểm của loại biển số xe đưa ra đấu giá.

3. Tiền đặt trước không thấp hơn giá khởi điểm của loại biển số xe đưa ra đấu giá.

4. Bước giá bằng 10% giá khởi điểm.

5. Đấu giá biển số xe được thực hiện theo hình thức đấu giá trực tuyến.

6. Trường hợp chỉ có một người đăng ký tham gia đấu giá biển số xe thì được xác định là người trúng đấu giá biển số xe.

7. Người trúng đấu giá biển số xe có các quyền sau đây:

a) Được cấp quyết định xác nhận biển số xe trúng đấu giá sau khi nộp đủ số tiền trúng đấu giá;

b) Được đăng ký biển số xe trúng đấu giá gắn với phương tiện thuộc sở hữu của mình tại cơ quan công an nơi quản lý biển số xe trúng đấu giá hoặc nơi cư trú của cá nhân, trụ sở của tổ chức trúng đấu giá;

c) Được chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn với biển số xe trúng đấu giá;

d) Trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày được cấp quyết định xác nhận biển số xe trúng đấu giá, nếu người trúng đấu giá chết nhưng chưa thực hiện thủ tục đăng ký xe để gắn biển số trúng đấu giá thì người thừa kế theo quy định của pháp luật về thừa kế được nhận số tiền người trúng đấu giá đã nộp sau khi trừ các khoản chi phí tổ chức đấu giá.

8. Người trúng đấu giá biển số xe có nghĩa vụ sau đây:

a) Nộp đủ số tiền trúng đấu giá trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày có thông báo kết quả trúng đấu giá; tiền trúng đấu giá không bao gồm lệ phí đăng ký, cấp biển số xe. Sau thời hạn quy định, người trúng đấu giá biển số xe không nộp hoặc nộp không đủ tiền trúng đấu giá thì biển số xe trúng đấu giá được đấu giá lại hoặc chuyển vào hệ thống đăng ký, quản lý xe và người trúng đấu giá không được hoàn trả số tiền đặt trước;

b) Thực hiện thủ tục đăng ký xe để gắn biển số trúng đấu giá trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày được cấp quyết định xác nhận biển số xe trúng đấu giá; trường hợp sự kiện bất khả kháng hoặc trở ngại khách quan thì thời hạn này được kéo dài thêm nhưng tối đa không quá 06 tháng. Sau thời hạn quy định, người trúng đấu giá biển số xe không thực hiện thủ tục đăng ký xe để gắn biển số trúng đấu giá thì biển số xe trúng đấu giá được đấu giá lại và người trúng đấu giá không được hoàn trả số tiền trúng đấu giá đã nộp;

c) Không được chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế biển số xe trúng đấu giá, trừ trường hợp chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn biển số trúng đấu giá;

d) Người tham gia đấu giá không xác nhận biên bản đấu giá, người trúng đấu giá không nộp đủ tiền trúng đấu giá thì không được nhận lại tiền đặt trước và không được tham gia đấu giá biển số xe trong thời hạn 12 tháng.

9. Đăng ký xe và biển số xe trúng đấu giá sau khi chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn biển số trúng đấu giá được quản lý, cấp, thu hồi theo quy định tại Điều 38 của Luật này.

10. Số tiền thu được từ đấu giá biển số xe sau khi trừ các khoản chi phí tổ chức đấu giá, chi phí quảng cáo, chi phí quản trị hệ thống đấu giá và chi phí khác được nộp vào ngân sách trung ương theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước.

11. Chính phủ quy định chi tiết Điều này; quy định trình tự, thủ tục đấu giá biển số xe.

Điều 38. Cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký xe và biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ

1. Việc cấp mới chứng nhận đăng ký xe và biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng phải đảm bảo các điều kiện sau:

- a) Chứng nhận nguồn gốc xe theo quy định;
- b) Chứng nhận quyền sở hữu hợp pháp;
- c) Chứng từ hoàn thành nghĩa vụ tài chính theo quy định.

2. Việc đổi chứng nhận đăng ký xe cơ giới, xe máy chuyên dùng trong trường hợp thay đổi chủ xe phải bảo đảm các điều kiện sau:

a) Chứng nhận đã được thu hồi đăng ký xe, biển số xe; trường hợp chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn với biển số xe trúng đấu giá thì chỉ thu hồi đăng ký xe;

b) Các điều kiện quy định tại điểm b và điểm c khoản 1 Điều này.

3. Đổi chứng nhận đăng ký, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng trong các trường hợp sau:

a) Chứng nhận đăng ký xe, biển số xe bị mờ, hỏng;

b) Cải tạo, thay đổi màu sơn; thay đổi tên, số định danh cá nhân, địa chỉ của chủ xe hoặc thay đổi mục đích sử dụng;

c) Cơ quan đăng ký xe thay đổi cấu trúc biểu mẫu chứng nhận đăng ký, biển số xe.

4. Cấp lại chứng nhận đăng ký, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, trong các trường hợp sau:

a) Chứng nhận đăng ký, biển số xe bị mất;

b) Chứng nhận đăng ký, biển số hết thời hạn sử dụng.

5. Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng được cấp biển số và đăng ký tạm thời trong các trường hợp sau:

a) Đã có chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, phiếu kiểm tra chất lượng xuất xưởng xe cơ giới, xe máy chuyên dùng để di chuyển từ nhà máy đến kho cảng hoặc từ kho cảng, nhà máy, đại lý bán xe đến nơi đăng ký xe hoặc về các đại lý, kho lưu trữ khác;

b) Xe làm thủ tục thu hồi để tái xuất về nước hoặc chuyển quyền sở hữu; xe phục vụ các sự kiện do Đảng, Nhà nước tổ chức; xe đăng ký ở nước ngoài được cơ quan thẩm quyền cho phép bao gồm cả xe có tay lái bên phải (tay lái nghịch) vào Việt Nam quá cảnh, tạm nhập, tái xuất có thời hạn để tham gia dự hội nghị, hội chợ, triển lãm, thể dục, thể thao, du lịch; trừ trường hợp xe không phải cấp biển số tạm thời theo Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên và trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 54 Luật này;

c) Xe chạy thử nghiệm thuộc đối tượng nghiên cứu phát triển có nhu cầu tham gia giao thông đường bộ đáp ứng quy định tại khoản 5 Điều 41 Luật này.

6. Các trường hợp thu hồi chứng nhận đăng ký, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, bao gồm:

a) Chuyển quyền sở hữu trong chứng nhận đăng ký, trừ trường hợp chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn với biển số xe trùng đầu giá;

b) Hết thời hạn tạm nhập hoặc làm thủ tục nhập khẩu hoặc hết thời hạn đăng ký tại các khu kinh tế - thương mại đặc biệt, khu kinh tế cửa khẩu quốc tế theo quy định;

c) Không còn đủ điều kiện an toàn tham gia giao thông, không còn nhu cầu tham gia giao thông; việc cấp, đăng ký, cấp biển số vi phạm quy định của pháp luật;

d) Xe cơ giới hết niên hạn sử dụng theo quy định.

7. Bộ trưởng Bộ Công an quy định trình tự, thủ tục cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

8. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quy định trình tự, thủ tục cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ do Bộ Quốc phòng quản lý.

Điều 39. Niên hạn sử dụng của xe cơ giới

1. Niên hạn sử dụng của xe cơ giới được tính bắt đầu từ năm sản xuất xe đến hết ngày 31 tháng 12 của năm hết niên hạn sử dụng.

2. Niên hạn sử dụng của xe cải tạo được quy định sau:

a) Xe có niên hạn sử dụng cải tạo thành xe không có niên hạn sử dụng thì áp dụng quy định về niên hạn của xe trước khi cải tạo;

b) Xe không có niên hạn sử dụng cải tạo thành xe có niên hạn sử dụng thì áp dụng quy định về niên hạn của xe sau khi cải tạo;

c) Xe ô tô chở người có số người cho phép chở từ 10 người trở lên (kể cả người lái), xe ô tô chở người chuyên dùng cải tạo thành xe ô tô chở hàng (kể cả xe ô tô chở hàng chuyên dùng); xe chở người bốn bánh có gắn động cơ cải tạo thành xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ thì được áp dụng niên hạn sử dụng niên hạn của xe sau cải tạo.

3. Các trường hợp xe cơ giới không áp dụng niên hạn sử dụng, bao gồm:

a) Xe mô tô, xe gắn máy, xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi, xe ô tô chuyên dùng, rơ moóc, sơ mi rơ moóc;

b) Xe cơ giới của quân đội, công an phục vụ mục đích quốc phòng, an ninh.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Điều 40. Bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới trong nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp

1. Đối tượng phải bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, bao gồm:

a) Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu, trừ xe để nghiên cứu khoa học, nghiên cứu phục vụ sản xuất, trưng bày, giới thiệu tại hội chợ triển lãm thương mại;

b) Loại phụ tùng xe cơ giới, xe máy chuyên dùng sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu thuộc danh mục sản phẩm hàng hóa phải kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, trừ trường hợp để nghiên cứu khoa học, nghiên cứu phục vụ sản xuất, trưng bày, giới thiệu tại hội chợ triển lãm thương mại.

2. Việc chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường bao gồm:

a) Kiểm tra, thử nghiệm, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng và phụ tùng xe cơ giới, mức tiêu thụ năng lượng của xe cơ giới;

b) Công nhận và chỉ định cơ sở thử nghiệm, chứng nhận;

c) Kiểm tra, đánh giá, giám sát việc bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, bảo hành, bảo dưỡng, triệu hồi sản phẩm của cơ sở nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp.

3. Việc chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới trong nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp do đăng kiểm viên thực hiện và được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp chứng nhận theo quy định. Đăng kiểm viên là người được cấp chứng chỉ chuyên môn về chứng nhận, kiểm định xe cơ giới, xe máy chuyên dùng.

4. Việc thừa nhận chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của nước ngoài đối với xe cơ giới, phụ tùng xe cơ giới được thực hiện theo quy định của Điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

5. Tổ chức, cá nhân nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp có trách nhiệm tuân thủ các quy định pháp luật về kiểm tra, thử nghiệm, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới; chịu trách nhiệm về chất lượng sản phẩm hàng hóa do mình nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp và việc bảo hành, bảo dưỡng xe cơ giới nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp và triệu hồi sản phẩm theo quy định của Chính phủ.

6. Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp.

7. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, tiêu thụ năng lượng xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng của xe cơ giới trong nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp; quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở bảo hành, bảo dưỡng xe cơ giới; quy định về trình tự, thủ tục chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng của xe cơ giới trong nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp; quy định về cấp mới, cấp lại, tạm đình chỉ, thu hồi chứng chỉ đăng kiểm viên.

8. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định về trình tự, thủ tục chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới, xe máy chuyên dùng nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp do Bộ Quốc phòng, Bộ Công an quản lý.

Điều 41. Bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ

1. Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ phải được kiểm định theo quy định.

2. Việc kiểm định đối với xe mô tô, xe gắn máy chỉ thực hiện kiểm định khí thải. Việc kiểm định khí thải thực hiện theo quy định của pháp luật về môi trường được thực hiện tại các cơ sở kiểm định khí thải đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia.

3. Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng có chứng nhận về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của cơ sở đăng kiểm phương tiện hoặc chứng nhận về kiểm tra xuất xưởng của nhà sản xuất thì không phải kiểm định trong trường hợp di chuyển từ cửa khẩu, từ nơi sản xuất, lắp ráp tới kho, cảng, cửa hàng hoặc ngược lại.

4. Việc chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng do đăng kiểm viên của cơ sở đăng kiểm thực hiện và được cơ sở đăng kiểm cấp giấy chứng nhận kiểm định theo quy định.

5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về trình tự, thủ tục kiểm tra, đánh giá để cấp mới, cấp lại, tạm đình chỉ hoạt động, thu hồi giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động kiểm định xe cơ giới của cơ sở đăng kiểm xe cơ giới cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động cho trạm kiểm tra khí thải xe mô tô, xe gắn máy; chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới cải tạo, xe máy chuyên dùng cải tạo; kiểm định, miễn kiểm định lần đầu cho xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy; ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở đăng kiểm xe cơ giới, cơ sở kiểm

định khí thải xe mô tô, xe gắn máy; quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông; quy định về giới hạn kích thước, giới hạn tải trọng đối với xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ; quy định về yêu cầu kỹ thuật đối với xe cơ giới, xe máy chuyên dùng thuộc đối tượng nghiên cứu phát triển có nhu cầu tham gia giao thông đường bộ.

6. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định về trình tự, thủ tục kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới cải tạo, xe máy chuyên dùng cải tạo do Bộ Quốc phòng, Bộ Công an quản lý.

Điều 42. Trách nhiệm của cơ sở đăng kiểm, chủ xe cơ giới, xe máy chuyên dùng và người điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng

1. Cơ sở đăng kiểm là tổ chức, đơn vị cung cấp dịch vụ công thực hiện kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới, xe máy chuyên dùng được tổ chức, hoạt động theo quy định Chính phủ.

Cơ sở đăng kiểm chịu trách nhiệm về kết quả kiểm tra, kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; từ chối kiểm định phương tiện khi chủ phương tiện chưa thực hiện xong yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền về giải quyết vụ việc vi phạm hành chính.

2. Trách nhiệm của chủ xe cơ giới, xe máy chuyên dùng và người điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng

a) Chấp hành các quy định về cấp, thu hồi đăng ký, biển số, kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới, xe máy chuyên dùng theo quy định;

b) Phải bảo dưỡng, sửa chữa để bảo đảm duy trì tình trạng kỹ thuật của phương tiện; chịu trách nhiệm theo quy định của pháp luật đối với hành vi đưa phương tiện không bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường tham gia giao thông đường bộ;

c) Tổ chức, cá nhân đứng tên trong giấy chứng nhận đăng ký xe tiếp tục chịu trách nhiệm của chủ xe khi chưa thực hiện thu hồi đăng ký, biển số đối với trường hợp phải thu hồi theo quy định tại khoản 7 Điều 38 Luật này;

d) Tổ chức, cá nhân vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ mà chưa chấp hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông thì chưa đăng ký, đăng kiểm phương tiện vi phạm; sau khi chấp hành xong quyết định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông thì được đăng ký, đăng kiểm phương tiện đó theo quy định;

đ) Chấp hành các quy định khác của pháp luật khi tham gia giao thông đường bộ.

Điều 43. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với phương tiện vận tải đường bộ trong đô thị

1. Xe buýt, xe chở người bốn bánh có gắn động cơ phải chạy đúng tuyến, đúng lịch trình, thời gian được phép hoạt động và dừng, đỗ đúng nơi quy định.

2. Xe taxi đón, trả hành khách theo thỏa thuận giữa hành khách và người lái xe nhưng phải chấp hành các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ khi đón, trả khách.

3. Xe chở hàng phải hoạt động đúng tuyến, phạm vi và thời gian quy định đối với từng loại xe.

4. Xe vệ sinh môi trường, xe ô tô chở phế thải, vật liệu rời phải được che phủ kín, không để rơi, vãi trên đường phố và có thời gian hoạt động theo quy định của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.

5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về hoạt động vận tải đường bộ trong đô thị và tỷ lệ phương tiện vận chuyển hành khách công cộng có thiết bị hỗ trợ cho người khuyết tật trong đô thị.

Điều 44. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô vận chuyển hành khách

1. Khi vận chuyển hành khách bằng xe ô tô phải tuân thủ các quy định sau đây:

a) Đón, trả hành khách đúng nơi quy định; hướng dẫn sử dụng trang thiết bị an toàn trên xe; có biện pháp giữ gìn vệ sinh trong xe;

b) Vận chuyển hành khách đúng lịch trình, lộ trình đã đăng ký, trừ trường hợp bất khả kháng;

c) Không chở hành khách trên nóc xe, trong khoang chở hành lý hoặc để hành khách đu, bám bên ngoài xe;

d) Không chở hàng nguy hiểm, hàng cấm, hàng lậu, động thực vật hoang dã, hàng có mùi hôi thối hoặc động vật, hàng hóa khác có ảnh hưởng đến sức khỏe của hành khách, môi trường;

đ) Không chở hành khách, hành lý, hàng hóa vượt quá trọng tải, số người theo quy định;

e) Không chở hàng hóa trong khoang chở hành khách.

2. Người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe ô tô vận chuyển hành khách có các trách nhiệm sau đây:

- a) Thực hiện quy định tại khoản 1 Điều này;
- b) Trước khi cho xe khởi hành phải kiểm tra các điều kiện bảo đảm an toàn của xe, hướng dẫn cho hành khách về an toàn giao thông và thoát hiểm khi gặp sự cố;
- c) Kiểm tra việc sắp xếp, chằng buộc hành lý, hàng hóa bảo đảm an toàn;
- d) Giữ gìn trật tự, vệ sinh trong xe;
- đ) Phối hợp thực hiện các nhiệm vụ khác theo yêu cầu của cơ quan Công an trong công tác bảo đảm an ninh quốc gia, trật tự an toàn xã hội;
- e) Thực hiện các quy tắc giao thông khác được quy định trong Luật này.

Điều 45. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô chở học sinh, trẻ em mầm non

1. Xe ô tô kinh doanh vận tải chở học sinh, trẻ em mầm non phải đáp ứng các yêu cầu sau đây:

a) Bảo đảm các điều kiện quy định tại điểm b khoản 1 và khoản 2 Điều 35 của Luật này; có niên hạn sử dụng không quá 20 năm; có màu sơn theo quy định của Chính phủ;

b) Xe ô tô chở học sinh tiểu học hoặc trẻ em mầm non phải có dây đai an toàn phù hợp với lứa tuổi hoặc sử dụng xe có ghế ngồi phù hợp với lứa tuổi học sinh.

2. Xe ô tô kinh doanh vận tải kết hợp với hoạt động đưa đón học sinh, trẻ em mầm non phải đáp ứng các yêu cầu theo quy định tại khoản 3 Điều 10, điểm b khoản 1 và khoản 2 Điều 35 của Luật này.

3. Khi đưa đón học sinh tiểu học, trẻ em mầm non phải bố trí tối thiểu 01 người quản lý trên mỗi xe ô tô để hướng dẫn, giám sát, duy trì trật tự và bảo đảm an toàn cho học sinh tiểu học, trẻ em mầm non trong suốt chuyến đi. Trường hợp xe trên 30 chỗ và chở trên 29 học sinh tiểu học và trẻ em mầm non phải bố trí tối thiểu 02 người quản lý trên mỗi xe ô tô.

4. Lái xe ô tô đưa đón học sinh, trẻ em mầm non phải có tối thiểu 02 năm kinh nghiệm lái xe vận tải hành khách.

5. Cơ sở giáo dục, đào tạo phải xây dựng, tập huấn cho cho lái xe và người quản lý học sinh, trẻ em mầm non nắm vững và thực hiện đúng quy trình bảo đảm an toàn khi đưa đón học sinh, trẻ em mầm non; chịu trách nhiệm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ khi tổ chức đưa đón học sinh, trẻ em mầm non của đơn vị mình.

6. Xe đưa đón học sinh, trẻ em mầm non được ưu tiên trong tổ chức, phân luồng, điều tiết giao thông, bố trí nơi dừng, đỗ tại khu vực trường học và tại các điểm trên lộ trình đưa đón học sinh.

Điều 46. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe mô tô, xe gắn máy, xe thô sơ

1. Việc sử dụng xe mô tô, xe gắn máy, xe thô sơ để kinh doanh vận chuyển hành khách, hàng hóa phải thực hiện các quy định sau đây:

a) Kiểm tra các điều kiện bảo đảm an toàn của xe trước khi tham gia giao thông;

b) Khi vận chuyển hàng hóa, lái xe phải mang giấy tờ theo quy định của pháp luật;

c) Kiểm tra việc sắp xếp hàng hóa bảo đảm an toàn; không chở quá số người theo quy định, chở quá khối lượng hàng hoá cho phép hoặc vượt quá khổ giới hạn của xe;

d) Hàng vận chuyển trên xe phải được xếp đặt gọn gàng và chằng buộc chắc chắn, bảo đảm không gây nguy hiểm cho người và phương tiện tham gia giao thông; không cản trở tầm nhìn của lái xe; không được che khuất đèn, biển số xe;

đ) Khi vận chuyển hàng rời, vật liệu xây dựng, phế thải không để rơi vãi xuống đường hoặc gây ra tiếng ồn, bụi bẩn trong suốt quá trình vận chuyển trên đường;

e) Khi xếp hàng hoá vượt phía trước và phía sau xe thì ban ngày phải có cờ báo hiệu màu đỏ tại điểm đầu và điểm cuối cùng của hàng hoá, khi xe hoạt động vào ban đêm hoặc khi trời tối phải đèn hoặc báo hiệu cho người tham gia giao thông nhận biết.

2. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về sử dụng xe mô tô, xe gắn máy, xe thô sơ để kinh doanh vận chuyển hành khách, hàng hóa trên địa bàn địa phương.

Điều 47. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe bốn bánh có gắn động cơ vận chuyển hành khách, hàng hóa

1. Xe bốn bánh có gắn động cơ vận chuyển hành khách, hàng hóa phải đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Được cấp chứng nhận đăng ký và gắn biển số; bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định;

b) Niêm yết tên và số điện thoại của tổ chức, cá nhân kinh doanh vận tải theo quy định; niêm yết giá cước vận tải đối với vận chuyển hành khách;

c) Bảo đảm đúng thời gian và phạm vi hoạt động.

2. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định thời gian, phạm vi hoạt động vận chuyển hành khách bằng xe bốn bánh có gắn động cơ và hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ tại địa phương.

Điều 48. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô vận chuyển hàng hóa

1. Khi vận chuyển hàng hoá bằng xe ô tô, người lái xe phải thực hiện các quy định sau đây:

a) Mang đủ giấy tờ theo quy định của pháp luật;

b) Kiểm tra các điều kiện bảo đảm an toàn của xe trước khi tham gia giao thông;

c) Kiểm tra việc sắp xếp hàng hóa bảo đảm an toàn; không chở quá khối lượng hàng hoá cho phép hoặc vượt quá khổ giới hạn của xe;

d) Hàng vận chuyển trên xe phải được xếp đặt, chằng buộc bảo đảm an toàn theo quy định của Bộ trưởng Bộ Công an.

đ) Khi vận chuyển hàng rời, vật liệu xây dựng, phế thải phải che đậy kín, không để rơi vãi xuống đường hoặc gây ra tiếng ồn, bụi bẩn trong suốt quá trình vận chuyển trên đường và chiều cao tối đa của hàng phải thấp hơn mép trên thành thùng xe tối thiểu 10 cm;

e) Khi xếp hàng hoá vượt phía trước và phía sau xe thì ban ngày phải có cờ báo hiệu màu dễ nhận diện tại điểm đầu và điểm cuối cùng của hàng hoá, khi xe hoạt động vào ban đêm hoặc khi trời tối phải có đèn báo hiệu.

2. Lực lượng Cảnh sát giao thông chịu trách nhiệm tổ chức tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với xe chở hàng quá tải lưu hành trên đường bộ.

Điều 49. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với phương tiện vận chuyển động vật sống, thực phẩm tươi sống

1. Việc vận chuyển động vật sống phải bảo đảm các yêu cầu sau:

a) Người lái xe phải mang đủ giấy tờ theo quy định của pháp luật;

b) Phương tiện vận chuyển phải có kết cấu phù hợp với loại động vật chuyên chở;

c) Trong quá trình vận chuyển phải chấp hành các quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, vệ sinh dịch tễ, phòng dịch và bảo đảm vệ sinh môi trường.

2. Việc vận chuyển thực phẩm tươi sống phải bảo đảm các yêu cầu sau:

- a) Người lái xe phải mang đủ giấy tờ theo quy định của pháp luật;
- b) Trong quá trình vận chuyển phải chấp hành các quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, an toàn thực phẩm, vệ sinh dịch tễ, phòng dịch và bảo đảm vệ sinh môi trường.

Điều 50. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với phương tiện vận chuyển hàng hoá nguy hiểm

1. Hàng hóa nguy hiểm là hàng hóa có chứa các chất nguy hiểm khi chở trên đường có khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con người, môi trường, an toàn và an ninh quốc gia.

2. Việc vận chuyển hàng hoá nguy hiểm phải có giấy phép vận chuyển theo quy định của Chính phủ; trong trường hợp cần thiết, đơn vị vận chuyển hàng hoá nguy hiểm phải bố trí người áp tải để bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

3. Xe ô tô vận chuyển hàng hoá nguy hiểm phải dán nhãn, biểu trưng nhận diện hàng hóa nguy hiểm; lắp đèn, tín hiệu cảnh báo theo quy định của Chính phủ.

4. Người lái xe hoặc người áp tải vận chuyển hàng nguy hiểm phải được tập huấn về vận chuyển hàng nguy hiểm theo quy định.

5. Cơ quan cấp phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm có trách nhiệm gửi thông báo ngay đến cơ quan Cảnh sát giao thông Bộ Công an và cơ quan Cảnh sát giao thông nơi có tuyến đường mà phương tiện đi qua để chỉ huy, điều khiển giao thông, kiểm tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo quy định.

6. Chính phủ quy định về danh mục hàng hoá nguy hiểm, vận chuyển hàng hoá nguy hiểm và trình tự, thủ tục cấp giấy phép, cấp Giấy chứng nhận hoàn thành chương trình tập huấn cho người lái xe hoặc người áp tải vận chuyển hàng hóa nguy hiểm.

Điều 51. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe quá khổ, xe quá tải trọng, xe bánh xích lưu hành trên đường bộ

1. Xe quá khổ bao gồm:
 - a) Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng có kích thước bao ngoài vượt quá kích thước giới hạn cho phép của xe theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xe cơ giới;
 - b) Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng có kích thước bao ngoài quá khổ giới hạn của đường bộ;

c) Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng khi chở hàng có kích thước bao ngoài của xe và hàng vượt quá kích thước giới hạn của xe hoặc quá khổ giới hạn của đường bộ.

2. Xe quá tải trọng bao gồm:

a) Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng có khối lượng toàn bộ vượt quá khối lượng cho phép của xe hoặc của đường bộ;

b) Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng có khối lượng toàn bộ phân bổ lên trục xe, cụm trục xe vượt quá tải trọng của trục xe, cụm trục xe hoặc vượt quá tải trọng khai thác của đường bộ..

3. Việc cấp phép, lưu hành xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích trên đường bộ được thực hiện trong các trường hợp sau:

a) Khi các phương án vận chuyển hàng hoá bằng đường sắt, đường thủy, đường biển hoặc phương thức vận tải khác không thể thực hiện được hoặc không an toàn, không hiệu quả, gây tốn kém, lãng phí, thiệt hại;

b) Lưu hành xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích từ ga, cảng và các địa điểm nhập khẩu, chế tạo, sửa chữa, bảo trì đến nơi sử dụng phương tiện theo quy định và ngược lại hoặc giữa các địa điểm sử dụng phương tiện theo quy định;

4. Bảo vệ công trình đường bộ khi cho phép xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích lưu hành trên đường bộ được quy định như sau:

a) Trường hợp xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích vượt quá tải trọng, khổ giới hạn của công trình đường bộ thì chủ phương tiện vận chuyển chịu trách nhiệm khảo sát, thiết kế, gia cường công trình đường bộ;

b) Việc khảo sát, thiết kế, gia cường công trình đường bộ do đơn vị đủ điều kiện năng lực hoạt động theo quy định của pháp luật về xây dựng thực hiện;

c) Chủ phương tiện vận chuyển có trách nhiệm chi trả toàn bộ chi phí để khảo sát, thiết kế, gia cường công trình đường bộ quy định tại điểm b khoản này;

d) Cơ quan, tổ chức, cá nhân quy định tại các điểm a, b và c khoản này có trách nhiệm bồi thường khi xảy ra thiệt hại đối với công trình đường bộ;

đ) Trường hợp cần thiết cần phải có lực lượng hỗ trợ lái xe, cảnh báo cho người, phương tiện tham gia giao thông khác và thực hiện các biện pháp an toàn giao thông cần thiết theo quy định của Chính phủ;

e) Xe bánh xích được phép lưu thông trên đường bộ thì phải có biện pháp bảo vệ mặt đường.

5. Cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền cấp giấy phép lưu hành xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích lưu hành trên đường; chấp thuận

phương án khảo sát, thiết kế, gia cường công trình đối với trường hợp quy định tại điểm a khoản 4 Điều này.

6. Xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích chỉ được lưu hành trên đường bộ sau khi được cấp giấy phép lưu hành xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích và đã thực hiện các biện pháp bảo vệ công trình đường bộ quy định tại khoản 4 Điều này.

7. Cơ quan cấp phép lưu hành xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích lưu hành có trách nhiệm gửi thông báo ngay cho cơ quan Cảnh sát giao thông Bộ Công an và cơ quan Cảnh sát giao thông nơi có tuyến đường mà phương tiện đi qua để chỉ huy, điều khiển giao thông, kiểm tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo quy định.

8. Lực lượng Cảnh sát giao thông chịu trách nhiệm tổ chức tuần tra, kiểm soát, điều khiển giao thông, xử lý vi phạm pháp luật đối với xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích lưu hành trên đường bộ.

9. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích trên đường bộ; trình tự, thủ tục cấp giấy phép lưu hành cho xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích.

Điều 52. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng

1. Hàng siêu trường, siêu trọng là hàng không thể chia nhỏ, tháo rời, khi vận chuyển trên đường bộ làm cho phương tiện hoặc tổ hợp phương tiện bị vượt quá giới hạn cho phép tham gia giao thông về kích thước, khối lượng theo quy định.

2. Xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng phải phù hợp với loại hàng và phải có giấy phép lưu hành xe do cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền cấp.

3. Xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng được phép ghép, nối thành tổ hợp nhiều xe gồm ô tô đầu kéo, ô tô kéo rơ moóc để kéo hoặc vừa kéo vừa đẩy các rơ moóc, sơ mi rơ moóc chuyên dùng, rơ moóc kiểu module tự hành có gắn động cơ, bao gồm cả trường hợp ghép nối thông qua hàng được chở.

4. Xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng phải chạy với tốc độ quy định trong giấy phép và phải có báo hiệu kích thước của hàng; trường hợp cần thiết, phải có người, phương tiện hỗ trợ theo quy định tại điểm d khoản 4 Điều 51 của Luật này khi vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng trên đường bộ.

5. Cơ quan cấp phép vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng có trách nhiệm thông báo ngay cho cơ quan Cảnh sát giao thông Bộ Công an và cơ quan

Cảnh sát giao thông nơi có tuyến đường mà phương tiện đi qua để chỉ huy, điều khiển giao thông, kiểm tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo quy định.

6. Lực lượng Cảnh sát giao thông chịu trách nhiệm tổ chức tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng lưu hành trên đường bộ.

7. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về hàng siêu trường, siêu trọng; quy định việc vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; quy định việc cấp phép, lưu hành xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng trên đường bộ.

Điều 53. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe cứu hộ giao thông đường bộ

1. Xe cứu hộ giao thông đường bộ là xe ô tô chuyên dùng có trang bị dụng cụ, thiết bị dùng để cứu hộ, hỗ trợ di chuyển hoặc chuyên chở các phương tiện giao thông bị hư hỏng, sự cố.

2. Xe cứu hộ giao thông đường bộ phải có dấu hiệu nhận diện, niêm yết thông tin trên xe, gắn thiết bị giám sát hành trình, camera và truyền dẫn dữ liệu theo quy định.

3. Xe cứu hộ giao thông đường bộ phải tuân thủ quy định về trọng tải của xe cứu hộ và trọng tải của xe được cứu hộ ghi trên Chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

Điều 54. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với trường hợp xe ô tô của người nước ngoài đăng ký tại nước ngoài có tay lái ở bên phải tham gia giao thông tại Việt Nam; phương tiện giao thông cơ giới đường bộ nước ngoài do người nước ngoài đưa vào Việt Nam du lịch

1. Xe ô tô của người nước ngoài đăng ký tại nước ngoài có tay lái ở bên phải tham gia giao thông tại Việt Nam; phương tiện giao thông cơ giới đường bộ nước ngoài do người nước ngoài đưa vào Việt Nam du lịch phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép.

2. Cơ quan cấp phép cho xe ô tô của người nước ngoài đăng ký tại nước ngoài có tay lái ở bên phải tham gia giao thông tại Việt Nam, phương tiện giao thông cơ giới đường bộ nước ngoài do người nước ngoài đưa vào Việt Nam du lịch thông báo ngay cho cơ quan quản lý xuất nhập cảnh.

3. Việc lưu hành xe ô tô của người nước ngoài đăng ký tại nước ngoài có tay lái ở bên phải, phương tiện giao thông cơ giới đường bộ nước ngoài do người nước ngoài đưa vào Việt Nam du lịch được quy định như sau:

a) Chấp hành đúng quy định pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Việt Nam; chỉ được lưu hành trên lãnh thổ Việt Nam theo đúng quy định của điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên;

b) Phải tham gia giao thông đúng trong phạm vi, tuyến đường đã được cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam cấp phép;

c) Xe ô tô của người nước ngoài đăng ký tại nước ngoài có tay lái ở bên phải phải đi theo đoàn và có xe dẫn đường;

d) Tổ chức, cá nhân đưa xe tay lái bên phải vào Việt Nam có trách nhiệm bố trí xe dẫn đường, bảo đảm an toàn, giao thông khi phương tiện lưu hành trên lãnh thổ Việt Nam;

đ) Trường hợp điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên có quy định khác thì áp dụng theo điều ước quốc tế đó.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Chương IV

NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN

THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 55. Điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

1. Người lái xe tham gia giao thông đường bộ phải đủ tuổi, sức khỏe theo quy định; có giấy phép lái xe còn hiệu lực phù hợp với loại xe đang điều khiển do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp, trừ người lái xe gắn máy quy định tại khoản 4 Điều này. Khi tham gia giao thông, người lái xe phải mang theo các giấy tờ sau:

a) Chứng nhận đăng ký xe hoặc bản sao Chứng nhận đăng ký xe có chứng thực kèm bản gốc giấy tờ xác nhận của tổ chức tín dụng còn hiệu lực;

b) Giấy phép lái xe phù hợp với loại xe đang điều khiển;

c) Chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới, phương tiện giao thông thông minh theo quy định của pháp luật;

d) Chứng nhận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

2. Người điều khiển xe máy chuyên dùng phải đủ tuổi, sức khỏe theo quy định; có bằng hoặc chứng chỉ điều khiển xe máy chuyên dùng phù hợp loại xe máy chuyên dùng đang điều khiển; có giấy phép lái xe hoặc chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ. Khi tham gia giao thông, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải mang theo các loại giấy tờ sau:

a) Chứng nhận đăng ký xe hoặc bản sao Chứng nhận đăng ký xe có chứng thực kèm bản gốc Giấy biên nhận còn hiệu lực của tổ chức tín dụng;

b) Bằng hoặc chứng chỉ điều khiển xe máy chuyên dùng;

c) Giấy phép lái xe hoặc chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ;

d) Chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe máy chuyên dùng theo quy định của pháp luật;

đ) Chứng nhận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự theo quy định của pháp luật.

3. Trường hợp giấy tờ quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này đã được tích hợp vào tài khoản định danh điện tử thì việc xuất trình, kiểm tra có thể thực hiện thông qua tài khoản định danh điện tử.

4. Người lái xe gắn máy tham gia giao thông đường bộ phải đủ điều kiện về độ tuổi, sức khỏe theo quy định tại điểm a khoản 1 và khoản 2 Điều 58 Luật này.

5. Người tập lái xe ô tô, người dự sát hạch lái xe ô tô khi tham gia giao thông phải thực hành trên xe tập lái, xe sát hạch trên tuyến đường tập lái, tuyến đường sát hạch, có giáo viên dạy lái hoặc sát hạch viên bảo trợ tay lái. Giáo viên dạy lái, sát hạch viên phải mang theo các loại giấy tờ quy định tại khoản 1 Điều này.

Điều 56. Giấy phép lái xe

1. Giấy phép lái xe bao gồm các hạng sau đây:

a) Hạng A1 cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xy lanh đến 125 cm³ hoặc có công suất động cơ điện đến 11 kw;

b) Hạng A cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xy lanh trên 125 cm³ hoặc có công suất động cơ điện trên 11 kw và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1;

c) Hạng B1 cấp cho người lái xe mô tô ba bánh và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1;

d) Hạng B cấp cho người lái xe ô tô chở người đến 8 chỗ (không kể chỗ của người lái xe); xe ô tô tải và ô tô chuyên dùng có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 3.500 kg; các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng B có kéo theo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg;

đ) Hạng C1 cấp cho người lái xe ô tô tải và ô tô chuyên dùng có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 3.500kg đến 7.500 kg; các loại xe ô tô tải quy

định cho giấy phép lái xe hạng C1 có kéo theo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B;

e) Hạng C cấp cho người lái xe ô tô tải và ô tô chuyên dùng có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 7.500 kg; các loại xe ô tô tải quy định cho giấy phép lái xe hạng C kéo theo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1;

g) Hạng D1 cấp cho người lái xe ô tô chở người trên 08 chỗ đến 16 chỗ (không kể chỗ của người lái xe), các loại xe ô tô chở người quy định cho giấy phép lái xe hạng D1 kéo theo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1, C;

h) Hạng D2 cấp cho người lái xe ô tô chở người (kể cả ô tô buýt) trên 16 chỗ đến 29 chỗ (không kể chỗ của người lái xe), các loại xe ô tô chở người quy định cho giấy phép lái xe hạng D2 kéo theo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1, C, D1;

i) Hạng D cấp cho người lái xe ô tô chở người (kể cả ô tô buýt) trên 29 chỗ (không kể chỗ của người lái xe); xe ô tô chở người giường nằm; các loại xe ô tô chở người quy định cho giấy phép lái xe hạng D kéo theo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1, C, D1, D2;

k) Hạng BE cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng B kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg;

l) Hạng C1E cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng C1 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg;

m) Hạng CE cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng C kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg; xe ô tô đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc;

n) Hạng D1E cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng D1 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg;

o) Hạng D2E cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng D2 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg;

p) Hạng DE cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng D kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg; xe ô tô chở khách nội toa.

2. Người khuyết tật điều khiển xe mô tô ba bánh dùng cho người khuyết tật được cấp giấy phép lái xe hạng A1.

Người khuyết tật điều khiển xe ô tô được cấp giấy phép lái xe hạng B để lái xe ô tô số tự động có cơ cấu phù hợp với tình trạng khuyết tật.3. Người điều khiển xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ, xe chở người bốn bánh có gắn động cơ phải có giấy phép lái xe ô tô; hạng giấy phép lái xe được tính theo quy định đối với xe ô tô tải và ô tô chở người.

4. Trường hợp xe được thiết kế, cải tạo số chỗ ít hơn xe cùng kiểu loại, kích thước giới hạn tương đương thì hạng giấy phép lái xe được tính theo xe cùng kiểu loại, kích thước giới hạn tương đương.

5. Thời hạn của giấy phép lái xe:

- a) Giấy phép lái xe các hạng A1, A, B1 không thời hạn;
- b) Giấy phép lái xe hạng B có thời hạn 10 năm kể từ ngày cấp;
- c) Giấy phép lái xe các hạng C1, C, D1, D2, D, BE, C1E, CE, D1E, D2E và DE có thời hạn 05 năm kể từ ngày cấp.

6. Giấy phép lái xe có giá trị sử dụng trong phạm vi lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, bao gồm:

- a) Giấy phép lái xe do cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam cấp;
- b) Giấy phép lái xe quốc tế và giấy phép lái xe quốc gia phù hợp với loại xe được phép điều khiển do quốc gia là thành viên của Công ước của Liên hợp quốc về Giao thông đường bộ năm 1968 (sau đây gọi là Công ước Viên) cấp;
- c) Giấy phép lái xe phù hợp với loại xe được phép điều khiển của nước hoặc vùng lãnh thổ mà Việt Nam ký cam kết công nhận giấy phép lái xe của nhau;
- d) Giấy phép lái xe nước ngoài phù hợp với loại xe được phép điều khiển do quốc gia được công nhận theo điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

7. Giấy phép lái xe không có hiệu lực trong các trường hợp:

- a) Giấy phép lái xe hết thời hạn sử dụng;
- b) Giấy phép lái xe bị trừ hết điểm;
- c) Giấy phép lái xe có Quyết định thu hồi theo quy định tại khoản 4 Điều 61 của Luật này.

8. Giấy phép lái xe quốc tế

- a) Giấy phép lái xe quốc tế là giấy phép lái xe do cơ quan nhà nước có thẩm quyền của các nước tham gia Công ước Viên cấp theo một mẫu thống nhất; có thời hạn không quá 03 năm kể từ ngày cấp và phải phù hợp với thời hạn còn hiệu lực của giấy phép lái xe quốc gia;

b) Người có giấy phép lái xe quốc tế do các nước tham gia Công ước Viên cấp khi lái xe tham gia giao thông đường bộ trên lãnh thổ Việt Nam phải mang theo giấy phép lái xe quốc tế và giấy phép lái xe quốc gia được cấp phù hợp với hạng xe điều khiển, còn thời hạn sử dụng; phải tuân thủ pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Việt Nam;

c) Người có giấy phép lái xe quốc tế vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ Việt Nam mà bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe có thời hạn thì thời gian bị tước quyền sử dụng không quá thời gian người lái xe được phép cư trú tại lãnh thổ Việt Nam;

d) Người Việt Nam hoặc người nước ngoài có thẻ thường trú hoặc thẻ tạm trú tại Việt Nam có giấy phép lái xe do Việt Nam hoặc các nước là thành viên Điều ước Quốc tế mà Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên cấp, còn giá trị sử dụng, nếu có nhu cầu được cấp giấy phép lái xe quốc tế.

9. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết hình thức của giấy phép lái xe và giấy phép lái xe quốc tế; quy định trình tự thủ tục cấp và sử dụng giấy phép lái xe và giấy phép lái xe quốc tế. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định chi tiết về hình thức giấy phép lái xe, trình tự thủ tục cấp và sử dụng giấy phép lái xe của lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

Điều 57. Điểm của Giấy phép lái xe

1. Điểm giấy phép lái xe được dùng để quản lý việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của người lái xe trên hệ thống cơ sở dữ liệu quản lý giấy phép lái xe, gồm 12 điểm.

2. Người lái xe có hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ bị trừ điểm giấy phép lái xe theo quy định của Chính phủ. Dữ liệu về điểm trừ đối với người vi phạm sẽ được cập nhật về hệ thống cơ sở dữ liệu ngay sau khi hình thức xử phạt có hiệu lực thi hành và thông báo cho người bị trừ điểm giấy phép lái xe biết.

3. Giấy phép lái xe được phục hồi đủ 12 điểm khi chưa bị trừ hết điểm và không bị trừ điểm trong thời hạn 12 tháng kể từ thời điểm bị trừ điểm gần nhất.

4. Trường hợp giấy phép lái xe bị trừ hết điểm, người được cấp giấy phép lái xe phải tham gia kiểm tra kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ do lực lượng Cảnh sát giao thông tổ chức theo quy định của Bộ trưởng Bộ Công an, có kết quả đạt yêu cầu thì được phục hồi đủ 12 điểm.

5. Giấy phép lái xe mới đổi, cấp lại, nâng hạng được giữ nguyên số điểm của giấy phép lái xe trước khi đổi, cấp lại, nâng hạng.

6. Người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính có thẩm quyền trừ

điểm giấy phép lái xe.

7. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 và khoản 6 Điều này; quy định trình tự, thủ tục trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe.

Điều 58. Tuổi, sức khỏe của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

1. Độ tuổi của người lái xe quy định như sau:

- a) Người đủ 16 tuổi trở lên được điều khiển xe gắn máy;
- b) Người đủ 18 tuổi trở lên được cấp giấy phép lái xe hạng A1, A, B1, B, C1, được điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ;
- c) Người đủ 21 tuổi trở lên được cấp giấy phép lái xe hạng C, BE;
- d) Người đủ 24 tuổi trở lên được cấp giấy phép lái xe hạng D1, D2, C1E, CE;
- đ) Người đủ 27 tuổi trở lên được cấp giấy phép lái xe hạng D, D1E, D2E, DE;
- e) Tuổi tối đa của người lái xe ô tô chở người trên 29 chỗ ngồi phù hợp với tuổi lao động được quy định trong Bộ luật Lao động.

2. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông phải có sức khỏe phù hợp với từng loại phương tiện được phép điều khiển. Bộ trưởng Bộ Y tế quy định về tiêu chuẩn sức khỏe, khám sức khỏe đối với người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng; khám sức khỏe định kỳ đối với người hành nghề lái xe ô tô; xây dựng cơ sở dữ liệu về khám sức khỏe của người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng.

3. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định độ tuổi của người lái xe trong lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

Điều 59. Đào tạo lái xe

1. Người có độ tuổi, sức khỏe đáp ứng quy định tại Điều 58 của Luật này để được cấp giấy phép lái xe phải được đào tạo theo nội dung lý thuyết và thực hành theo chương trình đào tạo quy định cho từng hạng giấy phép lái xe.

2. Người học lái xe phải được đào tạo tại các cơ sở đào tạo lái xe hoặc các hình thức đào tạo lái xe khác theo quy định để cấp mới hoặc nâng hạng giấy phép lái xe.

3. Việc đào tạo để nâng hạng giấy phép lái xe thực hiện cho những trường hợp sau đây:

a) Nâng hạng giấy phép lái xe từ hạng B lên hạng C1 hoặc lên hạng C hoặc lên hạng D1 hoặc lên hạng D2;

b) Nâng hạng giấy phép lái xe từ hạng C1 lên hạng C hoặc lên hạng D1 hoặc lên hạng D2;

c) Nâng hạng giấy phép lái xe từ hạng C lên hạng D1 hoặc lên hạng D2 hoặc lên hạng D;

d) Nâng hạng giấy phép lái xe từ hạng D1 lên hạng D2 hoặc lên hạng D;

đ) Nâng hạng giấy phép lái xe từ hạng D2 lên hạng D;

e) Nâng hạng giấy phép lái xe từ các hạng B, C1, C, D1, D2, D lên các hạng giấy phép lái xe tương ứng BE, C1E, CE, D1E, D2E và DE.

4. Người có nhu cầu được đào tạo nâng hạng giấy phép lái xe phải có giấy phép lái xe đang còn hiệu lực và có đủ thời gian lái xe an toàn quy định cho từng hạng giấy phép lái xe; người có nhu cầu được đào tạo nâng hạng giấy phép lái xe lên hạng D1, D2, D tối thiểu phải có trình độ từ trung học cơ sở.

5. Giấy phép lái xe hạng C, D1, D2, D và các hạng BE, C1E, CE, D1E, D2E, DE phải được đào tạo bằng hình thức đào tạo nâng hạng theo các điều kiện quy định tại khoản 3 và khoản 4 Điều này.

6. Cơ sở đào tạo lái xe phải đáp ứng các điều kiện do Chính phủ quy định; có giáo trình, giáo án theo quy định; thực hiện đào tạo theo đúng hình thức, nội dung và chương trình quy định cho từng hạng giấy phép lái xe.

7. Chính phủ quy định chi tiết các hình thức đào tạo lái xe khác quy định tại khoản 2 Điều này; quy định trình tự, thủ tục kiểm tra, đánh giá để cấp, cấp lại và thu hồi giấy phép xe tập lái; quy định tiêu chuẩn của giáo viên dạy lái xe; quy định việc cấp, cấp lại và thu hồi giấy chứng nhận giáo viên dạy lái xe; quy định việc cấp, cấp lại và thu hồi giấy phép đào tạo lái xe.

8. Bộ trưởng Giao thông vận tải quy định hình thức, nội dung, chương trình đào tạo lái xe. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định về cơ sở đào tạo, tổ chức đào tạo lái xe cho lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

Điều 60. Sát hạch lái xe

1. Hoạt động sát hạch lái xe ô tô phải thực hiện tại các Trung tâm sát hạch lái xe; hoạt động sát hạch lái xe mô tô thực hiện tại các Trung tâm sát hạch lái xe hoặc tại sân tập lái đáp ứng điều kiện, tiêu chuẩn về cơ sở vật chất, kỹ thuật theo quy định. Hoạt động sát hạch lái xe do cơ quan Nhà nước có thẩm quyền thực hiện.

2. Trung tâm sát hạch lái xe là đơn vị cung cấp dịch vụ sát hạch lái xe; phải đáp ứng các điều kiện do Chính phủ quy định và đáp ứng yêu cầu kỹ thuật theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ; phải sử dụng thiết bị ứng dụng công nghệ thông tin và phải chia sẻ ngay kết quả và dữ liệu giám sát quá trình sát hạch đến cơ quan quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, cơ quan quản lý về trật tự, an toàn giao thông đường bộ để giám sát.

3. Người đã hoàn thành chương trình đào tạo lái xe, đủ điều kiện được đăng ký để tham dự kỳ sát hạch lái xe.

4. Nội dung sát hạch lái xe phải phù hợp với hạng giấy phép lái xe và chương trình đào tạo.

5. Việc sát hạch lái xe do Sát hạch viên thực hiện. Sát hạch viên phải có đủ điều kiện, tiêu chuẩn, được cấp thẻ Sát hạch viên theo quy định và phải chịu trách nhiệm về kết quả sát hạch của mình.

6. Chính phủ quy định điều kiện, trình tự, thủ tục kiểm tra, đánh giá đề cấp, cấp lại và thu hồi giấy phép sát hạch cho Trung tâm sát hạch lái xe; điều kiện sân tập lái để sát hạch lái xe mô tô.

7. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định hình thức, nội dung, quy trình sát hạch để cấp giấy phép lái xe; điều kiện, tiêu chuẩn sát hạch viên, tổ chức tập huấn, cấp thẻ sát hạch viên; tiêu chuẩn kỹ thuật sân tập lái để sát hạch lái xe mô tô, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định về sát hạch lái xe cho lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

Điều 61. Cấp, đổi, cấp lại và thu hồi giấy phép lái xe

1. Giấy phép lái xe được cấp cho người tham dự kỳ sát hạch có kết quả đạt yêu cầu.

2. Người có giấy phép lái xe được đổi, cấp lại giấy phép lái xe trong các trường hợp sau:

- a) Giấy phép lái xe bị mất;
- b) Giấy phép lái xe bị hỏng không còn sử dụng được;
- c) Theo thời hạn ghi trên giấy phép lái xe;
- d) Thay đổi thông tin ghi trên giấy phép lái xe;
- đ) Giấy phép lái xe nước ngoài do cơ quan có thẩm quyền của nước ngoài cấp còn giá trị sử dụng;
- e) Giấy phép lái xe do Bộ Quốc phòng, Bộ Công an cấp mà người được cấp không còn làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

3. Chưa cấp, đổi, cấp lại giấy phép lái xe đối với người vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ khi người đó chưa thực hiện xong yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền về giải quyết vụ việc vi phạm hành chính.

4. Giấy phép lái xe thu hồi thuộc một trong các trường hợp sau:

a) Người được cấp giấy phép lái xe không đủ điều kiện sức khỏe theo kết luận của cơ quan y tế đối với từng hạng giấy phép lái xe;

b) Giấy phép lái xe được cấp sai quy định;

c) Giấy phép lái xe đã quá thời hạn tạm giữ hoặc hết thời hiệu thi hành quyết định xử phạt theo quy định nếu người vi phạm không đến nhận mà không có lý do chính đáng.

5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, trình tự, thủ tục về cấp, đổi, cấp lại và thu hồi giấy phép lái xe. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định về cấp, đổi, cấp lại, thu hồi giấy phép lái xe cho lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

Điều 62. Đào tạo, kiểm tra cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng

1. Chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ là giấy chứng nhận cấp cho người có đủ điều kiện theo quy định của pháp luật để điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

2. Người có nhu cầu cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ đăng ký với cơ sở đào tạo lái xe ô tô hoặc cơ sở đào tạo người điều khiển xe máy chuyên dùng đủ điều kiện để được bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ.

3. Cơ sở đào tạo lái xe ô tô, cơ sở đào tạo người điều khiển xe máy chuyên dùng đủ điều kiện thực hiện bồi dưỡng kiến thức về giao thông đường bộ phải theo đúng hình thức, nội dung, chương trình bồi dưỡng; kiểm tra và cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người có kết quả kiểm tra đạt yêu cầu.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định hình thức, nội dung, chương trình bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ; việc kiểm tra và thủ tục cấp, cấp lại chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ; điều kiện của cơ sở đào tạo người điều khiển xe máy chuyên dùng thực hiện bồi dưỡng, kiểm tra, cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ.

5. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định hình thức, nội dung, chương trình bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

Điều 63. Thời gian làm việc của người lái xe ô tô kinh doanh vận tải và vận tải nội bộ

1. Thời gian làm việc của người lái xe phải bảo đảm theo quy định của Bộ luật Lao động.

2. Thời gian lái xe của người lái xe ô tô không quá 10 giờ trong một ngày và không quá 48 giờ trong một tuần; lái xe liên tục không quá 04 giờ.

3. Thời gian dừng nghỉ giữa hai lần lái xe liên tục:

a) Từ 06 giờ đến 22 giờ trong ngày: Thời gian mỗi lần dừng nghỉ giữa hai lần lái xe liên tục tối thiểu 05 phút đối với lái xe taxi, xe buýt và 15 phút đối với lái xe vận tải nội bộ và các loại hình kinh doanh vận tải còn lại;

b) Từ 22 giờ ngày hôm trước đến 06 giờ ngày hôm sau: Thời gian mỗi lần dừng nghỉ giữa hai lần lái xe liên tục tối thiểu 20 phút đối với lái xe vận tải nội bộ và các loại hình kinh doanh vận tải.

4. Đơn vị kinh doanh vận tải, đơn vị vận tải nội bộ và người lái xe ô tô kinh doanh vận tải và vận tải nội bộ chịu trách nhiệm thực hiện các quy định tại Điều này.

Chương V

**TUẦN TRA, KIỂM SOÁT VỀ TRẬT TỰ,
AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

Điều 64. Hoạt động tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

1. Hoạt động tuần tra, kiểm soát bao gồm:

a) Bố trí lực lượng, phương tiện thực hiện nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát;

b) Kiểm tra, kiểm soát người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ;

c) Phát hiện, ngăn chặn và xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và vi phạm pháp luật khác.

2. Hình thức tuần tra, kiểm soát bao gồm:

a) Tổ chức lực lượng trực tiếp tuần tra, kiểm soát trên tuyến giao thông đường bộ;

b) Kiểm soát thông qua hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ; thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy giao thông.

3. Lực lượng thực hiện tuần tra, kiểm soát bao gồm:

a) Lực lượng Cảnh sát giao thông;

b) Lực lượng, đơn vị khác trong Công an nhân dân được huy động tham gia phối hợp với Cảnh sát giao thông thực hiện tuần tra, kiểm soát trong trường hợp cần thiết trên cơ sở nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng được huy động theo quy định của pháp luật, quyết định của cấp có thẩm quyền và phù hợp với thực tế nhiệm vụ.

4. Nhiệm vụ của Cảnh sát giao thông khi thực hiện tuần tra, kiểm soát, bao gồm:

a) Quan sát, nắm tình hình người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ; tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ, an ninh, trật tự trên tuyến giao thông đường bộ;

b) Thực hiện các nội dung quy định tại điểm b và điểm c khoản 1 Điều này;

c) Hướng dẫn, tuyên truyền, vận động người tham gia giao thông chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ;

d) Giúp đỡ, hỗ trợ người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ khi cần thiết;

đ) Điều khiển giao thông;

e) Điều tra, giải quyết tai nạn giao thông theo quy định của pháp luật;

g) Đấu tranh phòng, chống tội phạm hoạt động trên tuyến giao thông đường bộ, bảo đảm an ninh, trật tự theo quy định của pháp luật; tham gia phòng, chống khủng bố, biểu tình gây rối, dịch bệnh, thiên tai, hỏa hoạn, cứu nạn, cứu hộ;

h) Phát hiện những sơ hở, thiếu sót, bất cập trong quản lý nhà nước về giao thông đường bộ, tổ chức giao thông đường bộ, nguyên nhân dẫn đến mất trật tự, an toàn giao thông đường bộ, thông báo cơ quan chức năng hoặc báo cáo cấp có thẩm quyền kiến nghị với cơ quan chức năng có biện pháp khắc phục;

i) Thực hiện các nhiệm vụ khác theo quy định của Luật Công an nhân dân và quy định khác của pháp luật có liên quan.

5. Quyền hạn của Cảnh sát giao thông khi thực hiện tuần tra kiểm soát, bao gồm:

a) Dừng phương tiện tham gia giao thông theo quy định tại Điều 65 của Luật này để kiểm tra việc chấp hành các quy định về quy tắc giao thông đường bộ; điều kiện của phương tiện tham gia giao thông đường bộ; điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; các quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo quy định của Luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan;

b) Xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và vi phạm pháp luật khác theo quy định của pháp luật;

c) 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 theo quy định tại Điều 67, Điều 68 Luật này;

d) Sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy giao thông, hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, hệ thống kiểm soát tải trọng, khổ giới hạn xe trên đường bộ, vũ khí, công cụ hỗ trợ theo quy định tại Điều 69 và Điều 70 Luật này;

đ) Các quyền hạn khác theo quy định của Luật Công an nhân dân và quy định khác của pháp luật có liên quan.

6. Khi thực hiện nhiệm vụ, lực lượng thực hiện tuần tra, kiểm soát phải tuân thủ các nguyên tắc sau đây:

a) Chấp hành quy định của pháp luật và mệnh lệnh, kế hoạch tuần tra, kiểm soát của cấp có thẩm quyền;

b) Tôn trọng và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của cơ quan, tổ chức, cá nhân;

c) Kiên quyết đấu tranh phòng, chống tội phạm, vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và vi phạm pháp luật khác;

d) Chịu trách nhiệm về quyết định, hành vi của mình theo quy định của pháp luật.

7. Bộ trưởng Bộ Công an quy định chi tiết điểm a và điểm b khoản 1, khoản 2, điểm b khoản 3 Điều này; quy định quy trình tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông.

8. Xe cơ giới quân sự, xe máy chuyên dùng quân sự và người điều khiển xe cơ giới quân sự, xe máy chuyên dùng quân sự tham gia giao thông đường bộ phải chấp hành yêu cầu kiểm tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông và yêu cầu kiểm tra về điều lệnh nội vụ, kiểm tra việc chấp hành pháp luật của lực lượng kiểm soát quân sự, kiểm tra xe quân sự. Hoạt động kiểm tra điều lệnh nội vụ và việc chấp hành pháp luật của lực lượng kiểm soát quân sự, kiểm tra xe quân sự trên đường bộ thực hiện theo quy định của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng.

Điều 65. Căn cứ dừng phương tiện tham gia giao thông đường bộ để kiểm tra, kiểm soát

Cảnh sát giao thông được dùng phương tiện tham gia giao thông đường bộ để kiểm tra, kiểm soát khi có một trong các căn cứ sau đây:

1. Khi phát hiện hành vi vi phạm pháp luật hoặc có căn cứ xác định có hành vi vi phạm pháp luật về trật an, an toàn giao thông đường bộ hoặc vi phạm pháp luật khác;

2. Thực hiện theo mệnh lệnh, kế hoạch tuần tra, kiểm soát của cấp có thẩm quyền để phát hiện hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ mà buộc phải dùng phương tiện để kiểm soát mới phát hiện được;

3. Phục vụ bảo vệ an ninh quốc gia, giữ gìn trật tự an toàn xã hội và đấu tranh phòng, chống tội phạm; phòng, chống thiên tai; phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ; phòng, chống dịch bệnh;

4. Có tin báo, tố giác, phản ánh, kiến nghị, đề nghị của cơ quan, tổ chức, cá nhân về tội phạm, hành vi vi phạm pháp luật khác.

Điều 66. Biện pháp phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

1. Vận hành, sử dụng hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; hệ thống camera điều hành giao thông; hệ thống thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ kiểm soát tải trọng xe cơ giới.

2. Sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy giao thông.

3. Khai thác dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình, ghi nhận hình ảnh người lái xe, bảo đảm an toàn hành trình theo quy định; tiếp nhận dữ liệu thu thập từ công trình kiểm soát tải trọng xe.

4. Khai thác, sử dụng thông tin trong cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

5. Quan sát, kiểm tra, kiểm soát, đối chiếu trực tiếp của người thực thi công vụ.

6. Tiếp nhận, xử lý tin báo, phản ánh, kiến nghị, dữ liệu thu thập được từ phương tiện, thiết bị kỹ thuật của tổ chức, cá nhân theo quy định của Chính phủ.

7. Biện pháp khác theo quy định của pháp luật.

Điều 67. Huy động người, phương tiện, thiết bị dân sự trong trường hợp cấp bách

1. Khi thực hiện nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát, chỉ huy, điều khiển giao thông, giải quyết tai nạn giao thông, trong trường hợp cấp bách để bảo vệ an ninh quốc gia, bảo đảm trật tự, an toàn xã hội hoặc để ngăn chặn hậu quả thiệt hại cho xã hội đang xảy ra hoặc có nguy cơ xảy ra, lực lượng Cảnh sát giao

thông được huy động người, phương tiện, thiết bị dân sự và người đang sử dụng, điều khiển phương tiện, thiết bị đó.

Trong trường hợp cấp bách theo quy định tại khoản này, cán bộ, chiến sĩ Cảnh sát giao thông đề nghị tổ chức, cá nhân nước ngoài hỗ trợ, giúp đỡ để thực hiện nhiệm vụ theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Cán bộ, chiến sĩ Cảnh sát giao thông huy động người, phương tiện, thiết bị có trách nhiệm hoàn trả ngay sau khi trường hợp cấp bách chấm dứt. Trường hợp người, phương tiện, thiết bị được huy động làm nhiệm vụ bị thiệt hại thì được hưởng chế độ, chính sách, đền bù; đơn vị có cán bộ, chiến sĩ huy động có trách nhiệm giải quyết việc đền bù theo quy định của pháp luật.

3. Cơ quan, tổ chức, cá nhân được huy động có trách nhiệm chấp hành quyết định, yêu cầu của Cảnh sát giao thông theo quy định tại khoản 1 Điều này.

Điều 68. 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

1. Khi phát hiện phương tiện giao thông đường bộ vi phạm quy định dừng xe, đỗ xe trên đường bộ gây cản trở, ùn tắc giao thông, nguy cơ dẫn đến tai nạn giao thông nhưng người điều khiển phương tiện, chủ phương tiện không có mặt tại nơi xảy ra vi phạm hoặc có mặt nhưng không chấp hành yêu cầu của Cảnh sát giao thông thì cán bộ, chiến sĩ Cảnh sát giao thông thực hiện việc di chuyển phương tiện vi phạm ra khỏi vị trí dừng, đỗ trên.

Trường hợp không đủ điều kiện thực hiện thì đơn vị, cán bộ, chiến sĩ Cảnh sát giao thông được thuê tổ chức, cá nhân thực hiện việc di chuyển phương tiện đó.

2. Người điều khiển phương tiện hoặc chủ phương tiện giao thông đường bộ vi phạm phải trả chi phí cho việc di chuyển hoặc thuê di chuyển phương tiện đó.

3. Trong quá trình thực hiện việc di chuyển phương tiện theo quy định tại khoản 1 Điều này cán bộ, chiến sĩ Cảnh sát giao thông, tổ chức, cá nhân được thuê thực hiện việc di chuyển phương tiện phải có trách nhiệm bảo đảm an toàn cho phương tiện được di chuyển.

Điều 69. Trang bị, sử dụng phương tiện, thiết bị, vũ khí, công cụ hỗ trợ khi tuần tra, kiểm soát

1. Lực lượng Cảnh sát giao thông được trang bị vũ khí, công cụ hỗ trợ theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ; phương tiện giao thông đường bộ, phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy giao thông;. Các lực lượng tham gia phối

hợp với Cảnh sát giao thông thực hiện tuần tra, kiểm soát được trang bị phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, vũ khí, công cụ hỗ trợ phù hợp với nhiệm vụ được giao.

2. Các lực lượng quy định tại khoản 1 Điều này được sử dụng vũ khí, công cụ hỗ trợ theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ; sử dụng phương tiện giao thông đường bộ, phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy giao thông theo quy định của Bộ trưởng Bộ Công an; sử dụng thiết bị lưu trữ dữ liệu do tổ chức, cá nhân cung cấp để phân tích, đánh giá, dự báo tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ, phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và các vi phạm pháp luật khác theo quy định của pháp luật.

3. Vũ khí, công cụ hỗ trợ trang bị được quản lý theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ; phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy giao thông được quản lý theo quy định của Luật này, pháp luật về xử lý vi phạm hành chính và các quy định khác của pháp luật có liên quan.

Điều 70. Hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; hệ thống quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe; hệ thống thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ kiểm tra tải trọng xe cơ giới

1. Hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ được quy định như sau:

a) Hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ là hệ thống thu thập tín hiệu, dữ liệu, âm thanh, hình ảnh về hành trình của phương tiện, tình trạng công trình giao thông và các dữ liệu liên quan khác được xây dựng, lắp đặt trên các tuyến giao thông đường bộ theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia để giám sát tình hình an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường bộ; phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và vi phạm pháp luật khác;

b) Việc xây dựng, quản lý, vận hành, sử dụng hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải tuân thủ đúng quy trình, quy tắc, bảo đảm hoạt động liên tục và kết nối với Trung tâm chỉ huy giao thông;

c) Dữ liệu thu thập được từ Hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải được quản lý theo quy định của pháp luật; bảo đảm các yêu cầu về bảo vệ dữ liệu cá nhân, bảo vệ các quyền và lợi ích hợp pháp của cá nhân và tổ chức; được sử dụng để xử lý vi phạm pháp

luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, vi phạm pháp luật khác và phục vụ công tác quản lý nhà nước.

2. Hệ thống quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe dùng để ghi, lưu trữ, truyền phát thông tin dữ liệu về hành trình của phương tiện và hình ảnh của người lái xe, do lực lượng Cảnh sát giao thông quản lý, vận hành, sử dụng để phục vụ công tác bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông và xử lý hành vi vi phạm pháp luật, được kết nối, chia sẻ với cơ quan quản lý đường bộ và các cơ quan liên quan.

3. Hệ thống thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ kiểm tra tải trọng xe cơ giới được trang bị cho lực lượng Cảnh sát giao thông để phục vụ kiểm tra, phát hiện và xử lý hành vi vi phạm quy định về tải trọng xe trên đường bộ.

4. Bộ trưởng Bộ Công an ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ và quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe; quy định xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và sử dụng Hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy giao thông; quy định việc quản lý, vận hành, sử dụng hệ thống quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe; quy định việc trang bị, lắp đặt, quản lý, vận hành, sử dụng hệ thống thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ kiểm tra tải trọng xe cơ giới.

Điều 71. Quyền và trách nhiệm của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

1. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ có quyền sau đây:

a) Được điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ theo quy định của Luật này;

b) Được thông báo về căn cứ dừng phương tiện tham gia giao thông đường bộ để kiểm soát; nội dung và kết quả kiểm soát; hành vi vi phạm pháp luật và biện pháp xử lý;

c) Giải trình, khiếu nại, khởi kiện quyết định hành chính, hành vi hành chính liên quan đến quyền và lợi ích hợp pháp của mình theo quy định của pháp luật;

d) Tố cáo hành vi vi phạm pháp luật của người thực hiện tuân tra, kiểm soát theo quy định của pháp luật về tố cáo;

đ) Phản ánh, tố giác, báo tin những trường hợp vi phạm pháp luật.

2. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ có trách nhiệm sau đây:

a) Chấp hành các quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ;

b) Chấp hành hiệu lệnh dừng phương tiện tham gia giao thông đường bộ, yêu cầu kiểm tra, kiểm soát của lực lượng thực hiện tuần tra, kiểm soát;

c) Hỗ trợ, hợp tác với lực lượng bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong quá trình phát hiện, ngăn chặn và xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và vi phạm pháp luật khác.

Điều 72. Ngăn chặn hành vi không chấp hành yêu cầu kiểm tra, kiểm soát, chống người thi hành công vụ

1. Khi người tham gia giao thông không chấp hành yêu cầu kiểm tra, kiểm soát, có hành vi chống người thi hành công vụ, lực lượng thi hành nhiệm vụ thực hiện các biện pháp sau đây:

a) Giải thích cho người vi phạm biết rõ về hành vi không chấp hành yêu cầu kiểm tra, kiểm soát, có hành vi chống người thi hành công vụ; quyền và trách nhiệm của người vi phạm; thuyết phục, yêu cầu chấm dứt ngay hành vi vi phạm, chấp hành yêu cầu kiểm tra, kiểm soát;

b) Áp dụng các biện pháp ngăn chặn trong trường hợp người vi phạm không chấp hành mệnh lệnh, yêu cầu kiểm tra, kiểm soát của người thi hành công vụ tuần tra, kiểm soát theo quy định của pháp luật;

c) Trường hợp người vi phạm có hành vi chống người thi hành công vụ thì tùy theo tình huống, tính chất mức độ nguy hiểm của hành vi, người thi hành công vụ được sử dụng vũ lực, công cụ hỗ trợ hoặc vũ khí theo quy định của pháp luật để ngăn chặn hành vi vi phạm và phòng vệ chính đáng.

2. Trường hợp người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ không chấp hành tín hiệu, hiệu lệnh dừng phương tiện và bỏ chạy thì người thi hành công vụ được thực hiện quyền truy đuổi để ngăn chặn và xử lý hành vi vi phạm.

Chương VI

CHỈ HUY, ĐIỀU KHIỂN GIAO THÔNG BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 73. Chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ

1. Chỉ huy giao thông là tổng hợp các hoạt động thu thập, phân tích, đánh giá các yếu tố có liên quan để đưa ra các giải pháp điều hành hoạt động giao thông đường bộ trật tự, an toàn, thông suốt, được thực hiện thông qua:

a) Người có thẩm quyền chỉ huy giao thông;

b) Trung tâm chỉ huy giao thông;

c) Thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy giao thông.

2. Điều khiển giao thông là hoạt động trực tiếp hướng dẫn giao thông đường bộ bảo đảm trật tự, an toàn, thông suốt, được thực hiện thông qua:

a) Người điều khiển giao thông;

b) Đặt biển báo hiệu tạm thời, tín hiệu tạm thời;

c) Quản lý, vận hành, khai thác hệ thống đèn tín hiệu giao thông, các báo hiệu đường bộ khác, thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy giao thông.

3. Bộ trưởng Bộ Công an quy định chi tiết Điều này.

Điều 74. Trung tâm chỉ huy giao thông

1. Trung tâm chỉ huy giao thông là nơi thu thập, lưu trữ, phân tích, xử lý dữ liệu về tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ phục vụ chỉ huy, điều khiển giao thông, giải quyết tai nạn giao thông, tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đấu tranh phòng, chống tội phạm và các vi phạm pháp luật khác liên quan tới giao thông đường bộ; cung cấp thông tin về tình trạng giao thông cho người tham gia giao thông; nghiên cứu giải pháp bảo đảm giao thông đường bộ an toàn, thông suốt.

2. Trung tâm chỉ huy giao thông bao gồm các công trình hạ tầng kỹ thuật, hệ thống thiết bị công nghệ và cơ sở dữ liệu do lực lượng Cảnh sát giao thông quản lý, vận hành, khai thác.

3. Trung tâm chỉ huy giao thông, gồm: Trung tâm chỉ huy giao thông quốc gia, Trung tâm chỉ huy giao thông địa phương; được kết nối, chia sẻ dữ liệu với các bộ, ngành;

4. Trung tâm chỉ huy giao thông được kết nối với các hệ thống, cơ sở dữ liệu sau đây:

a) Hệ thống đèn tín hiệu giao thông đường bộ;

b) Hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ;

c) Hệ thống quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe;

d) Hệ thống camera giám sát trên tuyến giao thông, đô thị;

đ) Thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy, điều khiển giao thông; thiết bị phục vụ công tác điều khiển giao thông, điều tra, kiểm soát và điều tra giải quyết tai nạn giao thông tại hiện trường;

- e) Trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh;
- g) Công trình kiểm soát tải trọng xe cơ giới, hệ thống thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ kiểm tra tải trọng xe cơ giới;
- h) Cơ sở dữ liệu khác theo quy định tại khoản 1 Điều 8 Luật này.

5. Bộ trưởng Bộ Công an ban hành quy chuẩn kỹ thuật về Trung tâm chỉ huy giao thông; quy định về xây dựng, quản lý, hoạt động của Trung tâm chỉ huy giao thông.

Điều 75. Giải quyết tình huống đột xuất gây mất trật tự, an toàn giao thông trên đường bộ

1. Tình huống đột xuất trên đường bộ gồm: ùn tắc giao thông; tai nạn giao thông; hư hỏng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; thiên tai, cháy, nổ gây mất an toàn giao thông; tình huống phức tạp về an ninh, trật tự trên đường bộ.

2. Cơ quan, tổ chức, cá nhân khi phát hiện tình huống đột xuất trên đường bộ quy định tại khoản 1 Điều này kịp thời báo cho cơ quan Công an nơi gần nhất hoặc cơ quan quản lý đường bộ theo quy định; trường hợp phát hiện vụ tai nạn giao thông phải báo ngay cho cơ quan, tổ chức quy định tại khoản 1 Điều 80 của Luật này; khi xét thấy cần thiết có biện pháp cảnh báo ngay cho người tham gia giao thông biết.

3. Cơ quan Công an, cơ quan quản lý đường bộ khi phát hiện hoặc tiếp nhận thông tin về tình huống đột xuất trên đường bộ, theo chức năng, nhiệm vụ có trách nhiệm:

- a) Tổ chức ngay lực lượng đến nơi xảy ra tình huống đột xuất để bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ tại nơi xảy ra tình huống;
- b) Thực hiện các biện pháp được quy định tại khoản 2 Điều 73;
- c) Khắc phục kịp thời các hư hỏng về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ gây mất trật tự, an toàn giao thông đường bộ;
- d) Trường hợp vượt quá khả năng, thẩm quyền, chức năng, nhiệm vụ phải kịp thời thông báo cho cơ quan có thẩm quyền để giải quyết;
- đ) Thực hiện các biện pháp khác theo quy định của pháp luật.

Điều 76. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với trường hợp sử dụng lòng đường, vỉa hè vào mục đích khác

1. Lòng đường được sử dụng cho mục đích giao thông; vỉa hè được sử dụng cho người đi bộ. Trường hợp cần thiết sử dụng lòng đường, vỉa hè phục vụ các sự kiện chính trị, hoạt động văn hoá, thể thao và mục đích khác phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép sử dụng lòng đường, hè phố theo quy định và

thông báo ngay cho cơ quan Cảnh sát giao thông làm nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trước khi thực hiện.

2. Cơ quan, tổ chức, cá nhân có nhu cầu sử dụng lòng đường, vỉa hè phục vụ các sự kiện chính trị, hoạt động văn hoá, thể thao và mục đích khác phải có phương án sử dụng lòng đường, vỉa hè và xin phép cơ quan có thẩm quyền; chỉ được sử dụng đúng mục đích khi được cơ quan có thẩm quyền cho phép; chấp hành các yêu cầu của lực lượng Cảnh sát giao thông; không làm mất trật tự, an toàn giao thông đường bộ; hoàn trả nguyên trạng lòng đường, vỉa hè sau khi kết thúc việc sử dụng.

3. Cơ quan Cảnh sát giao thông có trách nhiệm:

a) Xây dựng, tổ chức thực hiện phương án bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; dẫn đoàn theo quy định;

b) Thông báo, thực hiện phương án phân luồng giao thông tạm thời;

c) Giải quyết các tình huống gây mất an ninh, trật tự; trường hợp sử dụng lòng đường, vỉa hè không đảm bảo yêu cầu về an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường bộ thì tạm thời đình chỉ hoạt động, kiến nghị cơ quan cấp phép điều chỉnh giấy phép cho phù hợp.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Điều 77. Giải quyết, khắc phục ùn tắc giao thông

1. Khi xảy tình huống đột xuất ùn tắc giao thông, Cảnh sát giao thông phải tiến hành các biện pháp giải quyết theo quy định tại khoản 3 Điều 75 Luật này.

2. Khi xuất hiện tình trạng ùn tắc giao thông phải tiến hành các biện pháp sau đây:

a) Cơ quan Cảnh sát giao thông có phương án chỉ huy, điều khiển giao thông; xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; kiến nghị cơ quan có thẩm quyền giải quyết, phòng ngừa tình trạng ùn tắc giao thông;

b) Cơ quan quản lý đường bộ chủ trì, phối hợp với cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan xác định nguyên nhân của tình trạng ùn tắc giao thông; có biện pháp giải quyết theo thẩm quyền hoặc kiến nghị cấp có thẩm quyền giải quyết;

c) Cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan có trách nhiệm phối hợp với cơ quan Cảnh sát giao thông, cơ quan quản lý đường bộ thực hiện các biện pháp phòng ngừa, giải quyết, khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông.

Điều 78. Kiến nghị về trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với công trình đường bộ

1. Cơ quan Cảnh sát giao thông khi tiếp nhận thông tin về nguy cơ hư hỏng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo quy định tại khoản 1 Điều 75 Luật này hoặc trực tiếp phát hiện nguy cơ mất an toàn đối với công trình giao thông đường bộ, các bất hợp lý về tổ chức giao thông, có trách nhiệm:

a) Xử lý, khắc phục trong phạm vi quản lý hoặc kiến nghị cơ quan quản lý công trình đường bộ xử lý, khắc phục kịp thời;

b) Trường hợp cần thiết, thực hiện các biện pháp chỉ huy, điều khiển giao thông quy định tại Điều 73 Luật này hoặc tạm thời đình chỉ hoạt động giao thông tuyến đường nếu thấy không bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

2. Cơ quan quản lý công trình đường bộ có trách nhiệm:

a) Tiếp nhận, kiểm tra và khắc phục các yếu tố có nguy cơ mất an toàn đối với giao thông đường bộ theo quy định, thông báo kết quả khắc phục cho cơ quan Cảnh sát giao thông, tổ chức, cá nhân đã kiến nghị;

b) Chịu trách nhiệm nếu để xảy ra hậu quả do không xử lý, khắc phục các yếu tố gây mất an toàn giao thông theo quy định tại điểm a khoản này.

Chương VII

GIẢI QUYẾT TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 79. Trách nhiệm của người điều khiển phương tiện, người liên quan và người có mặt tại hiện trường vụ tai nạn giao thông đường bộ

1. Người điều khiển phương tiện, người liên quan đến vụ tai nạn giao thông đường bộ có trách nhiệm sau đây:

a) Dừng ngay phương tiện, cảnh báo nguy hiểm, giữ nguyên hiện trường, trợ giúp người bị nạn và báo tin cho cơ quan Công an, cơ sở khám bệnh, chữa bệnh hoặc Ủy ban nhân dân nơi gần nhất;

b) Ở lại hiện trường vụ tai nạn giao thông cho đến khi người của cơ quan Công an đến, trừ trường hợp phải đi cấp cứu, đưa người bị nạn đi cấp cứu hoặc xét thấy bị đe dọa đến tính mạng, sức khỏe nhưng phải đến trình báo ngay cơ quan Công an, Ủy ban nhân dân nơi gần nhất;

c) Cung cấp thông tin xác định danh tính về bản thân, người liên quan đến vụ tai nạn giao thông và thông tin liên quan của vụ tai nạn giao thông cho cơ quan có thẩm quyền.

2. Người có mặt tại nơi xảy ra vụ tai nạn giao thông có trách nhiệm sau đây:

a) Giúp đỡ, cứu chữa kịp thời người bị nạn;

b) Báo tin ngay cho cơ quan Công an, cơ sở khám bệnh, chữa bệnh hoặc Ủy ban nhân dân nơi gần nhất;

c) Tham gia bảo vệ hiện trường;

d) Tham gia bảo vệ tài sản của người bị nạn;

đ) Cung cấp thông tin liên quan về vụ tai nạn theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền.

3. Người được quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này nếu sử dụng phương tiện liên quan đến vụ tai nạn giao thông trong trường hợp không có phương tiện nào khác để đưa nạn nhân đi cấp cứu phải đánh dấu vị trí phương tiện, vị trí nạn nhân trên hiện trường không được làm thay đổi, mất dấu vết liên quan đến vụ tai nạn giao thông. Trường hợp có người chết phải giữ nguyên hiện trường và che đậy thi thể.

4. Người điều khiển phương tiện khác khi đi qua nơi xảy ra vụ tai nạn giao thông có trách nhiệm chở người bị thương đi cấp cứu. Các xe ưu tiên, xe chở người được hưởng quyền ưu đãi, miễn trừ ngoại giao không bắt buộc thực hiện quy định tại khoản này.

Điều 80. Phát hiện, tiếp nhận, xử lý tin báo tai nạn giao thông đường bộ

1. Cơ quan, tổ chức, cá nhân khi phát hiện vụ tai nạn giao thông phải báo ngay cho cơ quan Công an, cơ sở khám bệnh, chữa bệnh hoặc Ủy ban nhân dân nơi gần nhất.

2. Cơ quan Công an khi nhận được tin báo vụ tai nạn giao thông phải tổ chức ngay lực lượng đến hiện trường thực hiện các biện pháp quy định tại khoản 3 Điều 75 của Luật này và các biện pháp khác để giải quyết vụ tai nạn giao thông theo quy định.

3. Cơ sở khám bệnh, chữa bệnh cấp cứu ban đầu người bị tai nạn do tai nạn giao thông đường bộ có trách nhiệm báo ngay cho cơ quan Công an nơi gần nhất; thực hiện xét nghiệm nồng độ cồn, chất ma túy hoặc các chất kích thích khác trong máu của người điều khiển phương tiện theo đề nghị của cơ quan Công an hoặc theo chỉ định của bác sĩ. Đối với cơ sở khám bệnh, chữa bệnh không đủ điều kiện xét nghiệm, phải lấy mẫu máu bảo quản và chuyển mẫu máu theo đúng quy định đến cơ sở xét nghiệm.

4. Ủy ban nhân dân nơi gần nhất khi nhận được tin báo vụ tai nạn giao thông phải thông tin cho cơ quan công an có thẩm quyền để giải quyết.

5. Doanh nghiệp bảo hiểm khi nhận được tin báo về vụ tai nạn giao thông phải trực tiếp hoặc ủy quyền cho người đại diện của doanh nghiệp đến hiện trường phối hợp với đơn vị giải quyết vụ tai nạn giao thông.

6. Bộ trưởng Bộ Công an quy định chi tiết khoản 2 Điều này.

Điều 81. Cứu nạn, cứu hộ khi xảy ra vụ tai nạn giao thông đường bộ

1. Cơ quan Công an chủ trì, phối hợp với các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan tổ chức lực lượng, công cụ, phương tiện nhanh chóng có mặt tại hiện trường để cứu nạn, cứu hộ. Căn cứ vào tính chất, mức độ, hậu quả vụ tai nạn giao thông, cơ quan Công an có trách nhiệm báo cáo cơ quan có thẩm quyền để huy động lực lượng, phương tiện giải quyết vụ tai nạn giao thông trong trường hợp cần thiết.

2. Cơ sở khám bệnh, chữa bệnh phải bố trí, phân công người, phương tiện sẵn sàng và nhanh chóng có mặt tại hiện trường để sơ cứu, vận chuyển, cấp cứu nạn nhân sau khi tiếp nhận tin báo vụ tai nạn giao thông; hỗ trợ, cứu chữa nạn nhân bị tai nạn giao thông trong mọi trường hợp.

3. Doanh nghiệp bảo hiểm có trách nhiệm phối hợp với cơ quan công an bố trí phương tiện cứu hộ phương tiện bị tai nạn giao thông trong trường hợp cần thiết.

4. Trường hợp có người chết mà không rõ tung tích, không có thân nhân hoặc thân nhân không có khả năng chôn cất, sau khi cơ quan nhà nước có thẩm quyền điều tra, giải quyết vụ tai nạn giao thông đồng ý cho chôn cất, Ủy ban nhân dân cấp xã nơi xảy ra vụ tai nạn giao thông có trách nhiệm tổ chức chôn cất.

5. Trường hợp tai nạn giao thông liên quan đến phương tiện giao thông chở hàng nguy hiểm cơ quan công an chủ trì giải quyết vụ việc phải thông báo ngay cho đơn vị chức năng về giải quyết hóa chất độc hại, vật liệu cháy nổ; phong tỏa hiện trường nơi xảy ra tai nạn giao thông; tổ chức phân luồng giao thông, cấm người, phương tiện đi vào khu vực tai nạn.

Điều 82. Điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ

1. Nguyên tắc điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ được quy định như sau:

a) Tất cả các vụ tai nạn giao thông xảy ra phải được điều tra, giải quyết nhanh chóng, kịp thời, chính xác, khách quan, đúng quy định pháp luật;

b) Người gây tai nạn giao thông đường bộ tùy theo tính chất mức độ vi phạm sẽ bị xử lý kỷ luật, xử lý vi phạm hành chính hoặc bị truy cứu trách nhiệm hình sự, nếu gây thiệt hại thì phải bồi thường theo quy định của pháp luật;

c) Các tổ chức, cá nhân liên quan đến vụ tai nạn giao thông có trách nhiệm phối hợp giải quyết;

d) Không được lợi dụng, lạm dụng công tác điều tra, giải quyết tai nạn giao thông để xâm phạm lợi ích của nhà nước, quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân;

đ) Đối với các vụ tai nạn giao thông liên quan đến người và phương tiện của cơ quan đại diện ngoại giao, cơ quan lãnh sự và cơ quan đại diện của tổ chức quốc tế tại Việt Nam thì thực hiện theo quy định của Luật này và pháp luật về quyền ưu đãi, miễn trừ dành cho các cơ quan này.

2. Đối với tai nạn giao thông đường bộ có dấu hiệu tội phạm, việc điều tra giải quyết thực hiện theo quy định pháp luật hình sự và pháp luật tố tụng hình sự. Đối với tai nạn giao thông đường bộ chưa xác định có dấu hiệu tội phạm, nội dung điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ bao gồm:

a) Kiểm tra nồng độ cồn, chất ma túy và các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng đối với người điều khiển phương tiện liên quan đến tai nạn giao thông;

b) Khám nghiệm hiện trường, phương tiện, tử thi, công trình đường bộ liên quan trực tiếp đến vụ tai nạn giao thông; thu thập thông tin, dữ liệu điện tử; xác định hậu quả thiệt hại về người và tài sản do vụ tai nạn giao thông gây ra;

c) Tạm giữ phương tiện, đồ vật, thông tin, tài liệu, giấy phép, chứng chỉ hành nghề của người điều khiển phương tiện;

d) Ghi lời khai của những người điều khiển phương tiện; người bị nạn; người làm chứng và những người có liên quan khác trong vụ tai nạn giao thông;

đ) Xem xét dấu vết trên thân thể người bị nạn; kiểm tra, xác minh điều kiện cần và đủ của phương tiện, người điều khiển phương tiện khi tham gia giao thông đường bộ; hành khách, hàng hóa vận chuyển và các loại giấy tờ khác có liên quan;

e) Truy tìm phương tiện, người điều khiển phương tiện gây tai nạn;

g) Giám định chuyên môn; dựng lại hiện trường;

h) Các hoạt động khác theo quy định của pháp luật.

3. Kết luận vụ tai nạn giao thông phải xác định diễn biến, hậu quả thiệt hại, nguyên nhân, lỗi và điều kiện liên quan trực tiếp đến vụ tai nạn giao thông; đề xuất xử lý vụ tai nạn giao thông và kiến nghị cơ quan, tổ chức, cá nhân khắc phục những sơ hở, thiếu sót nhằm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

4. Bộ trưởng Bộ Công an quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của lực lượng Cảnh sát giao thông.

Điều 83. Thống kê tai nạn giao thông đường bộ

1. Thông tin về tai nạn giao thông đường bộ phải được thống kê chính xác, đầy đủ, kịp thời; kết quả thống kê, tổng hợp về tai nạn giao thông đường bộ phục vụ nghiên cứu, đề ra các giải pháp phòng ngừa tai nạn giao thông đường bộ.

2. Cơ quan Cảnh sát giao thông chủ trì, phối hợp thống kê tai nạn giao thông đường bộ;

3. Cơ sở khám bệnh, chữa bệnh cung cấp thông tin thống kê người bị tai nạn giao thông đường bộ vào khám bệnh, chữa bệnh tại cơ sở khám bệnh, chữa bệnh cho cơ quan Cảnh sát giao thông.

4. Cơ quan khác có thẩm quyền điều tra, giải quyết tai nạn giao thông phải cung cấp thông tin, tài liệu, kết quả điều tra, giải quyết cho cơ quan Cảnh sát giao thông có thẩm quyền để phục vụ thống kê, tổng hợp về tai nạn giao thông đường bộ và xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông đường bộ.

5. Chính phủ quy định trách nhiệm phối hợp giữa các cơ quan, ban ngành về số liệu thống kê tai nạn giao thông đường bộ.

Điều 84. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ

1. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ là quỹ tài chính Nhà nước ngoài ngân sách, được hình thành ở Trung ương để huy động nguồn lực xã hội hỗ trợ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ.

2. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ được hình thành từ các nguồn tài chính sau đây:

a) Hỗ trợ, viện trợ, đóng góp tự nguyện của các tổ chức, cá nhân trong nước, ngoài nước;

b) Từ các nguồn khác theo quy định của pháp luật.

3. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ được ưu tiên chi các hoạt động sau đây:

a) Hỗ trợ nạn nhân, gia đình nạn nhân do tai nạn giao thông đường bộ gây ra;

b) Hỗ trợ cho các tổ chức, cá nhân tham gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; tổ chức, cá nhân tham gia tuyên truyền giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ mà không được nhà nước bảo đảm kinh phí.

4. Nguyên tắc hoạt động của Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ:

a) Không vì mục đích lợi nhuận;

b) Quản lý, sử dụng đúng mục đích, đúng pháp luật, kịp thời, hiệu quả, bảo đảm công khai, minh bạch;

c) Hỗ trợ cho các hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ mà ngân sách nhà nước chưa đầu tư hoặc chưa đáp ứng yêu cầu; không được chi trùng với ngân sách nhà nước.

5. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 và khoản 3 Điều này; quy định việc thành lập, quản lý, sử dụng Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ.

Chương VIII

QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 85. Nội dung quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

1. Xây dựng, ban hành và tổ chức thực hiện chính sách, chiến lược, chương trình, kế hoạch, đề án, dự án về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

2. Ban hành và tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

3. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

4. Quản lý phương tiện giao thông đường bộ.

5. Quản lý người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

6. Tuân tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

7. Chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ.

8. Điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ.

9. Nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

10. Xây dựng lực lượng trực tiếp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; đào tạo, tập huấn, bồi dưỡng, huấn luyện về công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

11. Thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

12. Kiểm tra, thanh tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

13. Hợp tác quốc tế về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Điều 86. Trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

2. Bộ Công an là đầu mối giúp Chính phủ thực hiện thống nhất quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; xây dựng lực lượng Cảnh sát giao thông chính quy, tinh nhuệ, hiện đại đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

3. Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe; chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới, xe máy chuyên dùng theo quy định của Luật này.

4. Bộ Quốc phòng thực hiện quản lý nhà nước về phương tiện giao thông đường bộ và người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ cho lực lượng quân đội làm nhiệm vụ quốc phòng.

5. Bộ Y tế thực hiện quản lý nhà nước về điều kiện sức khỏe của người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông.

6. Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị an toàn cho trẻ em phù hợp theo từng độ tuổi trên xe ô tô và quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về mũ bảo hiểm cho người đi xe mô tô, xe gắn máy, xe đạp máy, xe đạp điện.

7. 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.

8. 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 IX

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 87. Hiệu lực thi hành

Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2025, trừ khoản 3 Điều 10 của Luật này có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2026.

Điều 88. Quy định chuyển tiếp

1. Giấy phép lái xe được cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành được tiếp tục sử dụng theo thời hạn ghi trên Giấy phép lái xe.

2. Giấy phép lái xe được cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành nếu chưa thực hiện đổi, cấp lại có hiệu lực sử dụng như sau:

a) Giấy phép lái xe hạng A1 được tiếp tục điều khiển xe mô tô hai bánh có dung tích xi-lanh từ 50 cm³ đến dưới 175 cm³ hoặc có công suất động cơ điện từ 04kw đến dưới 14kw;

b) Giấy phép lái xe hạng A2 được tiếp tục điều khiển xe mô tô hai bánh có dung tích xi-lanh từ 175 cm³ trở lên hoặc có công suất động cơ điện từ 14kw trở lên và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1 quy định tại điểm a khoản 2 Điều này;

c) Giấy phép lái xe hạng A3 được tiếp tục điều khiển xe mô tô ba bánh, các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1 quy định tại điểm a khoản 2 Điều này và các xe tương tự;

d) Giấy phép lái xe hạng A4 được tiếp tục điều khiển máy kéo có trọng tải đến 1.000 kg;

đ) Giấy phép lái xe hạng B1 số tự động cấp cho người không hành nghề lái xe được tiếp tục điều khiển xe ô tô số tự động chở người đến 9 chỗ ngồi (kể cả chỗ của người lái xe); xe ô tô tải, kể cả ô tô tải chuyên dùng số tự động có trọng tải dưới 3.500 kg;

e) Giấy phép lái xe hạng B1 cấp cho người không hành nghề lái xe được tiếp tục điều khiển xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi (kể cả chỗ của người lái xe); xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg;

g) Giấy phép lái xe hạng B2 cấp cho người hành nghề lái xe được tiếp tục điều khiển xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi (kể cả chỗ của người lái xe); xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg;

h) Giấy phép lái xe hạng C được tiếp tục điều khiển xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên và các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng B1, B2 quy định tại điểm đ, e, g khoản 2 Điều này;

i) Giấy phép lái xe hạng D được tiếp tục điều khiển xe ô tô chở người từ 10 đến 30 chỗ ngồi (kể cả chỗ của người lái xe) và các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng B1, B2, C quy định tại điểm đ, e, g, h khoản 2 Điều này;

k) Giấy phép lái xe hạng E được tiếp tục điều khiển xe ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi và các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng B1, B2, C, D quy định tại điểm đ, e, g, h, i khoản 2 Điều này;

l) Giấy phép lái xe hạng FB2, FD được tiếp tục điều khiển các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng B2, D quy định tại điểm g, i khoản 2 Điều này khi kéo rơ moóc; Giấy phép lái xe hạng FC được tiếp tục điều khiển các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng C quy định tại điểm h khoản 2 Điều này khi

kéo rơ moóc, đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc; Giấy phép lái xe hạng FE được tiếp tục điều khiển các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng E quy định tại điểm k khoản 2 Điều này khi kéo rơ moóc hoặc xe ô tô chở khách nối toa.

3. Trường hợp người có giấy phép lái xe đã được cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành khi đổi, cấp lại được thực hiện như sau:

a) Giấy phép lái xe hạng A1 được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng A với điều kiện hạn chế điều khiển xe mô tô hai bánh có dung tích xy lanh đến 175 cm³ hoặc có công suất động cơ điện đến 14kw;

b) Giấy phép lái xe hạng A2 được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng A;

c) Giấy phép lái xe hạng A3 được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng B1;

d) Giấy phép lái xe hạng A4 được đổi, cấp lại sang chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải đến 1.000 kg và chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng;

đ) Giấy phép lái xe hạng B1 số tự động được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng B với điều kiện hạn chế điều khiển xe ô tô số tự động;

e) Giấy phép lái xe hạng B1, B2 được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng C1 và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg;

g) Giấy phép lái xe hạng C giữ nguyên và đổi, cấp lại cùng hạng và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên;

h) Giấy phép lái xe hạng D được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng D2 và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên;

i) Giấy phép lái xe hạng E được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng D và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên;

k) Giấy phép lái xe hạng FB2 được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng C1E và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg;

l) Giấy phép lái xe hạng FC được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng CE và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên;

m) Giấy phép lái xe hạng FD được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng D2E và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên;

n) Giấy phép lái xe hạng FE được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng DE và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên.

4. Khuyến khích đổi Giấy phép lái xe không thời hạn được cấp trước ngày 01 tháng 7 năm 2012 sang giấy phép lái xe mới.

5. Chứng nhận đăng ký, biển số xe máy chuyên dùng cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành vẫn có giá trị sử dụng.

6. Chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường được cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành thì tiếp tục giá trị sử dụng đến hết thời hạn ghi trong giấy chứng nhận đó./.

Luật này đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XV, kỳ họp thứ 7 thông qua ngày.....tháng.....năm 2024

CHỦ TỊCH QUỐC HỘI

Vương Đình Huệ

Ngày 10.4.2024

TÀI LIỆU TUYÊN TRUYỀN

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

I. SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG VÀ BAN HÀNH LUẬT

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

- 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.*

- 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 đáp ứng đòi hỏi của thực tiễn về trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong tình hình mới.

2. Cơ sở thực tiễn

Một là, 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 nay, 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. Các loại tội phạm hoạt động trên các tuyến giao thông đường bộ diễn biến phức tạp. Các vấn đề về an ninh như biểu tình trái pháp luật, tụ tập đông người trên đường bộ ảnh hưởng trực tiếp đến an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội.

Ùn tắc giao thông phức tạp tại các thành phố lớn do lưu lượng phương tiện tăng đột biến, trong khi 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 xe 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; giải quyết tai nạn giao thông; chỉ huy, điều khiển giao thông, giải quyết ùn tắc giao thông, tuần tra, kiểm soát; quản lý phương tiện giao thông; quản lý người điều khiển phương tiện giao thông; quản lý, vận hành trung tâm chỉ huy giao thông...

Thực tiễn, sau gần 15 năm thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008 cho thấy, nhiều quy định của Luật đã bộc lộ những hạn chế, bất cập, không đáp ứng được yêu cầu của công tác quản lý trong lĩnh vực này, nhất là trước sự phát triển của hạ tầng giao thông, sự gia tăng nhanh chóng của số lượng phương tiện giao thông và tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam.

Hai là, 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 lý¹.

Ba là, vận tải đường bộ hiện phải đảm nhận tỷ trọng lớn, không cân đối với các phương thức vận tải khác; chất lượng dịch vụ đã được nâng cao nhưng chưa đồng đều; 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. 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. 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, 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 chông 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.

Năm là, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 điều chỉnh cả lĩnh vực kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, vận tải đường bộ và lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông đường bộ, nên không bao quát hết các nội dung điều chỉnh, dẫn đến những bất cập trong công tác quản lý nhà nước, phải ban hành nhiều văn bản hướng dẫn thi hành.

Sáu là, phù hợp với 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; nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế cho thấy nhiều quốc gia xây dựng luật chuyên sâu về trật tự, an toàn giao thông, luật về kết cấu hạ tầng giao thông, luật về vận

¹ 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 tư, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Đô thị, Luật Quy hoạch, Luật Xây dựng, Luật giá....

tải đường bộ². Công ước Viên năm 1968 mà Việt Nam tham gia cũng chỉ điều chỉnh về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Như vậy, việc xây dựng, ban hành Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ xuất phát từ yêu cầu thực tiễn khách quan, với mục tiêu quan trọng là bảo đảm tính mạng, sức khỏe, tài sản của người dân khi tham gia giao thông, xác định cụ thể cơ quan nhà nước chịu trách nhiệm chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, góp phần nâng cao chất lượng, hiệu quả công tác quản lý nhà nước; đảm bảo sự điều chỉnh sát thực tế về mặt pháp lý; khắc phục những hạn chế, vướng mắc, bất cập của Luật Giao thông đường bộ hiện hành, phù hợp với xu thế phát triển phát luật của nước ta và thông lệ quốc tế.

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.

² Như: Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Thái Lan, Singapore, Nga, Đức...

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ ÁN LUẬT

- Quá trình xây dựng Luật, Bộ Công an đã thực hiện đúng trình tự, thủ tục quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật: Thành lập Ban soạn thảo và Tổ biên tập; tổng kết thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 trong Công an nhân dân; 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; đăng tải hồ sơ dự án Luật trên Cổng Thông tin điện tử của Chính phủ, của Bộ Công an để lấy ý kiến rộng rãi của các tổ chức, cá nhân.

- Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Nghị quyết số 89/2023/QH15 về Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023, Chính phủ có Tờ trình số 327/TTr-CP ngày 07/7/2023, kèm các tài liệu có liên quan gửi Ủy ban Quốc phòng và An ninh để tiến hành thẩm tra sơ bộ đối với dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; ngày 13/7/2023, tại Phiên họp thứ 24, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã cho ý kiến đối với dự án Luật, trong đó giao Chính phủ, cơ quan soạn thảo tiếp thu ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và báo cáo thẩm tra sơ bộ của Thường trực Ủy ban Quốc phòng và An ninh, khẩn trương hoàn thiện hồ sơ dự án Luật để gửi các cơ quan thẩm tra và trình Quốc hội tại kỳ họp thứ 6 (tháng 10/2023). Ngày 10/8/2023, Bộ Tư pháp đã tổ chức thẩm định đối với dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và đã có Báo cáo thẩm định 144/BCTĐ-BTP ngày 11/8/2023; Thường trực Chính phủ, Chính phủ đã họp ngày 17/8 và 24/8/2023 cho ý kiến, hoàn thiện hồ sơ dự án Luật và ký Tờ trình 426/TTr-CP ngày 31/8/2023 báo cáo Quốc hội.

- Kỳ họp thứ 6, Quốc hội Khóa XV (tháng 11/2023) đã thảo luận ở tổ và ở hội trường dự án Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ.

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

Sau khi tiếp thu các ý kiến tham gia đóng góp tại Kỳ họp thứ 6, Quốc hội thứ XV, Ban soạn thảo đã chỉnh sửa, bổ sung và hoàn thiện dự thảo dự án Luật TTATGT đường bộ. So với dự thảo Luật trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ 6, dự thảo Luật đã được chỉnh lý 09 chương, 88 điều, số chương giữ nguyên và tăng 07 điều do bổ sung 04 điều mới (Điều 36 Biên số xe, Điều 37 - Đâu giá biển số, Điều 57 - Điểm của giấy phép lái xe, Điều 84 - Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn GTĐB); gộp 04 điều thành 02 điều (Gộp Điều 57 - Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách bằng xe ô tô và Điều 58 - Trách nhiệm của người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe ô tô vận chuyển hành khách thành Điều 44 - Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô vận chuyển hành khách; gộp Điều 39 - Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô và Điều 59 - Trách nhiệm của người lái xe vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô thành Điều 48 - Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô

vận chuyển hàng hóa); tách nội dung của một số điều thành 05 điều khác (Điều 7 - Giáo dục kiến thức pháp luật về TTATGTĐB (tách ra từ Điều 6); Điều 34 - Phân loại phương tiện (tách ra từ Điều 3); Điều 68 - 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 (tách ra từ Điều 63); Điều 70 - Hệ thống giám sát bảo đảm an ninh trật tự, xử lý vi phạm TTATGTĐB, hệ thống kiểm soát tải trọng, khổ giới hạn xe trên đường bộ (tách ra từ Điều 64); Điều 74 - Trung tâm chỉ huy giao thông (tách ra từ Điều 67). Dự thảo Luật sau khi được tiếp thu, chỉnh lý đạt được sự đồng thuận giữa cơ quan thẩm tra và cơ quan soạn thảo.

V. NỘI DUNG CƠ BẢN VÀ NHỮNG ĐIỂM BỔ SUNG MỚI

1. Chương I. Những quy định chung

Gồm 09 điều, từ Điều 1 đến Điều 9, 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 pháp luật về trật tự, an toàn giao thông; giáo dục kiến thức pháp luật về TTATGT đường bộ; cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; các hành vi bị nghiêm cấm.

- Bổ sung mới Điều 7 Giáo dục kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

1. Giáo dục kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ cho trẻ em mầm non, học sinh, sinh viên, người học trong các trường của cơ quan nhà nước, tổ chức chính trị, tổ chức chính trị - xã hội, cơ sở giáo dục thuộc hệ thống giáo dục quốc dân.

2. Cơ sở giáo dục có trách nhiệm lồng ghép kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ vào chương trình chính khóa phù hợp với từng ngành học, cấp học.

3. Trường trung học phổ thông và cơ sở giáo dục nghề nghiệp chủ trì, phối hợp với lực lượng Cảnh sát giao thông hướng dẫn kỹ năng lái xe gắn máy an toàn theo quy định cho học sinh từ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi học tại cơ sở giáo dục đó.

4. Bộ Giáo dục và đào tạo chủ trì, phối hợp với Bộ Công an và các Bộ, ngành có liên quan xây dựng, tích hợp, lồng ghép kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ vào chương trình giảng dạy trong nhà trường và các cơ sở giáo dục khác phù hợp với từng ngành học, cấp học.

- Khoản 1 Điều 9 dự thảo Luật này nghiêm cấm hành vi điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn.

Căn cứ đề xuất

Bộ Công an, Bộ Y tế tổ chức nghiên cứu, tham khảo kinh nghiệm quốc tế, tổ chức điều tra xã hội học, hội thảo khoa học về: ***“Tác hại của rượu, bia đối với người tham gia giao thông đường bộ”***, lấy ý kiến các chuyên gia y tế tại các bệnh viện lớn của Việt Nam. Kết quả cho thấy:

+ Rượu bia ảnh hưởng trực tiếp đến sức khỏe tâm thần và hành vi của con người đặc biệt là những người sau khi sử dụng rượu bia điều khiển phương tiện tham gia giao thông; các nhà khoa học đều đồng thuận cao, phải xử lý nghiêm người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ có sử dụng rượu, bia. Vì những con số đáng báo động về tác tại của rượu, bia: (1) Từ tháng 6/2022 đến tháng 12/2023 số người chết và bị thương vì tai nạn giao thông đường bộ liên quan đến rượu, bia chiếm 20% tổng số người chết và bị thương do tai nạn giao thông đường bộ gây ra, trong số đó 80% là lỗi do người điều khiển phương tiện đã sử dụng rượu, bia gây ra; theo thống kê, điều tra xã hội học đối với 43.765 phạm nhân đang chấp hành án phạt tù tại các trại giam của Bộ Công an thì có 22.442 phạm nhân trước khi phạm tội đã sử dụng rượu, bia, (chiếm 51,28%, đối với 07 nhóm tội danh như: Giết người, cố ý gây thương tích, gây rối trật tự công cộng, hiếp dâm, chống người thi hành công vụ, vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ và vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy); (2) Từ năm 2018 đến năm 2023, tổng số lượt nạn nhân đến cấp cứu, điều trị tại các cơ sở khám bệnh, chữa bệnh do tai nạn giao thông đường bộ gây ra là 2.742.395 lượt người, số lượt nạn nhân bị chấn thương sọ não là 381.269 lượt người (chiếm 13,9%). Trong đó, số nạn nhân có liên quan đến rượu, bia là 425.619 lượt người, số lượt nạn nhân bị chấn thương sọ não là 70.522 lượt người (chiếm 16,6%). Như vậy, tỷ lệ số lượt nạn nhân bị chấn thương sọ não vì tai nạn giao thông đường bộ do có liên quan đến rượu, bia cao hơn tỷ lệ số lượt nạn nhân bị chấn thương sọ não nói chung; (3) Việc kiểm soát vi phạm nồng độ cồn đối với lái xe đang phát huy rất hiệu quả. Trong năm 2023, sau khi lực lượng chức năng tăng cường xử lý đối với người điều khiển phương tiện vi phạm nồng độ, số vụ tai nạn giao thông liên quan đến sử dụng rượu bia giảm 25% số vụ, 50% số người chết, 22% số người bị thương so với cùng kỳ năm 2022. Do đó, cần tiếp tục duy trì việc kiểm soát, xử lý quyết liệt, phát huy hiệu quả hơn nữa của chủ trương này.

+ Sử dụng rượu bia khi lái xe là vấn đề xã hội không chỉ ở Việt Nam mà cả trên thế giới. Hiện nay, các quốc gia trên thế giới quy định xử lý rất nghiêm khắc đối với người điều khiển phương tiện có nồng độ cồn, chia làm 02 nhóm: *Nhóm các quốc gia nghiêm cấm tuyệt đối vi phạm nồng độ cồn và Nhóm các quốc gia quy định về ngưỡng nồng độ cồn trong máu, trong hơi thở được phép đối với người lái xe, theo đối tượng: Mức chuẩn, Người lái xe thương mại (taxi, xe buýt, lái xe thuê) và người mới lái xe.* Tuy nhiên, trong điều kiện văn hóa và

giao thông ở Việt Nam hiện nay thực sự rất cần nồng độ cồn bằng không khi điều khiển phương tiện, vì:

(+) Điều kiện giao thông ở Việt Nam hiện nay có nhiều đặc thù; ở các nước phát triển chủ yếu là xe ô tô đi đúng theo làn và khoảng cách phù hợp với tốc độ, như quy định tại Australia xe sau cách xe trước một khoảng an toàn hai giây. Tức là nếu xe trước đi qua một mốc nào đó, thì ít nhất hai giây sau, xe đi sau mới vượt qua mốc đó. Điều này cho phép lái xe có khoảng 0,5 giây để nhận biết tình huống khẩn cấp, 0,5 giây tiếp theo để có phản xạ và phương án phù hợp và một giây cuối cùng để thực hiện phương án như phanh gấp hay đánh lái sang làn. Như vậy nếu có vi phạm xảy ra tai nạn thì cũng hạn chế tai nạn liên hoàn. Theo khoảng cách này, nếu ô tô đi với vận tốc 40 km/h, thì khoảng cách giữa hai xe là hơn 22 m. Điều này là không tưởng ở Việt Nam, nơi các xe chỉ cách nhau khoảng một vài mét, dù vẫn di chuyển với vận tốc 40 km/h. Giao thông trên đường tại Việt Nam đòi hỏi tài xế phải duy trì sự tỉnh táo và phản xạ nhanh hơn rất nhiều lần nếu tình huống bất ngờ xảy ra.

(+) Theo khảo sát của một số Tổ chức quốc tế, Việt Nam là một trong số nước có mức tiêu thụ rượu, bia và đồ uống có cồn đứng vào loại cao trên thế giới (*thứ hai trong khu vực Đông Nam Á, thứ 10 châu Á và thứ 29 trên thế giới về tiêu thụ rượu, bia*), đây là tỷ lệ rất đáng báo động. Rượu bia là một trong những nguy cơ gây tàn tật và tử vong hàng đầu tại Việt Nam, sử dụng rượu bia đang gây nên gánh nặng đối với y tế, kinh tế và gia tăng các vấn đề xã hội (*hơn 50% các vụ án giết người; gây rối trật tự công cộng; hiếp dâm; vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, người phạm tội trước khi gây án có sử dụng rượu bia, hơn 30% các vụ bạo lực gia đình ở Việt Nam có liên quan đến sử dụng rượu bia*). Do đó, việc kiểm soát chặt chẽ nồng độ cồn ngoài ý nghĩa đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông còn có ý nghĩa xã hội sâu sắc.

Trong khi đó, văn hóa ẩm thực của Việt Nam có nhiều điểm đặc thù, có tính cả nể. Nếu quy định nồng độ bằng không thì không uống. Nhưng nếu có một hạn mức nào đó thì lái xe có thể gặp trường hợp bị ép uống. Bên cạnh đó, đồ uống có cồn gây nghiện, đã bắt đầu uống là không dễ dừng, mà khi đã say thì sẽ khó nhớ luật quy định gì. Có trường hợp nhậu từ hôm trước mà hôm sau vẫn bị phạt vì uống quá nhiều hoặc do cơ địa, nhiều người hôm trước nhậu say, hôm sau vẫn văng đầu nhưc óc cả ngày, ảnh hưởng tới khả năng lái xe. Việc lái xe trong trạng thái thiếu tỉnh táo có thể gây ra thảm họa với những người vô tội như một số trường hợp lái xe say rượu gây tai nạn liên hoàn thời gian qua.

Bên cạnh đó, ý thức tham gia giao thông của một bộ phận người dân hiện nay chưa tốt, xem thường pháp luật, cố ý vi phạm pháp luật về giao thông, thậm

chí thách thức lực lượng chức năng khi bị kiểm tra, xử lý. Khi một ý thức tồi có thể cướp đi sinh mạng của nhiều người, do đó, xã hội rất cần sự nghiêm khắc.

(+) Hiện quy định cấm người tham gia giao thông điều khiển phương tiện sau khi sử dụng rượu, bia (trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn) đã được quy định tại Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia; Luật không cấm uống rượu, bia mà chỉ cấm uống rượu, bia sau đó điều khiển phương tiện tham gia giao thông.

Với các lý do nêu trên và tiếp tục kế thừa quy định của Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia cấm người điều khiển phương tiện có nồng độ cồn tham gia giao thông để có chế tài xử lý nghiêm khắc, dần hình thành thói quen, văn hóa “Đã uống rượu bia không lái xe”. Sau khi ý thức, văn hóa giao thông hình thành tốt có thể nghiên cứu điều chỉnh cho phù hợp.

2. Chương II. Quy tắc giao thông đường bộ

Gồm 24 điều, từ Điều 10 đến Điều 33, quy định về: Quy tắc chung; chấp hành báo hiệu đường bộ; chấp hành quy định về tốc độ và khoảng cách giữa các xe; 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 của xe ưu tiên; 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, người mất năng lực hành vi dân sự, phụ nữ mang thai, trẻ em tham gia giao thông đường bộ; người điều khiển, người được chở, hàng hoá xếp trên xe thô sơ; người điều khiển, dẫn dắt vật nuôi, điều khiển xe vật nuôi kéo đi trên đường bộ; người lái xe, người được chở trên xe mô tô, xe gắn máy.

Khoản 3 Điều 10 sửa đổi, bổ sung một số nội dung có liên quan đến an toàn cho trẻ em khi ngồi trên xe ô tô, ưu tiên trợ giúp khi xảy ra TNGT đối với nhóm yếu thế, kể cả trẻ em; tham khảo kinh nghiệm quốc tế để quy định về việc sử dụng thiết bị an toàn cho trẻ em được chở trên ô tô; đề nghị có lộ trình thực hiện việc sử dụng thiết bị an toàn cho trẻ em: *“Người lái xe phải hướng dẫn, sử dụng thiết bị an toàn phù hợp cho trẻ em dưới 10 tuổi và chiều cao dưới 1,35 mét được chở trên xe ô tô khi không có người lớn ngồi cùng, trừ xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách theo quy định của pháp luật đường bộ”*.

3. Chương III. Phương tiện giao thông đường bộ

Gồm 21 điều, từ Điều 34 đến Điều 54, quy định về: phân loại phương tiện giao thông đường bộ; điều kiện phương tiện tham gia giao thông đường bộ; đấu giá biển số xe; quản lý, cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký xe và biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ; niên hạn sử dụng của xe cơ giới; bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ

giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới trong nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp; bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ; trách nhiệm của cơ sở đăng kiểm, chủ xe cơ giới, xe máy chuyên dùng và người điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với phương tiện vận tải đường bộ trong đô thị; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô vận chuyển hành khách; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô chở học sinh, trẻ em mầm non; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe mô tô, xe gắn máy, xe thô sơ; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe bốn bánh có gắn động cơ vận chuyển hành khách, hàng hóa; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô vận chuyển hàng hóa; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với phương tiện vận chuyển động vật sống, thực phẩm tươi sống; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với phương tiện vận chuyển hàng hóa nguy hiểm; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe quá khổ, xe quá tải trọng, xe bánh xích lưu hành trên đường bộ; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe cứu hộ giao thông đường bộ; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với trường hợp xe ô tô của người nước ngoài đăng ký tại nước ngoài có tay lái ở bên phải tham gia giao thông tại Việt Nam; phương tiện giao thông cơ giới đường bộ nước ngoài do người nước ngoài đưa vào Việt Nam du lịch.

Điều 37. Đấu giá biển số xe

1. Biển số xe đưa ra đấu giá là số biển số xe ô tô, xe mô tô, xe gắn máy được quy định tại điểm c và điểm d khoản 2 Điều 36 Luật này.

2. Giá khởi điểm của một biển số xe ô tô đưa ra đấu giá không thấp hơn 40 triệu; giá khởi điểm một biển số xe mô tô, xe gắn máy đưa ra đấu giá không thấp hơn 5 triệu. Căn cứ điều kiện kinh tế xã hội trong từng thời kỳ, Chính phủ quyết định cụ thể giá khởi điểm của loại biển số xe đưa ra đấu giá.

3. Tiền đặt trước không thấp hơn giá khởi điểm của loại biển số xe đưa ra đấu giá.

4. Bước giá bằng 10% giá khởi điểm.

5. Đấu giá biển số xe được thực hiện theo hình thức đấu giá trực tuyến.

6. Trường hợp chỉ có một người đăng ký tham gia đấu giá biển số xe thì được xác định là người trúng đấu giá biển số xe.

7. Người trúng đấu giá biển số xe có các quyền sau đây:

a) Được cấp quyết định xác nhận biển số xe trúng đấu giá sau khi nộp đủ số tiền trúng đấu giá;

b) Được đăng ký biển số xe trúng đấu giá gắn với phương tiện thuộc sở hữu của mình tại cơ quan công an nơi quản lý biển số xe trúng đấu giá hoặc nơi cư trú của cá nhân, trụ sở của tổ chức trúng đấu giá;

c) Được chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn với biển số xe trúng đấu giá;

d) Trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày được cấp quyết định xác nhận biển số xe trúng đấu giá, nếu người trúng đấu giá chết nhưng chưa thực hiện thủ tục đăng ký xe để gắn biển số trúng đấu giá thì người thừa kế theo quy định của pháp luật về thừa kế được nhận số tiền người trúng đấu giá đã nộp sau khi trừ các khoản chi phí tổ chức đấu giá.

8. Người trúng đấu giá biển số xe có nghĩa vụ sau đây:

a) Nộp đủ số tiền trúng đấu giá trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày có thông báo kết quả trúng đấu giá; tiền trúng đấu giá không bao gồm lệ phí đăng ký, cấp biển số xe. Sau thời hạn quy định, người trúng đấu giá biển số xe không nộp hoặc nộp không đủ tiền trúng đấu giá thì biển số xe trúng đấu giá được đấu giá lại hoặc chuyển vào hệ thống đăng ký, quản lý xe và người trúng đấu giá không được hoàn trả số tiền đặt trước;

b) Thực hiện thủ tục đăng ký xe để gắn biển số trúng đấu giá trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày được cấp quyết định xác nhận biển số xe trúng đấu giá; trường hợp sự kiện bất khả kháng hoặc trở ngại khách quan thì thời hạn này được kéo dài thêm nhưng tối đa không quá 06 tháng. Sau thời hạn quy định, người trúng đấu giá biển số xe không thực hiện thủ tục đăng ký xe để gắn biển số trúng đấu giá thì biển số xe trúng đấu giá được đấu giá lại và người trúng đấu giá không được hoàn trả số tiền trúng đấu giá đã nộp;

c) Không được chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế biển số xe trúng đấu giá, trừ trường hợp chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn biển số trúng đấu giá;

d) Người tham gia đấu giá không xác nhận biên bản đấu giá, người trúng đấu giá không nộp đủ tiền trúng đấu giá thì không được nhận lại tiền đặt trước và không được tham gia đấu giá biển số xe trong thời hạn 12 tháng.

9. Đăng ký xe và biển số xe trúng đấu giá sau khi chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn biển số trúng đấu giá được quản lý, cấp, thu hồi theo quy định tại Điều 38 của Luật này.

10. Số tiền thu được từ đấu giá biển số xe sau khi trừ các khoản chi phí tổ chức đấu giá, chi phí quảng cáo, chi phí quản trị hệ thống đấu giá và chi phí khác được nộp vào ngân sách trung ương theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước.

11. Chính phủ quy định chi tiết Điều này; quy định trình tự, thủ tục đấu giá biển số xe.

Căn cứ để đưa Điều 37 vào dự thảo:

+ Theo quy định của Bộ Luật dân sự, Luật Quản lý sử dụng tài sản công, Luật Đấu giá tài sản, Luật Giao thông đường bộ... thì kho số quản lý phương tiện giao thông đường bộ (biển số xe) là tài sản công, phục vụ quản lý nhà nước. Tuy nhiên, việc khai thác kho biển số xe gặp khó khăn, vướng mắc về pháp lý như: Chưa có cơ sở pháp lý về việc cấp biển số xe thông qua đấu giá; chưa có quy định về quản lý biển số trúng đấu giá, quyền và nghĩa vụ của người trúng đấu giá; xác định giá khởi điểm... Qua nghiên cứu tham khảo kinh nghiệm quốc tế về khai thác quản lý tài sản công Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 73/2022/QH15 ngày 15/11/2022 về thí điểm đấu giá biển số xe ô tô (nền màu trắng, chữ và số màu đen) từ ngày 15/9/2023 đến hết tháng 02/2024. Kết quả, sau 05 tháng triển khai thực hiện đã tổ chức đấu giá trực tuyến thành 15.185 biển số xe ô tô, với tổng số tiền đấu giá thành là hơn 2 nghìn tỷ đồng; trong đó, đã 14.062 biển số xe ô tô trúng đấu giá đã được khách hàng nộp với số tiền gần 1,4 nghìn tỷ đồng; việc đấu giá biển số được dư luận xã hội rất quan tâm và đồng tình, ủng hộ.

+ Tiếp tục cải cách thủ tục hành chính, giảm số lượng giấy tờ khi đăng ký, công tác đăng ký xe đã phân cấp triệt để đến Công an cấp huyện, cấp xã đủ điều kiện, nhằm giảm số lần đi lại và thời gian chờ đợi của người dân và doanh nghiệp, công khai minh bạch các thủ tục, lệ phí đăng ký, cấp biển số. Đặc biệt là nghiên cứu chuyển từ phương thức cấp và quản lý biển số xe theo phương tiện sang cấp và quản lý biển số xe theo mã định danh của chủ xe, tiếp nhận và sử dụng dữ liệu điện tử qua cổng dịch vụ công để thực hiện đăng ký, cấp biển số xe, đáp ứng chương trình chuyển đổi số quốc gia, phục vụ mục tiêu công dân số, Chính phủ số theo Đề án 06 của Chính phủ.

+ Việc thí điểm đấu giá biển số xe ô tô theo Nghị quyết số 73/2022/QH15 được thực hiện đến tháng 7/2026 (thời điểm Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ nếu được thông qua vừa có hiệu lực thi hành), sau tháng 7/2026 nếu có tiếp tục thực hiện phải sửa Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Mặt khác việc đấu giá biển số xe mới chỉ áp dụng thí điểm đối với biển số xe ô tô nền màu trắng, chữ và số màu đen, chưa áp dụng rộng rãi đối với các loại biển số xe ô tô khác và biển số xe mô tô, xe gắn máy nên chưa đáp ứng hết được nguyện vọng của người dân có nhu cầu sở hữu biển số xe theo sở thích.

Việc luật hoá quy định của Nghị quyết số 73/2022/QH15 ngày 15/11/2022 của Quốc hội về thí điểm đấu giá biển số xe vào Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ là rất cần thiết, phù hợp với các quy định hiện hành về việc cấp và quản lý biển số xe theo mã định danh của chủ xe, đáp ứng mục tiêu công

dân số, Chính phủ số theo Đề án 06 của Chính phủ và khai thác, quản lý hiệu quả tài sản công.

4. Chương IV. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

Gồm 09 Điều, từ Điều 55 đến Điều 63, quy định về: điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; giấy phép lái xe; điểm của Giấy phép lái xe; tuổi, sức khỏe của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; đào tạo lái xe; sát hạch lái xe; cấp, cấp đổi, cấp lại và thu hồi giấy phép lái xe; đào tạo, kiểm tra cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng; thời gian làm việc của người lái xe ô tô kinh doanh vận tải và vận tải nội bộ.

Điều 56 dự thảo Luật bổ sung phân hạng Giấy phép lái xe:

1. Giấy phép lái xe bao gồm các hạng sau đây:

a) Hạng A1 cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xy lanh đến 125 cm³ hoặc có công suất động cơ điện đến 11 kw;

b) Hạng A cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xy lanh trên 125 cm³ hoặc có công suất động cơ điện trên 11 kw và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1;

c) Hạng B1 cấp cho người lái xe mô tô ba bánh và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1;

d) Hạng B cấp cho người lái xe ô tô chở người đến 8 chỗ (không kể chỗ của người lái xe); xe ô tô tải và ô tô chuyên dùng có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 3.500 kg; các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng B có kéo theo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg;

đ) Hạng C1 cấp cho người lái xe ô tô tải và ô tô chuyên dùng có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 3.500kg đến 7.500 kg; các loại xe ô tô tải quy định cho giấy phép lái xe hạng C1 có kéo theo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B;

e) Hạng C cấp cho người lái xe ô tô tải và ô tô chuyên dùng có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 7.500 kg; các loại xe ô tô tải quy định cho giấy phép lái xe hạng C kéo theo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1;

g) Hạng D1 cấp cho người lái xe ô tô chở người trên 08 chỗ đến 16 chỗ (không kể chỗ của người lái xe), các loại xe ô tô chở người quy định cho giấy phép lái xe hạng D1 kéo theo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1, C;

h) Hạng D2 cấp cho người lái xe ô tô chở người (kể cả ô tô buýt) trên 16 chỗ đến 29 chỗ (không kể chỗ của người lái xe), các loại xe ô tô chở người quy định cho giấy phép lái xe hạng D2 kéo theo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1, C, D1;

i) Hạng D cấp cho người lái xe ô tô chở người (kể cả ô tô buýt) trên 29 chỗ (không kể chỗ của người lái xe); xe ô tô chở người giường nằm; các loại xe ô tô chở người quy định cho giấy phép lái xe hạng D kéo theo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1, C, D1, D2;

k) Hạng BE cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng B kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg;

l) Hạng C1E cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng C1 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg;

m) Hạng CE cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng C kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg; xe ô tô đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc;

n) Hạng D1E cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng D1 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg;

o) Hạng D2E cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng D2 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg;

p) Hạng DE cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng D kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg; xe ô tô chở khách nối toa.

2. Người khuyết tật điều khiển xe mô tô ba bánh dùng cho người khuyết tật được cấp giấy phép lái xe hạng A1.

Người khuyết tật điều khiển xe ô tô được cấp giấy phép lái xe hạng B để lái xe ô tô số tự động có cơ cấu phù hợp với tình trạng khuyết tật. 3. Người điều khiển xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ, xe chở người bốn bánh có gắn động cơ phải có giấy phép lái xe ô tô; hạng giấy phép lái xe được tính theo quy định đối với xe ô tô tải và ô tô chở người.

4. Trường hợp xe được thiết kế, cải tạo số chỗ ít hơn xe cùng kiểu loại, kích thước giới hạn tương đương thì hạng giấy phép lái xe được tính theo xe cùng kiểu loại, kích thước giới hạn tương đương.

5. Thời hạn của giấy phép lái xe:

a) Giấy phép lái xe các hạng A1, A, B1 không thời hạn;

- b) Giấy phép lái xe hạng B có thời hạn 10 năm kể từ ngày cấp;
- c) Giấy phép lái xe các hạng C1, C, D1, D2, D, BE, C1E, CE, D1E, D2E và DE có thời hạn 05 năm kể từ ngày cấp.

6. Giấy phép lái xe có giá trị sử dụng trong phạm vi lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, bao gồm:

- a) Giấy phép lái xe do cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam cấp;
- b) Giấy phép lái xe quốc tế và giấy phép lái xe quốc gia phù hợp với loại xe được phép điều khiển do quốc gia là thành viên của Công ước của Liên hợp quốc về Giao thông đường bộ năm 1968 (sau đây gọi là Công ước Viên) cấp;
- c) Giấy phép lái xe phù hợp với loại xe được phép điều khiển của nước hoặc vùng lãnh thổ mà Việt Nam ký cam kết công nhận giấy phép lái xe của nhau;
- d) Giấy phép lái xe nước ngoài phù hợp với loại xe được phép điều khiển do quốc gia được công nhận theo điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

7. Giấy phép lái xe không có hiệu lực trong các trường hợp:

- a) Giấy phép lái xe hết thời hạn sử dụng;
- b) Giấy phép lái xe bị trừ hết điểm;
- c) Giấy phép lái xe có Quyết định thu hồi theo quy định tại khoản 4 Điều 61 của Luật này.

8. Giấy phép lái xe quốc tế

a) Giấy phép lái xe quốc tế là giấy phép lái xe do cơ quan nhà nước có thẩm quyền của các nước tham gia Công ước Viên cấp theo một mẫu thống nhất; có thời hạn không quá 03 năm kể từ ngày cấp và phải phù hợp với thời hạn còn hiệu lực của giấy phép lái xe quốc gia;

b) Người có giấy phép lái xe quốc tế do các nước tham gia Công ước Viên cấp khi lái xe tham gia giao thông đường bộ trên lãnh thổ Việt Nam phải mang theo giấy phép lái xe quốc tế và giấy phép lái xe quốc gia được cấp phù hợp với hạng xe điều khiển, còn thời hạn sử dụng; phải tuân thủ pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Việt Nam;

c) Người có giấy phép lái xe quốc tế vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ Việt Nam mà bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe có thời hạn thì thời gian bị tước quyền sử dụng không quá thời gian người lái xe được phép cư trú tại lãnh thổ Việt Nam;

d) Người Việt Nam hoặc người nước ngoài có thể thường trú hoặc tạm trú tại Việt Nam có giấy phép lái xe do Việt Nam hoặc các nước là thành viên

Điều ước Quốc tế mà Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên cấp, còn giá trị sử dụng, nếu có nhu cầu được cấp giấy phép lái xe quốc tế.

9. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết hình thức của giấy phép lái xe và giấy phép lái xe quốc tế; quy định trình tự thủ tục cấp và sử dụng giấy phép lái xe và giấy phép lái xe quốc tế. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định chi tiết về hình thức giấy phép lái xe, trình tự thủ tục cấp và sử dụng giấy phép lái xe của lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

Điều 57 Dự thảo Luật bổ sung mới nội dung về điểm của giấy phép lái xe:

1. Điểm giấy phép lái xe được dùng để quản lý việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của người lái xe trên hệ thống cơ sở dữ liệu quản lý giấy phép lái xe, gồm 12 điểm.

2. Người lái xe có hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ bị trừ điểm giấy phép lái xe theo quy định của Chính phủ. Dữ liệu về điểm trừ đối với người vi phạm sẽ được cập nhật về hệ thống cơ sở dữ liệu ngay sau khi hình thức xử phạt có hiệu lực thi hành và thông báo cho người bị trừ điểm giấy phép lái xe biết.

3. Giấy phép lái xe được phục hồi đủ 12 điểm khi chưa bị trừ hết điểm và không bị trừ điểm trong thời hạn 12 tháng kể từ thời điểm bị trừ điểm gần nhất.

4. Trường hợp giấy phép lái xe bị trừ hết điểm, người được cấp giấy phép lái xe phải tham gia kiểm tra kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ do lực lượng Cảnh sát giao thông tổ chức theo quy định của Bộ trưởng Bộ Công an, có kết quả đạt yêu cầu thì được phục hồi đủ 12 điểm.

5. Giấy phép lái xe mới đổi, cấp lại, nâng hạng được giữ nguyên số điểm của giấy phép lái xe trước khi đổi, cấp lại, nâng hạng.

6. Người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính có thẩm quyền trừ điểm giấy phép lái xe.

7. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 và khoản 6 Điều này; quy định trình tự, thủ tục trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe.

Căn cứ để bổ sung nội dung mới này vào dự thảo Luật:

- Tình hình trật tự, an toàn giao thông vẫn diễn biến phức tạp, gây bức xúc, lo lắng trong xã hội; vi phạm trật tự, an toàn giao thông diễn ra rất phổ biến, ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông còn kém, văn hóa tham gia giao thông chưa được hình thành rõ nét (tính trung bình hàng năm lực lượng Cảnh sát giao thông xử lý trên 3 triệu trường hợp vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, tước quyền sử dụng giấy phép lái xe trên 500 nghìn trường hợp); tai nạn giao thông tuy đã giảm nhưng còn ở mức cao, xảy ra nhiều

vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng làm chết, bị thương nhiều người, mà nguyên nhân chủ yếu do lỗi của người lái xe không chấp hành các quy định của pháp luật giao thông đường bộ.

- Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông là một trong những thành tố chính của hoạt động giao thông đường bộ có liên quan trực tiếp đến trật tự, an toàn giao thông. Trong khi hiện nay công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe còn nhiều bất cập, chưa phù hợp, chưa sát với thực tế, một số công đoạn của việc đào tạo, sát hạch còn hình thức, dễ dãi, không ít học viên sau khi hoàn thành chương trình đào tạo, sát hạch và được cấp giấy phép lái xe nhưng không đủ tự tin để lái ô tô ra đường, kỹ năng lái xe kém, không nắm được các quy định của pháp luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ, nhất là các quy tắc tham gia giao thông.

- Việc quản lý người lái xe sau khi được sát hạch, cấp giấy phép lái xe đang bị buông lỏng; cơ quan chức năng chưa có các biện pháp quản lý phù hợp, hữu hiệu, nhất là quản lý việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông của người lái xe. Hiện nay, theo quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính; Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt (sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 123/2021/NĐ-CP) quy định các hành vi vi phạm nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng về TTATGT thì bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe có thời hạn từ 01 tháng đến 03 tháng, từ 02 tháng đến 04 tháng, từ 22 tháng đến 24 tháng. Mỗi năm cơ quan chức năng tước có thời hạn trên 500 nghìn trường hợp giấy phép lái xe, khi bị tước người lái xe không được phép điều khiển phương tiện, dẫn đến tác động không nhỏ đến các hoạt động đi lại, sản xuất kinh doanh, đời sống hàng ngày của người dân; việc tước giấy phép lái xe đang thực hiện thủ công, nhiều người vi phạm bỏ giấy phép không đến lấy, tồn đọng nhiều giấy phép lái xe tại cơ quan xử phạt, dẫn đến lãng phí, tăng chi phí, nguồn lực quản lý, nhưng vẫn chưa quản lý được quá trình chấp hành pháp luật của người lái xe.

- Nghiên cứu tiếp thu kinh nghiệm quốc tế, các nước tiên tiến trên thế giới như Singapore, Nhật Bản, Trung Quốc... đều có quy định trừ điểm giấy phép lái xe đối với người lái xe khi có các hành vi vi phạm có nguy cơ gây mất an toàn giao thông cao nhằm quản lý việc chấp hành pháp luật của người điều khiển phương tiện giao thông.

- Điểm, trừ điểm giấy phép lái xe được quy định trong dự thảo Luật là một biện pháp quản lý nhà nước (không phải là hình thức xử phạt vi phạm hành chính), vừa có tính chất răn đe vừa có tính chất giáo dục, động viên về việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, mỗi lần bị trừ điểm như là "tiếng chuông" cảnh báo giúp người lái xe chấp hành pháp luật tốt hơn, theo đó: người lái xe vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở mức độ nghiêm trọng sẽ bị trừ điểm giấy phép lái xe và trong thời hạn 12 tháng khi chưa

bị trừ hết điểm thì được phục hồi đủ 12 điểm. Giấy phép lái xe chưa bị trừ hết điểm, người lái xe tiếp tục được điều khiển phương tiện tham gia giao thông, không ảnh hưởng đến hoạt động tham gia giao thông, hoạt động sản xuất kinh doanh, đời sống của người dân, qua đó bảo đảm tính nhân văn, nhân đạo của pháp luật Việt Nam và quyền của công dân được quy định trong Hiến pháp; đáp ứng yêu cầu thực tiễn, ứng dụng chuyển đổi số trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình hiện nay, tiếp thu kinh nghiệm quản lý an toàn giao thông của các nước tiên tiến trên thế giới, qua đó quản lý người lái xe trong suốt quá trình từ khi đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, cho đến quá trình chấp hành pháp luật của người lái xe, việc vi phạm tái phạm, từ đó sẽ tác động tới hành vi, nâng cao ý thức của người tham gia giao thông, giúp cơ quan quản lý giám sát toàn diện quá trình chấp hành sau vi phạm của người lái xe.

- Về các quy định quản lý nhà nước của pháp luật khác có tính chất tương tự: nghiên cứu các lĩnh vực quản lý nhà nước khác như y tế, dược, pháp luật cũng đã quy định biện pháp quản lý hành chính nhà nước tương tự: “Thu hồi chứng chỉ hành nghề” để tăng cường quản lý nhà nước đối với việc chấp hành pháp luật của các tổ chức, cá nhân.

- Để triển khai quy định trừ điểm giấy phép lái xe, Luật sẽ giao Chính phủ ban hành quy định cụ thể thẩm quyền, căn cứ, trình tự, thủ tục thực hiện trừ điểm, phục hồi giấy phép lái xe theo hướng như sau:

+ Quy định cụ thể các hành vi vi phạm nghiêm trọng, nguy cơ gây mất an toàn giao thông cao, người vi phạm sẽ bị trừ điểm điểm giấy phép lái xe, mức trừ điểm điểm cụ thể trong một lần vi phạm sẽ được nghiên cứu quy định cụ thể và đảm bảo không trùng chéo với các hình thức xử phạt vi phạm hành chính.

+ Thủ tục trừ điểm, phục hồi điểm sẽ bảo đảm đơn giản, hợp lý, tránh phiền hà cho người vi phạm, theo hướng ứng công nghệ thông tin, chuyển đổi số, số hóa hệ thống cơ sở dữ liệu xử về sát hạch, cấp giấy phép lái xe; hệ thống cơ sở dữ liệu về xử phạt vi phạm hành chính; khi có quyết định xử phạt (đối với hành vi vi phạm có quy định trừ điểm), người lái xe sẽ nhận được thông báo của cơ quan xử phạt về việc giấy phép lái xe bị trừ điểm; hệ thống cơ sở dữ liệu sẽ tự động trừ điểm (không có sự tiếp xúc giữa người có thẩm quyền xử phạt và người vi phạm, nên sẽ không phát sinh tiêu cực, không trùng chéo với các hình thức xử phạt vi phạm hành chính) hoặc sau một năm kể từ lần trừ điểm gần nhất nếu còn điểm hệ thống sẽ tự động phục hồi điểm cho người lái xe.

5. Chương V. Tuân tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Gồm 09 điều, từ Điều 64 đến Điều 72, quy định về: tuân tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; căn cứ dùng phương tiện tham gia giao thông đường bộ để tuân tra, kiểm soát; biện pháp 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; trang bị, sử dụng phương tiện, thiết bị, vũ khí, công cụ hỗ trợ khi tuần tra, kiểm soát; hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; hệ thống kiểm soát tải trọng, khổ giới hạn xe trên đường bộ; quyền và trách nhiệm của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; ngăn chặn hành vi không chấp hành yêu cầu kiểm tra, kiểm soát, chống người thi hành công vụ.

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

Gồm 06 điều, từ Điều 73 đến Điều 78, quy định về: chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ; trung tâm chỉ huy giao thông; giải quyết tình huống đột xuất gây mất trật tự, an toàn giao thông trên đường bộ; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với trường hợp sử dụng lòng đường, vỉa hè vào mục đích khác; giải quyết, khắc phục ùn tắc giao thông; kiến nghị về trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với công trình đường bộ.

7. Chương VII. Giải quyết tai nạn giao thông đường bộ

Gồm 06 điều, từ Điều 79 đến Điều 84, 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 đường bộ; phát hiện, tiếp nhận, xử lý tin báo tai nạn giao thông đường bộ; cứu nạn, cứu hộ khi xảy ra vụ tai nạn giao thông đường bộ; điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ; thống kê tai nạn giao thông đường bộ; quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ.

Điều 84 dự thảo Luật bổ sung mới nội dung về quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ:

1. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ là quỹ tài chính Nhà nước ngoài ngân sách, được hình thành ở Trung ương để huy động nguồn lực xã hội hỗ trợ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ.

2. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ được hình thành từ các nguồn tài chính sau đây:

a) Hỗ trợ, viện trợ, đóng góp tự nguyện của các tổ chức, cá nhân trong nước, ngoài nước;

b) Từ các nguồn khác theo quy định của pháp luật.

3. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ được ưu tiên chi các hoạt động sau đây:

a) Hỗ trợ nạn nhân, gia đình nạn nhân do tai nạn giao thông đường bộ gây ra;

b) Hỗ trợ cho các tổ chức, cá nhân tham gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; tổ chức, cá nhân tham gia tuyên truyền giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ mà không được nhà nước bảo đảm kinh phí.

4. Nguyên tắc hoạt động của Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ:

a) Không vì mục đích lợi nhuận;

b) Quản lý, sử dụng đúng mục đích, đúng pháp luật, kịp thời, hiệu quả, bảo đảm công khai, minh bạch;

c) Hỗ trợ cho các hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ mà ngân sách nhà nước chưa đầu tư hoặc chưa đáp ứng yêu cầu; không được chi trùng với ngân sách nhà nước.

5. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 và khoản 3 Điều này; quy định việc thành lập, quản lý, sử dụng Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ.

Căn cứ để đưa nội dung này vào dự thảo Luật:

- Luật Giao thông đường bộ năm 2008 tuy đã có quy định về trách nhiệm của cá nhân, cơ quan, tổ chức khi xảy ra tai nạn giao thông đường bộ nhưng chưa quy định cụ thể về công tác giải quyết tai nạn giao thông đường bộ, nhất là việc quy định về Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ.

- Khi xảy ra tai nạn giao thông đường bộ là có hậu quả thiệt hại về người và tài sản, nếu không có quỹ để giảm thiểu những hậu quả thiệt hại này thì sẽ làm cho những nạn nhân trong vụ tai nạn giao thông, thân nhân, gia đình của họ thêm nhiều gánh nặng, thậm trí có thể kiệt quệ về kinh tế, bất ổn về tinh thần, dẫn đến kìm hãm sự phát triển của kinh tế - xã hội. Đa số nạn nhân trong các vụ tai nạn giao thông là những người đang trong độ tuổi lao động, là nguồn thu nhập chính của gia đình và là lực lượng lao động để phát triển kinh tế - xã hội, vì vậy gia đình họ không những bị mất đi nguồn thu nhập chính mà còn phải chi phí thuốc men, chạy chữa hoặc khắc phục những hư hỏng thiệt hại về tài sản, mất phương tiện đi lại, sản xuất, làm ăn..., từ đó làm tăng gánh nặng cho sự phát triển kinh tế - xã hội.

- Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ được quy định trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ sẽ tạo cơ sở pháp lý đủ mạnh, rõ ràng để triển khai việc hỗ trợ nạn nhân do tai nạn giao thông đường bộ gây ra; hỗ trợ cho các lực lượng tham gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; hỗ trợ xây dựng công trình, thiết bị phòng ngừa, hạn chế tổn thất, thiệt hại do tai

nạn giao thông đường bộ gây ra; khắc phục hậu quả vụ tai nạn giao thông, giảm thiểu thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra.

- Khi có Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ, kinh phí phục vụ cho việc giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ sẽ là nguồn tài chính xã hội hóa, không phụ thuộc hoàn toàn vào nguồn ngân sách của Nhà nước và Quỹ bảo hiểm xe cơ giới để giải quyết nhanh chóng, kịp thời, khắc phục được tối đa, giảm thiểu được những thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra.

- Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ sẽ huy động được tối đa nguồn lực và phát huy được sự chung tay chia sẻ của toàn xã hội hỗ trợ về tinh thần, vật chất cho những người không may bị nạn trong vụ tai nạn giao thông, thân nhân, gia đình của người bị tai nạn để họ nhanh chóng ổn định, trở lại cuộc sống thường ngày, ngoài ra nguồn quỹ này cũng khích lệ các lực lượng thực hiện công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ ngày một tốt hơn và huy động tối đa mọi nguồn lực xã hội chung tay tham gia công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ, từ đó sẽ giảm tai nạn giao thông đường bộ và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội.

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

Gồm 02 điều, từ Điều 85 đến Điều 86, 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. Bộ Công an là đầu mối giúp Chính phủ thực hiện thống nhất quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; xây dựng lực lượng Cảnh sát giao thông chính quy, tinh nhuệ, hiện đại đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; các Bộ, ngành khác theo chức năng, nhiệm vụ chịu trách nhiệm quản lý nhà nước về một hoặc một số nội dung trong trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Giữa các Bộ có sự phân công hợp lý và sự phối hợp chặt chẽ trong quản lý nhà nước từ trung ương đến địa phương.

9. Chương IX. Điều khoản thi hành

Gồm 03 điều, từ Điều 87 đến Điều 88, quy định về: hiệu lực thi hành; quy định chuyên tiếp.

Điều 88 dự thảo Luật quy định chuyên tiếp về Giấy phép lái xe và Giấy chứng nhận đăng ký, biển số xe máy chuyên dùng:

1. Giấy phép lái xe được cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành được tiếp tục sử dụng theo thời hạn ghi trên Giấy phép lái xe.

2. Giấy phép lái xe được cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành nếu chưa thực hiện đổi, cấp lại có hiệu lực sử dụng như sau:

a) Giấy phép lái xe hạng A1 được tiếp tục điều khiển xe mô tô hai bánh có dung tích xi-lanh từ 50 cm³ đến dưới 175 cm³ hoặc có công suất động cơ điện từ 04kw đến dưới 14kw;

b) Giấy phép lái xe hạng A2 được tiếp tục điều khiển xe mô tô hai bánh có dung tích xi-lanh từ 175 cm³ trở lên hoặc có công suất động cơ điện từ 14kw trở lên và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1 quy định tại điểm a khoản 2 Điều này;

c) Giấy phép lái xe hạng A3 được tiếp tục điều khiển xe mô tô ba bánh, các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1 quy định tại điểm a khoản 2 Điều này và các xe tương tự;

d) Giấy phép lái xe hạng A4 được tiếp tục điều khiển máy kéo có trọng tải đến 1.000 kg;

đ) Giấy phép lái xe hạng B1 số tự động cấp cho người không hành nghề lái xe được tiếp tục điều khiển xe ô tô số tự động chở người đến 9 chỗ ngồi (kể cả chỗ của người lái xe); xe ô tô tải, kể cả ô tô tải chuyên dùng số tự động có trọng tải dưới 3.500 kg;

e) Giấy phép lái xe hạng B1 cấp cho người không hành nghề lái xe được tiếp tục điều khiển xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi (kể cả chỗ của người lái xe); xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg;

g) Giấy phép lái xe hạng B2 cấp cho người hành nghề lái xe được tiếp tục điều khiển xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi (kể cả chỗ của người lái xe); xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg;

h) Giấy phép lái xe hạng C được tiếp tục điều khiển xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên và các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng B1, B2 quy định tại điểm đ, e, g khoản 2 Điều này;

i) Giấy phép lái xe hạng D được tiếp tục điều khiển xe ô tô chở người từ 10 đến 30 chỗ ngồi (kể cả chỗ của người lái xe) và các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng B1, B2, C quy định tại điểm đ, e, g, h khoản 2 Điều này;

k) Giấy phép lái xe hạng E được tiếp tục điều khiển xe ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi và các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng B1, B2, C, D quy định tại điểm đ, e, g, h, i khoản 2 Điều này;

l) Giấy phép lái xe hạng FB2, FD được tiếp tục điều khiển các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng B2, D quy định tại điểm g, i khoản 2 Điều này khi kéo rơ moóc; Giấy phép lái xe hạng FC được tiếp tục điều khiển các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng C quy định tại điểm h khoản 2 Điều này khi kéo rơ moóc, đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc; Giấy phép lái xe hạng FE được tiếp

tục điều khiển các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng E quy định tại điểm k khoản 2 Điều này khi kéo rơ moóc hoặc xe ô tô chở khách nối toa.

3. Trường hợp người có giấy phép lái xe đã được cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành khi đổi, cấp lại được thực hiện như sau:

a) Giấy phép lái xe hạng A1 được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng A với điều kiện hạn chế điều khiển xe mô tô hai bánh có dung tích xy lanh đến 175 cm³ hoặc có công suất động cơ điện đến 14kw;

b) Giấy phép lái xe hạng A2 được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng A;

c) Giấy phép lái xe hạng A3 được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng B1;

d) Giấy phép lái xe hạng A4 được đổi, cấp lại sang chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải đến 1.000 kg và chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng;

đ) Giấy phép lái xe hạng B1 số tự động được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng B với điều kiện hạn chế điều khiển xe ô tô số tự động;

e) Giấy phép lái xe hạng B1, B2 được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng C1 và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg;

g) Giấy phép lái xe hạng C giữ nguyên và đổi, cấp lại cùng hạng và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên;

h) Giấy phép lái xe hạng D được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng D2 và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên;

i) Giấy phép lái xe hạng E được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng D và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên;

k) Giấy phép lái xe hạng FB2 được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng C1E và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg;

l) Giấy phép lái xe hạng FC được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng CE và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên;

m) Giấy phép lái xe hạng FD được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng D2E và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên;

n) Giấy phép lái xe hạng FE được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng DE và chứng chỉ điều khiển xe máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên.

4. Khuyến khích đổi Giấy phép lái xe không thời hạn được cấp trước ngày 01 tháng 7 năm 2012 sang giấy phép lái xe mới.

5. Chứng nhận đăng ký, biển số xe máy chuyên dùng cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành vẫn có giá trị sử dụng.

6. Chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường được cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành thì tiếp tục giá trị sử dụng đến hết thời hạn ghi trong giấy chứng nhận đó

Về điều khoản chuyển tiếp đối với việc đổi giấy phép lái xe:

Việc đổi giấy phép lái xe cấp trước ngày 01/7/2012 nhằm chuẩn hoá dữ liệu về giấy phép lái xe nhằm phục vụ cho công tác quản lý theo Chương trình chuyển đổi số quốc gia, nhằm tích hợp thông tin trên ứng dụng định danh điện tử, cung cấp các tiện ích phát triển, giảm tải thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân trong việc tham gia giao thông và cho cơ quan Nhà nước trong quản lý giấy phép của người điều khiển phương tiện.

Quá trình xây dựng Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ, qua trao đổi với cơ quan quản lý về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe thuộc Bộ Giao thông vận tải, thực tiễn hiện đang tồn tại song song 2 loại giấy phép lái xe trong đó có giấy phép lái xe thẻ PET và giấy phép lái xe mô tô (không thời hạn) thẻ giấy. Loại thẻ giấy này hiện chưa thể cập nhật lên ứng dụng định danh điện tử do không cập nhật số chứng minh nhân dân hoặc chỉ có số chứng minh nhân dân 9 số; không có ngày tháng năm sinh hoặc có năm sinh nhưng không có ngày, tháng sinh. Việc đổi giấy phép lái xe không chỉ nhằm hoàn thiện cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư phục vụ cho Chính phủ và người dân mà còn phù hợp với thông lệ quốc tế khi Việt Nam tham gia các Công ước, Điều ước quốc tế./.

BỘ CÔNG AN

Số: /BC-UBTVQH15

Hà Nội, ngày tháng năm 2024

BÁO CÁO**Giải trình, tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật Trật tự,
an toàn giao thông đường bộ**

Kính gửi: Các vị đại biểu Quốc hội

Tại Kỳ họp thứ 6 Quốc hội khóa XV, các vị đại biểu Quốc hội (ĐBQH) đã thảo luận, cho ý kiến về dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (đã có 133 lượt ý kiến phát biểu: 105 ý kiến tại tổ và 28 ý kiến tại Hội trường). Trên cơ sở ý kiến của các vị ĐBQH, Ủy ban Thường vụ Quốc hội (UBTVQH) đã chỉ đạo Cơ quan chủ trì thẩm tra, Cơ quan soạn thảo và các cơ quan hữu quan nghiên cứu, giải trình, tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật và xây dựng dự thảo Báo cáo giải trình, tiếp thu, chỉnh lý.

Dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ sau khi tiếp thu, chỉnh lý và dự thảo Báo cáo giải trình, tiếp thu, chỉnh lý đã được báo cáo UBTVQH tại Phiên họp thứ 31 (tháng 3/2024), **trình Hội nghị ĐBQH hoạt động chuyên trách lần thứ 5 (tháng 4/2024) và gửi xin ý kiến các Đoàn ĐBQH, Hội đồng Dân tộc, các Ủy ban của Quốc hội và các cơ quan hữu quan liên quan theo quy định.**

So với dự thảo Luật trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ 6, dự thảo Luật đã được chỉnh lý có 9 chương, 86 điều, số chương giữ nguyên và tăng 05 điều do **bổ sung 3 điều mới** (Điều 35 Đấu giá biển số, Điều 55 Điểm của giấy phép lái xe, Điều 82 Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ); **gộp 04 điều thành 02 điều** (gộp Điều 57 Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách bằng xe ô tô và Điều 58 Trách nhiệm của người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe ô tô vận chuyển hành khách thành Điều 42 Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô vận chuyển hành khách; gộp Điều 39 Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô và Điều 59 Trách nhiệm của người lái xe vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô thành Điều 46 Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô vận chuyển hàng hóa); **tách nội dung của một số điều thành 4 điều khác** (Điều 33 Phân loại phương tiện (tách ra từ Điều 3); Điều 66 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 (tách ra từ Điều 63); Điều 68 Hệ thống giám sát bảo đảm an ninh trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, hệ thống kiểm soát tải trọng, khổ giới

hạn xe trên đường bộ (tách ra từ Điều 64); Điều 72 Trung tâm chỉ huy giao thông (tách ra từ Điều 67). Dự thảo Luật sau khi được tiếp thu, chỉnh lý đạt được sự đồng thuận giữa cơ quan thẩm tra và cơ quan soạn thảo.

UBTVQH xin báo cáo Quốc hội kết quả giải trình, tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật như sau:

I. NHỮNG VẤN ĐỀ CHUNG

1. Về sự cần thiết ban hành Luật

- Hầu hết ý kiến nhất trí sự cần thiết ban hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (TTATGTĐB) (122 ý kiến).

- Một số ý kiến băn khoăn về việc tách Luật Giao thông đường bộ năm 2008 để ban hành Luật Đường bộ và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (05 ý kiến).

UBTVQH xin báo cáo như sau: Căn cứ thực tiễn, chính trị, pháp lý để xây dựng dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ đã được Chính phủ nêu đầy đủ tại Tờ trình số 426/TTr-CP ngày 31/8/2023. Trong đó, việc xây dựng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Luật Đường bộ xuất phát từ yêu cầu thực tiễn khách quan với mục tiêu quan trọng nhất là bảo đảm tính mạng, sức khỏe, tài sản của người dân khi tham gia giao thông, xác định cụ thể cơ quan nhà nước chịu trách nhiệm chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; phát triển, quản lý hạ tầng giao thông và vận tải đường bộ để thích ứng với sự phát triển của kinh tế, xã hội, khoa học, kỹ thuật, hướng tới phát triển hệ thống hạ tầng giao thông, vận tải đường bộ hiện đại, đồng bộ, an toàn, chất lượng; qua đó, góp phần nâng cao hiệu quả công tác quản lý nhà nước trong việc bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường bộ và quản lý hạ tầng giao thông, vận tải đường bộ. Gần đây nhất, 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 đã 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”.

2. Về tính thống nhất với hệ thống pháp luật; tính tương thích với điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên; tính khả thi của dự thảo Luật

- Một số ý kiến đề nghị rà soát các luật liên quan và không quy định lại những nội dung đã được quy định trong luật khác như Luật Công an nhân dân,

Luật Xử lý vi phạm hành chính, Luật Phổ biến giáo dục pháp luật, Luật Phòng, chống thiên tai, Luật Phòng, chống cháy, chữa cháy và Luật Dân sự, Luật tố tụng Hình sự, Luật Kinh doanh bảo hiểm... (02 ý kiến); đề nghị rà soát, đối chiếu các điều 68, 75 và 76 với các quy định của pháp luật về cứu nạn, cứu hộ và các quy định khác của pháp luật (01 ý kiến); đề nghị rà soát các quy định cho phù hợp Công ước viên, nhất là quy định quy tắc tín hiệu đèn giao thông (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát các luật liên quan, điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia để đảm bảo thống nhất với quy định tại dự thảo Luật.

- Một số ý kiến đề nghị cân nhắc một số quy định để bảo đảm tính khả thi (được nêu tại các mục cụ thể).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, nghiên cứu, chỉnh lý các nội dung của dự thảo Luật bảo đảm tính khả thi.

3. Về tên gọi và bố cục của dự thảo Luật

- Về tên gọi của Luật: Có ý kiến đề nghị đổi tên luật thành “Luật Trật tự, an toàn đường bộ” (01 ý kiến) hoặc “Luật Giao thông đường bộ” để thể hiện tính bao quát hơn (02 ý kiến); ý kiến khác đề nghị đổi tên luật thành “Luật tham gia giao thông đường bộ” (01 ý kiến).

UBTVQH xin báo cáo như sau: 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 TTATGT đường bộ trong tình hình mới và Nghị quyết số 89/2023/QH15 ngày 02/6/2023 của Quốc hội khóa XV đã thống nhất tên gọi của dự án Luật là "Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ"; mặt khác, nếu đặt theo tên gọi cũ là "Luật Giao thông đường bộ" thì không thể hiện rõ nội dung "trật tự, an toàn", bởi giao thông đường bộ gồm cả kết cấu hạ tầng (yếu tố giao thông "tĩnh"), vận tải đường bộ (trùng với phạm vi điều chỉnh của Luật Đường bộ) và cả hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn (yếu tố giao thông "động"). Bên cạnh đó, tên gọi này cũng phù hợp với phạm vi điều chỉnh của dự án Luật, cụ thể: Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ quy định về: Quy tắc giao thông đường bộ; phương tiện giao thông đường bộ; người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ; tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; giải quyết tai nạn giao thông đường bộ; quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Về bố cục của dự thảo Luật:

+ Có ý kiến đề nghị sắp xếp lại Chương 5 và Chương 6 cho phù hợp (01 ý kiến) hoặc gộp Chương 5 và Chương 6 thành một chương (01 ý kiến).

UBTVQH xin báo cáo như sau: Các quy định về tuần tra, kiểm soát về TTATGT đường bộ nhằm phòng ngừa, kiểm tra, phát hiện, xử lý vi phạm pháp

luật về TTAGT đường bộ và vi phạm pháp luật khác (Chương V) và chỉ huy, điều khiển giao thông nhằm chỉ huy, hướng dẫn điều khiển giao thông trật tự, an toàn (Chương VI) là 2 chính sách lớn, độc lập trong bảo đảm TTATGT đường bộ. Các quy định về tuần tra, kiểm soát giao thông đường bộ và chỉ huy, điều khiển giao thông tuy có cùng chủ thể tiến hành, mục đích nhưng biện pháp, địa bàn, nội dung quản lý có tính chất, đặc thù riêng. Hai chính sách trên là hai lĩnh vực chuyên sâu, độc lập do lực lượng CSGT tiến hành đã có tác dụng tích cực, hiệu quả rõ rệt, góp phần làm tốt công tác quản lý nhà nước về TTATGT đường bộ hàng chục năm qua.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên hai chương như dự thảo Luật.

+ Có ý kiến cho rằng, các điều 27, 28, 30 và 31 là những quy định liên quan đến bảo đảm TTATGTĐB, không phải quy tắc GTĐB đề nghị sắp xếp cho phù hợp

UBTVQH xin báo cáo như sau: Các quy định của dự thảo luật tại Điều 27 (trường hợp chở người trên xe ô tô chở hàng) và Điều 28 (xe kéo xe và xe kéo rơ moóc) là những quy định về quy tắc giao thông để bảo đảm an toàn trong tình trạng khẩn cấp (phòng chống thiên tai, dịch bệnh, khẩn cấp,...); Điều 29 (Người đi bộ, người khuyết tật...), Điều 30 (Người điều khiển, người ngồi... trên xe đạp) là quy định cụ thể về quy tắc cho người tham gia giao thông đảm bảo an toàn, không phải là các hoạt động vận tải hàng hóa.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên các điều như dự thảo Luật.

+ Có ý kiến đề nghị chuyển toàn bộ các điều từ Điều 39 đến Điều 48 sang một chương mới về bảo đảm TTATGTĐB (01 ý kiến)

UBTVQH xin báo cáo như sau: Để đảm bảo sự thống nhất, đồng bộ đối với các quy định quản lý nhà nước từ khâu sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu đến điều kiện tham gia giao thông đường bộ và bảo đảm trật tự an toàn giao thông của phương tiện thì các quy định từ Điều 39 đến Điều 48 tại Chương III cần được quy định trong cùng một chương là phù hợp. Đồng thời, tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát chỉnh lý tên điều, số điều như sau: Điều 39 thành Điều 46, Điều 40 thành Điều 50, Điều 41 thành Điều 47, Điều 42 thành Điều 48, Điều 43 thành Điều 41, Điều 46 thành Điều 43, Điều 47 thành Điều 49 và Điều 48 thành Điều 51.

+ Có ý kiến đề nghị Chương V chỉ quy định nội dung, hình thức, phương tiện, lực lượng thực hiện tuần tra, kiểm soát, còn các nội dung liên quan đến người điều khiển phương tiện tham gia GTĐB chuyển sang Chương IV và chuyển Điều 65 sang Chương IV, đồng thời rà soát Điều 58, Điều 59 để bổ sung điều chỉnh cho phù hợp (01 ý kiến)

UBTVQH xin báo cáo như sau: Nội dung tại Điều 65 (nay là Điều 69) quy định quyền và trách nhiệm của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ trong trường hợp khi dừng phương tiện theo yêu cầu của lực lượng tuần tra, kiểm soát để bảo đảm các quyền, nghĩa vụ của công dân được quy định trong Hiến pháp và quy định ở Chương V để thuận lợi cho người dân, cho người thi hành công vụ nghiên cứu và áp dụng, triển khai trong thực tiễn. Còn tại Điều 58 (nay là Điều 42), Điều 59 (nay là Điều 46) thể hiện trách nhiệm của người lái xe khi vận tải hành khách, hàng hóa phải thực hiện các quy định về bảo đảm an toàn trong hoạt động vận tải.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

+ *Có ý kiến đề nghị đưa khoản 13 Điều 78 về Chương 1 và quy định thành một điều riêng về hợp tác quốc tế (01 ý kiến)*

UBTVQH xin báo cáo như sau: Hợp tác quốc tế về TTATGT đường bộ là một nội dung của công tác quản lý nhà nước về TTATGT đường bộ. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên nội dung như dự thảo Luật và điều chỉnh thứ tự từ Điều 78 thành Điều 83.

+ *Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định điều chỉnh về quy tắc giao thông đường bộ (GTĐB) đối với người đi bộ (01 ý kiến); bổ sung quy định về trách nhiệm của các ngành, các cơ quan liên quan trong đảm bảo an toàn giao thông đối với học sinh (02 ý kiến); bổ sung quy định ưu tiên nguồn lực đầu tư hiện đại hóa các lực lượng bảo đảm trật tự, an toàn giao thông nói chung và lực lượng Cảnh sát giao thông nói riêng để tạo cơ sở pháp lý vững chắc cho yêu cầu thực hiện nhiệm vụ này (03 ý kiến); bổ sung các quy định tăng khả năng phòng vệ chính đáng để bảo đảm tính mạng, hình ảnh cho các lực lượng kiểm soát giao thông nói chung và Cảnh sát giao thông nói riêng (01 ý kiến)*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, nghiên cứu, chỉnh lý các nội dung của dự thảo Luật bảo đảm tính khả thi.

+ *Có ý kiến đề nghị bổ sung vào Chương VI các quy định về thẩm quyền tổ chức giao thông tại các tuyến đường nhằm đảm bảo phù hợp với sự phân cấp quản lý hiện nay (01 ý kiến).*

UBTVQH xin báo cáo như sau: Công tác tổ chức giao thông thuộc phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật Đường bộ. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

II. CÁC NỘI DUNG CỤ THỂ CỦA DỰ THẢO LUẬT

1. Về những quy định chung (Chương I)

1.1. Về phạm vi điều chỉnh (Điều 1)

- Nhiều ý kiến đề nghị tiếp tục rà soát phạm vi điều chỉnh trong dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và dự thảo Luật Đường bộ, nhất là về giải thích từ ngữ, hành vi bị nghiêm cấm, cơ sở dữ liệu đường bộ, nguyên tắc hoạt động đường bộ, phương tiện GTĐB, giao thông thông minh, vận tải đường bộ, cơ quan quản lý nhà nước... để tránh trùng lặp, chồng chéo và nếu quy định dẫn chiếu phải bảo đảm chính xác... (28 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, bổ sung, chỉnh lý cụ thể tại dự thảo Luật

- Có ý kiến đề nghị chuyển toàn bộ các quy định về hoạt động vận tải đường bộ trong dự thảo Luật Đường bộ sang quy định trong dự thảo Luật này (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, nội dung về hoạt động vận tải quy định trong dự thảo Luật Đường bộ trình Quốc hội tại kỳ họp thứ 6 vừa qua là hoạt động mang tính kinh tế- kỹ thuật, gồm các quy định về kinh doanh vận tải như vận tải hành khách, vận tải hàng hóa, vận tải đa phương thức..., các dịch vụ hỗ trợ vận tải (bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, đại lý bán vé, dịch vụ kho bãi...), không thuộc nội hàm của trật tự, an toàn giao thông, vì vậy quy định trong Luật Đường bộ là phù hợp.

- Có ý kiến đề nghị chuyển các quy định về phương tiện GTĐB sang dự thảo Luật Đường bộ (01 ý kiến); đề nghị chuyển nội dung Chương 3, Chương 4, Chương 5 sang Luật Đường bộ (01 ý kiến); đề nghị quy định về giao thông thông minh thống nhất trong một luật và quy định cụ thể hơn (01 ý kiến); đề nghị không quy định cùng một nội dung trong hai luật, hạn chế luật này trích dẫn luật kia (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, về ý kiến đề nghị chuyển các quy định về phương tiện GTĐB sang dự thảo Luật Đường bộ: Trước phiên họp Ủy ban Thường vụ Quốc hội khóa 24 (tháng 7/2023) nội dung về phương tiện giao thông đường bộ được quy định trong 2 dự thảo Luật. Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và ý kiến của nhiều chuyên gia, nhà khoa học, cơ quan, tổ chức, cá nhân cho thấy phương tiện giao thông đường bộ có tính chất "động" và là nguồn nguy hiểm cao độ, liên quan trực tiếp đến an toàn tính mạng, sức khỏe người tham gia giao thông nên cần thu hút toàn bộ các dung liên quan đến phương tiện giao thông đường bộ quy định tại dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Về ý kiến đề nghị chuyển nội dung Chương 3, Chương 4, Chương 5 sang Luật Đường bộ: Chương 3 quy định về phương tiện giao thông đường bộ, Chương 4 quy định về người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ và Chương 5 quy định về tuần tra, kiểm soát TTATGTĐB. Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại phiên họp thứ 24 và ý kiến của nhiều chuyên

gia, nhà khoa học, cơ quan, tổ chức, cá nhân cho thấy phương tiện giao thông đường bộ, người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có tính chất "động", là 2 thành tố chính của trật tự, an toàn giao thông, liên quan trực tiếp đến tính mạng, sức khỏe người tham gia giao thông nên cần thu hút toàn bộ các dung liên quan đến phương tiện giao thông đường bộ và người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Đối với hoạt động tuần tra, kiểm soát là hoạt động của lực lượng chức năng bảo đảm trật tự, an toàn giao thông thực hiện các biện pháp công tác theo quy định của pháp luật để duy trì, thúc đẩy trạng thái trật tự, an toàn của người, phương tiện tham gia giao thông, do đó nội dung này thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Về ý kiến đề nghị quy định về giao thông thông minh thống nhất trong một luật và quy định cụ thể hơn: Những nội dung về hạ tầng giao thông thông minh (các công trình hạ tầng kỹ thuật và trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh) thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường bộ; những nội dung có tính chất "động" và bảo đảm an toàn của phương tiện giao thông thông minh khi tham gia giao thông thì thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Do đó, quy định như hiện tại là phù hợp.

Về ý kiến đề nghị không quy định cùng một nội dung trong hai luật, hạn chế luật này trích dẫn luật kia: Cơ quan soạn thảo tiếp thu và tiếp tục phối hợp với cơ quan soạn thảo Luật Đường bộ rà soát.

- Có ý kiến đề nghị bỏ cụm từ "trật tự, an toàn giao thông đường bộ" cho phù hợp giải thích từ ngữ tại Điều 3 (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, bổ sung, chỉnh lý cụ thể tại dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung giấy phép lái xe, giấy đăng kiểm, giấy chứng nhận đăng ký vào phạm vi điều chỉnh (01 ý kiến); bổ sung nội dung: "áp dụng công nghệ hiện đại trong công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông" vào phạm vi điều chỉnh của Luật (01 ý kiến); bổ sung các quy định cụ thể, đầy đủ về phương tiện giao thông thông minh để bảo đảm cơ sở pháp lý đầy đủ cho việc quản lý trong thực tiễn, đặc biệt là các quy định về phân loại cấp độ vận hành (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, về ý kiến đề nghị bổ sung giấy phép lái xe, giấy đăng kiểm, giấy chứng nhận đăng ký vào phạm vi điều chỉnh: Trong chính sách về phương tiện giao thông đường bộ (Chương III) đã quy định cụ thể về Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, giấy chứng nhận đăng ký xe và trong chính sách về người điều khiển phương tiện (Chương IV) đã quy định cụ thể về giấy phép lái xe, nên không cần nhắc tên cụ thể các loại giấy

tờ này trong Điều 1 phạm vi điều chỉnh mà chỉ cần liệt kê tên 2 chính sách là đầy đủ.

Về ý kiến bổ sung nội dung: “*áp dụng công nghệ hiện đại trong công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông*” vào phạm vi điều chỉnh của Luật: Trong Tờ trình của Chính phủ đã nêu rõ mục đích, quan điểm xây dựng Luật và trong Điều 5 (Chính sách của Nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ) là ưu tiên bố trí ngân sách, cơ sở vật chất, phương tiện, thiết bị hiện đại, các điều kiện bảo đảm và nâng cao năng lực thực thi nhiệm vụ của lực lượng trực tiếp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, nên không cần thiết phải quy định tại Điều 1, bởi vì về kỹ thuật lập pháp thì Điều 1 phạm vi điều chỉnh của các văn bản quy phạm pháp luật thường quy định (liệt kê) về các chính sách trong dự thảo Luật.

Về ý kiến bổ sung các quy định cụ thể, đầy đủ về phương tiện giao thông thông minh để bảo đảm cơ sở pháp lý đầy đủ cho việc quản lý trong thực tiễn, đặc biệt là các quy định về phân loại cấp độ vận hành, UBTVQH thấy rằng Luật chỉ quy định khung và giao Chính phủ quy định chi tiết điều kiện tham gia giao thông đối với loại phương tiện này.

1.2. Về giải thích từ ngữ (Điều 3)

- Khoản 1, có ý kiến đề nghị rà soát, điều chỉnh cho phù hợp giữa nội hàm khái niệm và phạm vi điều chỉnh của luật (01 ý kiến); đề nghị bổ sung cụm từ “*giao thông thông suốt*” sau cụm từ “*bảo đảm*” (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, bổ sung, chỉnh lý cụ thể tại dự thảo Luật như sau: “*Trật tự, an toàn giao thông đường bộ là trạng thái giao thông trật tự, an toàn, thông suốt, được hình thành và điều chỉnh bởi các quy tắc, nguyên tắc, quy phạm pháp luật trong lĩnh vực giao thông đường bộ*”.

- Một số ý kiến đề nghị tại khoản 2, bỏ nội dung “*Lực lượng Cảnh sát giao thông chủ trì tuần tra, kiểm soát trên các tuyến đường giao thông đường bộ*”, vì cho rằng không nên quy định trách nhiệm thực hiện trong giải thích từ ngữ.

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, lược bỏ nội dung này tại khoản 2.

- Một số ý kiến đề nghị phân biệt nội dung của giải thích từ ngữ “*Tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ*” (khoản 2) và “*Kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ*” (khoản 3), phân biệt “*tuần tra*” và “*kiểm soát*” cho phù hợp với quy định tại Điều 60. Có ý kiến đề nghị gộp khoản 2 và khoản 3 thành một khoản; đề nghị bổ sung hoạt động “*hướng dẫn, nhắc nhở*” khi tuần tra kiểm soát

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, lược bỏ nội dung khoản 2, khoản 3 và chỉnh sửa nội dung này vào Điều 62.

- Khoản 4, có ý kiến đề nghị quy định đường ưu tiên là đường mà trên đó “phương tiện ưu tiên” được các phương tiện khác nhường đường khi qua đường giao nhau (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, dự thảo luật quy định đường ưu tiên là đường mà trên đó các phương tiện tham gia giao thông được các phương tiện đến từ hướng khác nhường đường, không phải là đường dành riêng cho phương tiện ưu tiên (xe ưu tiên).

- Khoản 6, có ý kiến đề nghị bỏ từ “an toàn” (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, việc quy làn xe có đủ bề rộng cho xe chạy an toàn để bảo đảm cho việc ban hành quy chuẩn thiết kế, xây dựng làn đường có đủ bề rộng an toàn khi xe chạy.

- Khoản 7, có ý kiến đề nghị quy định khái quát hơn (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, thuật ngữ này kế thừa Luật GTĐB năm 2008, nội dung quy định này đã có tính ổn định.

- Khoản 8, có ý kiến đề nghị hợp nhất với khoản 9 (01 ý kiến); Khoản 9, có ý kiến đề nghị làm rõ người lái xe chuyên dùng có phải người lái xe không (02 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, bổ sung, chỉnh lý hợp nhất khoản 8 và khoản 9 dự thảo Luật. Người lái xe không bao gồm người điều khiển xe máy chuyên dùng, đây là các khái niệm có nội hàm khác nhau, được kế thừa và sử dụng nhiều lần từ Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

- Khoản 10, về người điều khiển giao thông, có ý kiến đề nghị quy định cụ thể về kí hiệu, trang phục của “người được giao nhiệm vụ hướng dẫn giao thông trên đường bộ” để người tham gia giao thông biết và chấp hành (01 ý kiến); quy định rõ đối tượng được giao nhiệm vụ hướng dẫn giao thông (01 ý kiến);

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, bổ sung các nội dung trên vào văn bản hướng dẫn thi hành luật.

- Khoản 10, đề nghị bổ sung cụm từ “đường bộ” sau cụm từ “người điều khiển giao thông” để bảo đảm thống nhất với phạm vi điều chỉnh (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, bổ sung, chỉnh lý tại khoản 10 Điều 3 dự thảo Luật.

- Khoản 11, có ý kiến đề nghị rà soát để bao quát hết các phương tiện được nêu trong dự thảo và phương tiện đang lưu hành (01 ý kiến)

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát và đã bổ sung, chỉnh lý tại Điều 33 dự thảo Luật quy định về phân loại phương tiện giao thông đường bộ.

- Khoản 12, có ý kiến đề nghị đưa lên trước khoản 8 để giải thích cho “xe cơ giới” được sử dụng tại các định nghĩa sau đó (01 ý kiến)

UBTVQH thấy rằng, việc sắp xếp các khoản tại Điều 3 dự thảo Luật là theo từng nhóm chính sách để bảo đảm khoa học, dễ tra cứu: tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát và đã chỉnh lý tại Điều 33 dự thảo Luật quy định về phân loại phương tiện giao thông đường bộ.

- Khoản 13, có ý kiến đề nghị làm rõ “các loại xe tương tự” (01 ý kiến); đề nghị quy định phân biệt rõ xe gắn máy, xe đạp máy, xe đạp điện (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, để đảm bảo tính ổn định của Luật, thuật ngữ “các loại xe tương tự” là một nội dung mở sẽ bao quát các loại phương tiện mới có thể phát sinh trong tương lai: tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát và đã chỉnh lý tại Điều 33 dự thảo Luật quy định về phân loại phương tiện giao thông đường bộ.

- Khoản 15, có ý kiến đề nghị quy định khái quát hơn như sau: “Phương tiện giao thông thông minh là phương tiện giao thông cơ giới đường bộ có tính năng hỗ trợ cho phép tự động hóa nhiệm vụ, tự xử lý các tình huống thông qua khả năng nhận biết sự thay đổi của môi trường, tự di chuyển trong ranh giới địa lý cụ thể, đồng thời tự xác định lộ trình khi tham gia giao thông” (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát và đã chỉnh lý tại Điều 33 dự thảo Luật quy định về phân loại phương tiện giao thông đường bộ.

- Khoản 16, có ý kiến đề nghị bổ sung xe dùng động cơ điện (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, khoản này chỉ quy định chung về các loại phương tiện giao thông đường bộ, không quy định cụ thể đối với nguồn năng lượng tạo động lực cho xe di chuyển (bao hàm các loại nguồn năng lượng như: xăng, diesel, LPG, CNG, điện...). UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát và đã chỉnh lý tại điểm a khoản 2 Điều 33 dự thảo Luật quy định về phân loại phương tiện giao thông đường bộ cho phù hợp.

- Khoản 18, có ý kiến đề nghị bổ sung “xe bán tải” (01 ý kiến), “xe ô tô con kéo rơ- moóc” (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, việc phân loại ô tô được căn cứ vào thông lệ quốc tế, cụ thể: Tiêu chuẩn quốc gia TCVN 6211:2003 được xây dựng trên cơ sở ISO 3833:1977 phương tiện giao thông đường bộ - kiểu - thuật ngữ và định nghĩa. Tên gọi cụ thể của các loại ô tô được nêu trong Tiêu chuẩn quốc gia TCVN 7271:2003 Phương tiện giao thông đường bộ - Ô tô – Phân loại theo mục đích sử dụng, trong đó xe ô tô đã được phân ra làm 5 nhóm chính: “Xe ô tô chở người”, “Xe ô tô chở hàng”, “Xe ô tô chuyên dùng”, “Xe ô tô kéo rơ moóc” và “Xe ô tô đầu kéo”. Thực tế, khái niệm “xe bán tải” hay “xe ô tô bán tải” là tên thường gọi đối với ô tô tải PICKUP, loại phương tiện này đã được định nghĩa tại Tiêu chuẩn quốc gia TCVN 7271:2003.

Về đề nghị bổ sung “xe ô tô con kéo rơ-moóc”: Ô tô con là ô tô chở người mà ô tô chở người đã được định nghĩa tại khoản 17 Điều 3 dự thảo Luật, trong đó ô tô chở người có thể được thiết kế để kéo theo rơ moóc.

UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát và giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về phân loại phương tiện giao thông đường bộ tại khoản 7 Điều 33 dự thảo Luật.

- Khoản 20, có ý kiến đề nghị sửa cụm từ “xe ô tô khách thành phố” thành “xe ô tô khách đô thị” (01 ý kiến); đề nghị làm rõ xe ô tô khách thành phố và xe buýt (01 ý kiến); đề nghị bỏ cụm từ “vùng lân cận” (01 ý kiến); rà soát quy định các loại xe buýt, xe khách thành phố cho thống nhất với Điều 43 (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, thuật ngữ “xe ô tô khách thành phố” đã được nêu trong mục 3.1.2.2 *Ô tô khách thành phố* của TCVN 6211:2003 - Phương tiện giao thông đường bộ - kiểu - thuật ngữ và định nghĩa đã được sử dụng từ trước tới nay đồng thời phù hợp với thông lệ quốc tế. Loại xe này phù hợp để chở hành khách trong đô thị, giữa đô thị với ngoại ô và ngược lại giúp cho việc di chuyển của hành khách bằng phương tiện công cộng được dễ dàng, thuận lợi hơn.

UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát và giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về phân loại phương tiện giao thông đường bộ tại khoản 7 Điều 33 dự thảo Luật.

- Khoản 32, có ý kiến đề nghị cân nhắc quy định trọng lượng xe ba bánh dưới 400kg (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, việc quy định đối với xe mô tô ba bánh có khối lượng bản thân không lớn hơn 400kg trong dự thảo Luật là phù hợp với phân loại tại Tiêu chuẩn quốc gia TCVN 6211:2003 *Phương tiện giao thông đường bộ - Kiểu - Thuật ngữ và định nghĩa*. Theo Tiêu chuẩn này thì các xe ba bánh có khối lượng bản thân lớn hơn 400kg được xếp vào loại ô tô.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

- Khoản 36, một số ý kiến đề nghị bổ sung xe của **Viện kiểm sát nhân dân thực hiện các nhiệm vụ khẩn cấp theo quy định của pháp luật là xe ưu tiên** (15 ý kiến)

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, bổ sung, chỉnh lý tại khoản 36 Điều 3, Điều 26 dự thảo Luật.

- Khoản 36, đề nghị **cần nhắc ưu tiên với xe đưa đón học sinh** (01 ý kiến)

UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát và bổ sung, chỉnh lý tại Điều 43 dự thảo Luật quy định bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô chở học sinh, trẻ em mầm non

- Khoản 37, có ý kiến đề nghị bổ sung quy định về kết cấu vật lý của biển số (01 ý kiến).

UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát và bổ sung, chỉnh lý tại khoản 5 Điều 3 và khoản 8, khoản 9 Điều 36 dự thảo Luật.

- Khoản 39, có ý kiến đề nghị sửa như sau “**ùn tắc giao thông đường bộ là tình trạng phương tiện tham gia giao thông đường bộ bị dồn ứ, di chuyển với tốc độ rất chậm hoặc không thể di chuyển được**” (01 ý kiến)

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, bổ sung, chỉnh lý tại khoản 39 Điều 3 dự thảo Luật.

- Khoản 39, đề nghị quy định riêng **ùn và tắc** (02 ý kiến); đề nghị làm rõ **tốc độ rất chậm là bao nhiêu** (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, để bảo đảm tính khái quát, phù hợp với thực tiễn giao thông tại Việt Nam hiện nay, cũng như công tác bảo đảm TTATGT đường bộ của lực lượng chức năng. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

- Khoản 40, có ý kiến cho rằng việc giải thích cụm từ “**tai nạn giao thông**” như dự thảo là chưa phù hợp (01 ý kiến); một số ý kiến đề nghị rà soát, làm rõ các nội dung “**địa bàn giao thông khác**”, “**gây thiệt hại nhất định**” (04 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, bổ sung, chỉnh lý tại khoản 12 Điều 3 dự thảo Luật. “**12. Tai nạn giao thông đường bộ (sau đây gọi là tai nạn giao thông) là va chạm liên quan đến người, phương tiện khi tham gia giao thông đường bộ, xảy ra bất ngờ, ngoài ý muốn của người tham gia giao thông, gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe của con người hoặc tài sản.**”.

- Khoản 41, có ý kiến đề nghị làm rõ “**cơ sở bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ**” là cơ sở nào (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, bổ sung, chỉnh lý theo hướng quy định khái niệm chung tại khoản 14 Điều 3 Giải thích từ ngữ, cụ thể: “14. *Chúng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ* là giấy chứng nhận cấp cho người có đủ điều kiện theo quy định của pháp luật để điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.”. Còn nội dung liên quan đến cơ sở bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ được quy định cụ thể tại khoản 2 Điều 60 Dự thảo Luật, cụ thể: “2. *Cơ sở đào tạo lái xe ô tô, cơ sở đào tạo người điều khiển xe máy chuyên dùng đủ điều kiện thực hiện bồi dưỡng kiến thức về trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo đúng hình thức, nội dung, chương trình bồi dưỡng; kiểm tra và cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người có kết quả kiểm tra đạt yêu cầu.*”.

- *Khoản 44, có ý kiến đề nghị rà soát các quy định có liên quan về quy chuẩn an toàn và các quy định khác trong dự thảo Luật để bảo đảm an toàn cho trẻ em khi tham gia giao thông (02 ý kiến).*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung các quy định có liên quan về quy chuẩn an toàn và các quy định khác trong dự thảo Luật để bảo đảm an toàn cho trẻ em khi tham gia giao thông.

- *Có ý kiến đề nghị bổ sung, làm rõ nội hàm của các khái niệm sau: “giao thông đường bộ”, “hoạt động giao thông đường bộ” (02 ý kiến); “đường bộ” (01 ý kiến); “xe taxi, xe buýt” (01 ý kiến); “xe điện, mô tô điện” (01 ý kiến); “cơ sở giáo dục, cơ sở đào tạo” (02 ý kiến); “vạch kẻ đường” (01 ý kiến); “đường nội bộ khu công nghiệp, khu dân cư, do doanh nghiệp quản lý” (01 ý kiến); “người được ưu tiên trợ giúp khi xảy ra tai nạn giao thông gồm người cao tuổi, phụ nữ mang thai, trẻ em và người khuyết tật” (01 ý kiến); “làn đường ưu tiên”, “làn đường dành riêng” (01 ý kiến; đề nghị rà soát khái niệm về các loại xe chở khách để quy định cho thống nhất (01 ý kiến); rà soát sử dụng thuật ngữ cơ sở khám chữa bệnh hoặc cơ sở y tế cho phù hợp (01 ý kiến).*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung các đề nghị nêu trên bảo đảm tính khả thi, phù hợp.

1.3. Nguyên tắc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Điều 4)

Có ý kiến cho rằng quy định mọi hành vi vi phạm đều bị xử lý tại khoản 4 là khó khả thi (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, tại Điều 4 dự thảo Luật quy định: “mọi hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải được phát hiện, ngăn chặn kịp thời, xử lý nghiêm theo quy định của pháp luật”, đây vừa là nguyên tắc chung phải tuân thủ đối với tất cả các lĩnh vực pháp luật chuyên ngành, vừa là mục tiêu đề ra cần phải đạt được, là phương châm thượng tôn

pháp luật mà mọi công dân nói chung, cơ quan, lực lượng chức năng thực thi pháp luật phải thực hiện và tôn trọng, bảo đảm tính nghiêm minh của pháp luật. Có thể hiện tại ở một số tuyến đường, địa bàn, trong những khoảng thời gian, trong một số thời điểm nhất định đang còn thiếu phương tiện, trang thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ hoặc thiếu lực lượng chức năng nên có những hành vi vi phạm tuy xảy ra nhưng chưa phát hiện kịp thời hoặc chưa phát hiện được nhưng trong tương lai khi những khó khăn, bất cập được khắc phục, khi mà trang bị tự động hoá giám sát giao thông có trên mọi tuyến đường, địa bàn, thời gian thì bất kỳ hành vi nào cũng sẽ được phát hiện, ngăn chặn và xử lý kịp thời, nghiêm minh. Do vậy, quy định như dự thảo là phù hợp.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

1.4. Chính sách của Nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Điều 5)

Có ý kiến đề nghị bổ sung các chính sách sau đây: (1) Bảo đảm điều kiện an toàn, dễ tiếp cận các công trình và các phương tiện giao thông đối với nhóm người dễ bị tổn thương, người cao tuổi, người khuyết tật; (2) Công tác bảo đảm TTATGTĐB phải bảo đảm đặt tính mạng, sức khỏe, tài sản của nhân dân lên hàng đầu, bảo đảm sự công bằng, bình đẳng và ưu tiên những đối tượng dễ bị tổn thương (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung nội dung trên bảo đảm tính khả thi, phù hợp.

1.5. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Điều 6)

- Khoản 2, có ý kiến đề nghị rà soát bổ sung các cơ quan, tổ chức có trách nhiệm phối hợp như tổ chức nghề nghiệp, tổ chức chính trị xã hội nghề nghiệp (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, chỉnh lý, bổ sung tại khoản 2 Điều 6 dự thảo Luật. “2. Cơ quan quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ chủ trì, phối hợp với các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan thực hiện tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.”.

- Khoản 5, một số ý kiến đề nghị giao Bộ Giáo dục đào tạo chủ trì, phối hợp Bộ Công an đưa vào chương trình giảng dạy chính khóa (04 ý kiến); đề nghị bổ sung cơ quan chủ trì là Bộ Lao động Thương binh và Xã hội (01 ý kiến); đề nghị quy định rõ việc ưu tiên nguồn lực đầu tư, hiện đại hóa lực lượng bảo đảm trật tự, an toàn giao thông nói chung và đặc biệt là lực lượng Cảnh sát giao thông nói riêng (02 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, bổ

sung, chỉnh lý tại khoản 4 Điều 6 dự thảo Luật “4. Cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục và đào tạo chủ trì, phối hợp với cơ quan Công an tích hợp, lồng ghép kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ vào chương trình giảng dạy trong nhà trường và các cơ sở giáo dục khác phù hợp với từng ngành học, cấp học.”. Riêng đối với vấn đề đề nghị quy định rõ việc ưu tiên nguồn lực đầu tư, hiện đại hóa lực lượng bảo đảm trật tự, an toàn giao thông nói chung và đặc biệt là lực lượng Cảnh sát giao thông nói riêng đã được quy định tại các điều 5, 67 và 84 trong dự thảo Luật, nên UBTVQH đề nghị Quốc hội không quy định thêm nội dung này.

- Khoản 6, có ý kiến đề nghị nên tách thành một điều cho Mặt trận Tổ quốc và các thành viên (01 ý kiến); đề nghị gộp khoản 1 và khoản 6 (01 ý kiến); đề nghị bổ sung trách nhiệm của Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội trong công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGTĐB, đặc biệt cho đối tượng học sinh, sinh viên, người lao động để nâng cao nhận thức, vai trò, trách nhiệm của các đối tượng này (02 ý kiến); **đề nghị quy định, đưa ra các giải pháp cụ thể hơn** vì các nội dung này đã được quy định trong Luật Phổ biến, giáo dục pháp luật (01 ý kiến).

- Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định về trách nhiệm của công dân trong việc học tập, quán triệt để hiểu biết Luật Trật tự, an toàn giao thông (01 ý kiến); đề nghị đưa nội dung giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông vào chương trình giảng dạy tại bậc mầm non, tiểu học (01 ý kiến).

Về những ý kiến nêu trên, UBTVQH thấy rằng: Dự thảo Luật quy định 01 điều về tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ chỉ mang tính nguyên tắc, phân định cơ bản trách nhiệm của cơ quan chủ trì và những cơ quan có trách nhiệm chính trong tuyên truyền phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự an toàn giao thông mà không quy định cụ thể về nội dung, phương pháp tiến hành và phân công trách nhiệm của các bộ, ngành và UBND các cấp. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép giữ quy định này như dự thảo Luật Chính phủ trình.

- Có ý kiến đề nghị cân nhắc bỏ Điều này vì cho rằng Luật Phổ biến, giáo dục pháp luật năm 2012 đã quy định đầy đủ trách nhiệm cụ thể của các bộ, ngành từ Trung ương đến địa phương, trách nhiệm của từng tổ chức, cá nhân phổ biến các văn bản quy phạm pháp luật trong nội bộ và ngoài xã hội bằng nhiều hình thức phù hợp (01 ý kiến).

Về ý kiến này, UBTVQH xin báo cáo như sau: Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ quy định mới về một số chính sách như: Chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ; tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; giải quyết tai nạn giao thông đường bộ và cụ thể hoá các chính sách về quy tắc giao thông đường bộ; phương tiện giao thông đường bộ; người điều khiển

phương tiện tham gia giao thông đường bộ; quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ... do tác động đến rất nhiều đối tượng trong xã hội, vì vậy cần phải có một điều để quy định cụ thể về công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường bộ nhằm bảo đảm cho mọi đối tượng hiểu về luật và thực thi luật một cách có hiệu quả trong cuộc sống. Mặt khác, do tính chất phức tạp của tình hình trật tự an toàn giao thông đường bộ nên việc quy định 01 điều về tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường bộ để quy định về hình thức, nội dung và biện pháp thực hiện và trách nhiệm của các ban, ngành có liên quan, trong đó quy định Bộ Công an chủ trì, phối hợp với các bộ, cơ quan ngang bộ, tổ chức chính trị - xã hội, tổ chức chính trị xã hội nghề nghiệp, tổ chức nghề nghiệp, cơ quan truyền thông, báo chí có trách nhiệm tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Tuy nhiên, các nội dung trong điều luật là những quy định mang tính nguyên tắc, phân định cơ bản trách nhiệm của cơ quan chủ trì và những cơ quan có trách nhiệm chính trong tuyên truyền phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự an toàn giao thông. Quá trình triển khai thực hiện luật sẽ có những quy định cụ thể về nội dung, phương pháp tiến hành và phân công trách nhiệm của các bộ, ngành và UBND các cấp đối với công tác này. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép giữ Điều này.

1.6. Cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Điều 7)

- Có ý kiến đề nghị tại khoản 1, điểm b, đề nghị bỏ sung sức khỏe, bảo hiểm của chủ xe; bỏ nội dung quy định điểm d và điểm đ;

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, chỉnh sửa khoản 1 theo hướng: Cơ sở dữ liệu về đăng ký, quản lý xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; Cơ sở dữ liệu về đăng kiểm xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; Cơ sở dữ liệu về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ; Cơ sở dữ liệu về người điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; Cơ sở dữ liệu về bảo hiểm của chủ xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; Cơ sở dữ liệu về xử lý vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; Cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông đường bộ; Cơ sở dữ liệu về hành trình của phương tiện giao thông đường bộ theo quy định; Cơ sở dữ liệu về quản lý thời gian điều khiển phương tiện của người lái xe theo quy định. Để thuận lợi cho các cơ quan quản lý Nhà nước theo chức năng, nhiệm vụ được giao trong Luật này thực hiện xây dựng cơ sở dữ liệu theo quy định.

- Có ý kiến đề nghị tại điểm e, nghiên cứu theo hướng quy định cơ sở dữ liệu về an toàn GTĐB kết nối với cơ sở dữ liệu xử lý vi phạm hành chính đã triển khai theo quy định Luật Xử lý vi phạm hành chính.

UBTVQH thấy rằng, tại khoản 2 Điều 7 đã quy định: Cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ là cơ sở dữ liệu dùng chung; được kết nối, chia

sẽ với cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư, cơ sở dữ liệu đường bộ và các cơ sở dữ liệu khác có liên quan. Khoản 3 Điều 7 giao: Chính phủ quy định chi tiết khoản 1 và khoản 2 Điều này; quy định việc thu thập, quản lý, khai thác thông tin trong cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên tại điểm e khoản 1 Điều 7.

1.7. Về các hành vi bị nghiêm cấm (Điều 8)

- Khoản 1, một số ý kiến nhất trí quy định này (03 ý kiến); nhiều ý kiến đề nghị cần nhấn quy định cấm tuyệt đối người “Điều khiển phương tiện tham gia giao thông mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn”, cần có báo cáo đánh giá, tổng kết, cơ sở khoa học để đưa ra mức giới hạn thấp nhất (20 ý kiến); có ý kiến đề nghị quy định phù hợp đối với loại hình phương tiện giao thông nào (01 ý kiến) hoặc quy định rõ “người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ” (02 ý kiến)

UBTVQH báo cáo, giải trình như sau:

Đã chỉ đạo Ủy ban Quốc phòng an ninh phối hợp với Chính phủ chỉ đạo Bộ Công an, Bộ Y tế tổ chức nghiên cứu, tham khảo kinh nghiệm quốc tế, tổ chức điều tra xã hội học, hội thảo khoa học về: “**Tác hại của rượu, bia đối với người tham gia giao thông đường bộ**”³, lấy ý kiến các chuyên gia y tế tại các bệnh viện lớn của Việt Nam. Kết quả cho thấy:

+ Rượu bia ảnh hưởng trực tiếp đến sức khỏe tâm thần và hành vi của con người đặc biệt là những người sau khi sử dụng rượu bia điều khiển phương tiện tham gia giao thông; các nhà khoa học đều đồng thuận cao, phải xử lý nghiêm người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ có sử dụng rượu, bia. Vì những con số đáng báo động về tác hại của rượu, bia: (1) Từ tháng 6/2022 đến tháng 12/2023 số người chết và bị thương vì tai nạn giao thông đường bộ liên quan đến rượu, bia chiếm 20% tổng số người chết và bị thương do tai nạn giao thông đường bộ gây ra, trong số đó 80% là lỗi do người điều khiển phương tiện đã sử dụng rượu, bia gây ra; theo thống kê, điều tra xã hội học đối với 43.765 phạm nhân đang chấp hành án phạt tù tại các trại giam của Bộ Công an thì có 22.442 phạm nhân trước khi phạm tội đã sử dụng rượu, bia, (chiếm 51,28%, đối với 07 nhóm tội danh như: Giết người, cố ý gây thương tích, gây rối trật tự công cộng, hiếp dâm, chống người thi hành công vụ, vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ và vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy)⁴; (2) Từ năm 2018 đến năm 2023, tổng số lượt nạn nhân đến cấp cứu, điều trị tại các cơ sở khám bệnh, chữa bệnh do tai nạn giao thông

³ Hội thảo do Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an phối hợp với Cục Quản lý Khám, chữa bệnh, Bộ Y tế tổ chức vào ngày 29/01/2024 tại Hà Nội (Báo cáo kết quả hội thảo số 589/C08-P3, ngày 05/02/2024).

⁴ Số liệu của Bộ Công an, thực hiện theo Kế hoạch số 635/KHPH-BCA-BYT, ngày 29/12/2023.

đường bộ gây ra là 2.742.395 lượt người, số lượt nạn nhân bị chấn thương sọ não là 381.269 lượt người (chiếm 13,9%). Trong đó, số nạn nhân có liên quan đến rượu, bia là 425.619 lượt người, số lượt nạn nhân bị chấn thương sọ não là 70.522 lượt người (chiếm 16,6%). Như vậy, tỷ lệ số lượt nạn nhân bị chấn thương sọ não vì tai nạn giao thông đường bộ do có liên quan đến rượu, bia cao hơn tỷ lệ số lượt nạn nhân bị chấn thương sọ não nói chung⁵; (3) Việc kiểm soát vi phạm nồng độ cồn đối với lái xe đang phát huy rất hiệu quả. Trong năm 2023, sau khi lực lượng chức năng tăng cường xử lý đối với người điều khiển phương tiện vi phạm nồng độ, số vụ tai nạn giao thông liên quan đến sử dụng rượu bia giảm 25% số vụ, 50% số người chết, 22% số người bị thương so với cùng kỳ năm 2022. Do đó, cần tiếp tục duy trì việc kiểm soát, xử lý quyết liệt, phát huy hiệu quả hơn nữa của chủ trương này.

+ Sử dụng rượu bia khi lái xe là vấn đề xã hội không chỉ ở Việt Nam mà cả trên thế giới. Hiện nay, các quốc gia trên thế giới quy định xử lý rất nghiêm khắc đối với người điều khiển phương tiện có nồng độ cồn, chia làm 02 nhóm: *Nhóm các quốc gia nghiêm cấm tuyệt đối vi phạm nồng độ cồn* và *Nhóm các quốc gia quy định về ngưỡng nồng độ cồn trong máu, trong hơi thở được phép đối với người lái xe, theo đối tượng: Mức chuẩn, Người lái xe thương mại (taxi, xe buýt, lái xe thuê) và người mới lái xe*. Tuy nhiên, trong điều kiện văn hóa và giao thông ở Việt Nam hiện nay thực sự rất cần nồng độ cồn bằng không khi điều khiển phương tiện, vì:

+ Điều kiện giao thông ở Việt Nam hiện nay có nhiều đặc thù; ở các nước phát triển chủ yếu là xe ô tô đi đúng theo làn và khoảng cách phù hợp với tốc độ, như quy định tại Australia xe sau cách xe trước một khoảng an toàn hai giây. Tức là nếu xe trước đi qua một mốc nào đó, thì ít nhất hai giây sau, xe đi sau mới vượt qua mốc đó. Điều này cho phép lái xe có khoảng 0,5 giây để nhận biết tình huống khẩn cấp, 0,5 giây tiếp theo để có phản xạ và phương án phù hợp và một giây cuối cùng để thực hiện phương án như phanh gấp hay đánh lái sang làn. Như vậy nếu có vi phạm xảy ra tai nạn thì cũng hạn chế tai nạn liên hoàn. Theo khoảng cách này, nếu ô tô đi với vận tốc 40 km/h, thì khoảng cách giữa hai xe là hơn 22 m. Điều này là không tưởng ở Việt Nam, nơi các xe chỉ cách nhau khoảng một vài mét, dù vẫn di chuyển với vận tốc 40 km/h. Giao thông trên đường tại Việt Nam đòi hỏi tài xế phải duy trì sự tỉnh táo và phản xạ nhanh hơn rất nhiều lần nếu tình huống bất ngờ xảy ra.

+ Theo khảo sát của một số Tổ chức quốc tế, Việt Nam là một trong số nước có mức tiêu thụ rượu, bia và đồ uống có cồn đứng vào loại cao trên thế giới (*thứ hai trong khu vực Đông Nam Á, thứ 10 châu Á và thứ 29 trên thế giới về tiêu thụ rượu, bia*), đây là tỷ lệ rất đáng báo động. Rượu bia là một trong

⁵ Số liệu của Bộ Y tế, thực hiện theo Kế hoạch số 635/KHPH-BCA-BYT, ngày 29/12/2023.

những nguy cơ gây tàn tật và tử vong hàng đầu tại Việt Nam, sử dụng rượu bia đang gây nên gánh nặng đối với y tế, kinh tế và gia tăng các vấn đề xã hội (*hơn 50% các vụ án giết người; gây rối trật tự công cộng; hiếp dâm; vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, người phạm tội trước khi gây án có sử dụng rượu bia, hơn 30% các vụ bạo lực gia đình ở Việt Nam có liên quan đến sử dụng rượu bia*). Do đó, việc kiểm soát chặt chẽ nồng độ cồn ngoài ý nghĩa đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông còn có ý nghĩa xã hội sâu sắc.

Trong khi đó, văn hóa ẩm thực của Việt Nam có nhiều điểm đặc thù, có tính cả nể. Nếu quy định nồng độ bằng không thì không uống. Nhưng nếu có một hạn mức nào đó thì lái xe có thể gặp trường hợp bị ép uống. Bên cạnh đó, đồ uống có cồn gây nghiện, đã bắt đầu uống là không dễ dừng, mà khi đã say thì sẽ khó nhớ luật quy định gì. Có trường hợp nhậu từ hôm trước mà hôm sau vẫn bị phạt vì uống quá nhiều hoặc do cơ địa, nhiều người hôm trước nhậu say, hôm sau vẫn văng đầu nhức óc cả ngày, ảnh hưởng tới khả năng lái xe. Việc lái xe trong trạng thái thiếu tỉnh táo có thể gây ra thảm họa với những người vô tội như một số trường hợp lái xe say rượu gây tai nạn liên hoàn thời gian qua.

Bên cạnh đó, ý thức tham gia giao thông của một bộ phận người dân hiện nay chưa tốt, xem thường pháp luật, cố ý vi phạm pháp luật về giao thông, thậm chí thách thức lực lượng chức năng khi bị kiểm tra, xử lý. Khi một ý thức tồi có thể cướp đi sinh mạng của nhiều người, do đó, xã hội rất cần sự nghiêm khắc.

+ Hiện quy định cấm người tham gia giao thông điều khiển phương tiện sau khi sử dụng rượu, bia (trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn) đã được quy định tại Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia; Luật không cấm uống rượu, bia mà chỉ cấm uống rượu, bia sau đó điều khiển phương tiện tham gia giao thông.

Với các lý do nêu trên UBTVQH đề nghị Quốc hội cho tiếp tục kế thừa quy định của Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia cấm người điều khiển phương tiện có nồng độ cồn tham gia giao thông để có chế tài xử lý nghiêm khắc, dần hình thành thói quen, văn hóa “Đã uống rượu bia không lái xe”. Sau khi ý thức, văn hóa giao thông hình thành tốt có thể nghiên cứu điều chỉnh cho phù hợp.

- *Có ý kiến đề nghị gộp khoản 1 và khoản 2 vì nội dung quy định giống nhau (03 ý kiến).*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý gộp khoản 1 và khoản 2.

- *Khoản 2, có ý kiến đề nghị làm rõ các chất kích thích khác (01 ý kiến).*

UBTVQH thấy rằng, dự thảo Luật quy định nghiêm cấm sử dụng chất kích thích khác phù hợp với pháp luật hình sự.

- Khoản 5, có ý kiến đề nghị quy định khái quát cấm sử dụng mọi thiết bị, dụng cụ, đồ vật khác khi điều khiển phương tiện tham gia GTĐB (02 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, khi điều khiển phương tiện, tay của người điều khiển phương tiện phải luôn cầm vô lăng ở tư thế chuẩn như chương trình đào tạo lái xe đã học, do đó nếu buông một tay hoặc cả hai tay sử dụng điện thoại di động hoặc các thiết bị điện tử khác thì rất nguy hiểm về an toàn giao thông so với việc dùng các thiết bị kết nối không dây khác như bluetooth (người lái xe không buông tay khỏi vô lăng), do đó chỉ cấm hành vi dùng tay sử dụng các thiết bị trên khi lái xe, còn chỉ khuyến cáo không nên sử dụng thiết bị, dụng cụ điện tử khác khi lái xe mà không nên cấm.

- Khoản 11, có ý kiến đề nghị bổ sung chế tài với trường hợp khôi phục nguyên trạng xe để đối phó khi đăng kiểm; cân nhắc bổ sung quy định quản lý đối với việc thay đổi kết cấu xe mô tô (01 ý kiến); bỏ từ “tự ý” (01 ý kiến); đề nghị bỏ từ “tự ý” tại khoản 11 và khoản 12 (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý dự thảo Luật.

- Khoản 13, có ý kiến đề nghị làm rõ “toàn bộ khối lượng cho phép” (01 ý kiến); đề nghị chỉnh sửa như sau: “Chở hàng vượt quá khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông, quá tải trọng cho phép của cầu đường quá kích thước, giới hạn cho phép của xe; quá kích thước, giới hạn cho phép của cầu, đường; chở quá số người quy định; chở hàng hóa trên xe có quy định phải chằng buộc nhưng không chằng buộc hoặc chằng buộc không đúng quy định” (02 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung, chỉnh lý dự thảo Luật.

- Khoản 14, có ý kiến đề nghị bỏ từ “lưu thông” (02 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, chỉnh lý dự thảo Luật.

- Khoản 23, có ý kiến đề nghị thay cụm từ “rải đinh, vật sắc nhọn khác” thành “rải vật sắc nhọn” (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

- Khoản 24, một số ý kiến bổ sung đối tượng bị tác động là người tham gia giao thông (04 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị hợp nhất khoản 25 với khoản 26, vì cùng nội dung điều chỉnh; đề nghị tại khoản 26, bỏ từ “hành chính”.

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung các hành vi bị nghiêm cấm sau: **Điều khiển xe ô tô, xe mô tô bằng chân** (01 ý kiến); dán giấy tờ, ký hiệu để tránh kiểm soát trên xe tải khi lưu thông đường quốc lộ hoặc tuyến đường đến những khu công nghiệp (01 ý kiến); can thiệp, thay đổi phần mềm điều khiển xe cơ giới (01 ý kiến); lái xe không có giấy phép lái xe (01 ý kiến); **thả rông vật nuôi, gia súc, gia cầm trên đường** (01 ý kiến); **sử dụng** phương tiện giao thông quá hạn đăng kiểm tham gia giao thông (01 ý kiến); sử dụng tai nghe khi điều khiển mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy, các loại xe tương tự xe mô tô, xe gắn máy (01 ý kiến); bỏ trốn sau khi gây tai nạn giao thông để trốn tránh trách nhiệm; khi có điều kiện mà cố ý không cấp cứu, giúp đỡ người bị tai nạn giao thông; xâm phạm tính mạng, sức khỏe, tài sản của người bị nạn và người gây tai nạn giao thông; lợi dụng việc xảy ra tai nạn giao thông để hành hung, đe dọa, xúi giục, gây sức ép, làm mất trật tự, cản trở việc xử lý tai nạn giao thông (02 ý kiến); phá hoại, hủy hoại những thiết bị thông minh dùng để điều khiển giao thông dùng để kiểm soát giao thông (01 ý kiến); đe dọa, cản trở việc dừng xe, đỗ xe bảo đảm theo quy định của pháp luật về TTATGTĐB (01 ý kiến); sử dụng thiết bị bay không người lái hoạt động trên các tuyến GTĐB khi chưa được cơ quan có thẩm quyền bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đồng ý (03 ý kiến); cấm gọi điện, nhờ người thân can thiệp trong xử lý vi phạm (01 ý kiến); bổ sung các hành vi bị nghiêm cấm liên quan đến người thực thi công vụ (01 ý kiến) và hành vi bị nghiêm cấm đối với trung tâm đăng kiểm, đăng kiểm viên (01 ý kiến); cấm đỗ xe không đúng nơi quy định (01 ý kiến); không đội mũ bảo hiểm khi đi xe gắn máy, vượt đèn đỏ, chạy xe hàng đôi hàng ba, không tránh cho xe ưu tiên, chạy quá tốc độ hoặc dưới tốc độ cho phép, cản trở không cho xe phía sau vượt qua, không thắt dây an toàn, không cứu trợ do chính mình gây ra tai nạn (01 ý kiến); cấm đe dọa, cản trở việc dừng xe, đỗ xe bảo đảm theo quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (01 ý kiến); dụng đèn, còi ưu tiên khi không làm nhiệm vụ (01 ý kiến); cấm đỗ xe trên vỉa hè (01 ý kiến); đề nghị rà soát, phân loại các nhóm các hành vi bị nghiêm cấm và bổ sung các hành vi cấm cho đầy đủ (01 ý kiến); đề nghị quy định các hành vi cấm mang tính khái quát, tránh liệt kê cụ thể (01 ý kiến); đề nghị rà soát, lược bỏ các điều cấm đã được quy định trong các luật chuyên ngành khác để tránh trùng lặp (03 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật bảo đảm tính khả thi, phù hợp.

2. Về quy tắc giao thông đường bộ (Chương II)

2.1. Về quy tắc chung (Điều 9)

- Khoản 1, có ý kiến đề nghị bổ sung quy định “người lái xe phải luôn quan sát tình trạng mặt đường và làm chủ tốc độ” (01 ý kiến); đề nghị bổ sung cụm từ “chú ý quan sát”, bổ sung nội dung “quy tắc giao thông đường bộ và các quy định khác về trật tự, an toàn giao thông, kịp thời phát hiện, xử lý các tình huống nguy hiểm có thể xảy ra trong quá trình tham gia giao thông” vào cuối khoản (02 ý kiến); ý kiến khác đề nghị luật hóa quy định tại điểm b Điều 32 Nghị định 36/CP ngày 29/5/1995 của Chính phủ về bảo đảm an toàn GTĐB và trật tự đô thị (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, các ý kiến nêu trên, dự thảo Luật đã quy định cụ thể các quy định của Nghị định 36 ngày 29/5/1995 của Chính phủ “khi điều khiển xe, người lái xe phải chấp hành nghiêm các quy định sau: Phải luôn luôn chú ý đến tình trạng mặt đường, các biển báo giao thông, tình trạng mật độ giao thông và các chướng ngại vật trên đường để điều khiển tốc độ xe của mình như phanh hãm, trọng lượng xe, người hoặc hàng hóa trên xe để đề phòng mọi nguy hiểm có thể xảy ra” như sau: Chấp hành báo hiệu đường bộ (khoản 1 Điều 9); bảo đảm tốc độ phù hợp điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết và các yếu tố ảnh hưởng khác để bảo đảm an toàn (khoản 2 Điều 11); giảm tốc độ bảo đảm an toàn trong các trường hợp có báo hiệu cảnh báo nguy hiểm hoặc có chướng ngại vật trên đường,... (khoản 2 Điều 11) và các quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông về vận chuyển hàng hoá (khoản 13 Điều 8, Điều 30, Điều 40).

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không cho bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

- Khoản 2, có ý kiến đề nghị thay từ “chỗ” thành cụm từ “vị trí ghế ngồi, giường nằm” (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, thuật ngữ “chỗ” của dự thảo Luật được kế thừa các văn bản quy phạm pháp luật hiện nay về lĩnh vực giao thông đường bộ, thuật ngữ “chỗ” bao gồm: Ghế ngồi, giường nằm.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

- Khoản 2, có ý kiến đề nghị quy định mọi vị trí trên xe phải có dây an toàn và người tham gia giao thông phải thắt dây an toàn (02 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, dự thảo Luật quy định “người lái xe và người được chở trên xe ô tô phải thắt dây đai an toàn tại những chỗ có trang bị dây đai an toàn khi tham gia giao thông đường bộ” là khả thi, phù hợp với thực tiễn hiện nay các phương tiện đã qua sử dụng không được trang bị dây đai an toàn nhằm tránh phát sinh chi phí cho cá nhân, tổ chức việc cải tạo, lắp đặt bổ sung dây đai an toàn trên phương tiện; đồng thời tiếp thu ý kiến tham gia, chỉnh lý, bổ sung vào tiêu chuẩn

an toàn kỹ thuật phương tiện (văn bản dưới luật) phải có dây đai an toàn đối với phương tiện mới được nhập khẩu hoặc lắp ráp.

Vì vậy, UBNDTP đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

- Khoản 3, một số ý kiến đề nghị nghiên cứu kinh nghiệm các nước để quy định cho phù hợp (03 ý kiến); có ý kiến cho rằng quy định trẻ em dưới 10 tuổi không ngồi cùng hàng ghế lái là không khả thi (01 ý kiến); đề nghị nâng độ tuổi lên 12 tuổi (01 ý kiến); **cần quy định phù hợp với thông lệ quốc tế là trẻ cao dưới 150 cm hoặc dưới 10 tuổi** (01 ý kiến); đề nghị bổ sung quy định trẻ em dưới 04 tuổi chở trên xe ô tô phải có người lớn trông giữ hoặc phải chở trên thiết bị an toàn cho trẻ em (01 ý kiến); đề nghị có lộ trình thực hiện việc sử dụng thiết bị an toàn cho trẻ em dưới 4 tuổi (01 ý kiến); bản khoản vì có một số xe ô tô chỉ có 2 cửa 1 hàng ghế không có hàng ghế sau (01 ý kiến); đề nghị bổ sung quy định về trang bị và điều kiện của dây đai an toàn riêng cho trẻ em (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBNDTP đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật bảo đảm tính khả thi, điều chỉnh độ tuổi, chiều cao phù hợp với thông lệ Quốc tế tại khoản 3 như sau: “Người lái xe phải hướng dẫn, sử dụng thiết bị an toàn phù hợp cho trẻ em dưới 12 tuổi và chiều cao dưới 1,50 mét được chở trên xe ô tô chở người dưới 10 chỗ, trừ xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách theo quy định của pháp luật đường bộ”; đồng thời, nội dung quy định này thực hiện theo lộ trình sau 01 năm khi Luật có hiệu lực và quy định Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành quy chuẩn kỹ thuật về thiết bị an toàn cho trẻ em trên xe ô tô.

- Khoản 5, có ý kiến đề nghị cân nhắc quy định tại khoản này, vì người đi bộ đi qua nơi không có vạch kẻ đường là vi phạm, không thể yêu cầu xe nhường đường (01 ý kiến).

UBNDTP thấy rằng, hiện nay hạ tầng giao thông đường và phân bố dân cư dọc theo đường bộ, đặc biệt, đối với đường bộ ngoài đô thị không phải tất cả các vị trí đều được bố trí vạch cho người đi bộ qua đường, quy định tại khoản 5 để bảo đảm nguyên tắc bảo vệ đối tượng dễ bị tổn thương (người đi bộ).

2.2. Chấp hành báo hiệu đường bộ (Điều 10)

- Tên điều, có ý kiến đề nghị đổi tên điều này thành “Hệ thống biển báo đường bộ Việt Nam” (01 ý kiến).

UBNDTP thấy rằng, tên Điều 10 “Chấp hành báo hiệu đường bộ” có nội hàm bao gồm: Báo hiệu đường bộ và chấp hành báo hiệu đường bộ; đây là nội dung quan trọng nhằm bảo đảm TTATGT, gắn bó chặt chẽ, hoàn chỉnh từ giai đoạn nhận thức đến việc chấp hành báo hiệu đường bộ. Về việc bổ sung từ “Việt Nam”, trong phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng của Luật này đã quy định rất rõ, do vậy việc bổ sung từ này là không cần thiết; việc quy định như dự

thảo Luật là phù hợp về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng và bảo đảm tính khả thi.

- *Khoản 2, có ý kiến đề nghị làm rõ “âm thanh báo hiệu đường bộ” (01 ý kiến).*

UBTVQH thấy rằng, để trợ giúp người đi bộ sang đường nhất là người khiếm thị, khiếm thính hoặc khuyết tật, bên cạnh việc sử dụng tín hiệu về biển báo hiệu đường bộ, đèn tín hiệu giao thông, người điều khiển giao thông,... còn sử dụng thiết bị cảm biến thụ động hoặc nút ấn, đèn nhấp nháy dành cho người đi bộ sang đường; thiết bị nút ấn còn trang bị bộ phận phát âm thanh để báo vị trí đặt thiết bị cho dễ nhận biết. Việc quy định cụ thể các loại âm thanh báo hiệu đường bộ sẽ không liệt kê hết các thiết bị trong thực tiễn, cũng như khi phát sinh loại thiết bị mới. Do vậy, để bảo đảm tính khái quát, ổn định, vấn đề này sẽ tiếp thu, quy định cụ thể trong văn bản hướng dẫn thi hành Luật.

- *Khoản 4:*

+ *Tại điểm a, có ý kiến đề nghị tách riêng các đối tượng là người đi bộ với người già, người khuyết tật, người mất năng lực hành vi dân sự, phụ nữ mang thai và trẻ em để quy định xe phải dừng hẳn khi nhường đường cho các đối tượng này (01 ý kiến).*

UBTVQH thấy rằng, việc quy định người điều khiển phương tiện giao thông nhường đường cho các đối tượng yếu thế, trong đó có xe lăn của người khuyết tật, người đi bộ (đã bao gồm người già) khi tham gia giao thông là rất cần thiết; bên cạnh quy định tại điểm a khoản 4 Điều 10, nội dung trên đã được quy định cụ thể tại khoản 5 Điều 9 Luật này. Vì vậy, việc quy định như dự thảo Luật là đầy đủ và bảo đảm tính khả thi.

+ *Tại điểm c, có ý kiến đề nghị cân nhắc quy định đèn vàng phải dừng vì không phù hợp với thực tiễn, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn (02 ý kiến); đề nghị rà soát, quy định quy tắc tín hiệu đèn giao thông cho phù hợp Công ước viên và luật hiện hành, bảo đảm tính khả thi và hạn chế tai nạn (01 ý kiến); đề nghị quy định linh hoạt hơn đối với trường hợp dừng lại trước vạch dừng mà quan sát thấy có thể gây mất an toàn giao thông thì vẫn có thể tiếp tục đi để đảm bảo an toàn (01 ý kiến);*

UBTVQH thấy rằng, tại điểm c khoản 3 Điều 10 Luật Giao thông đường bộ 2008 quy định: “c) Tín hiệu vàng là phải dừng lại trước vạch dừng, trừ trường hợp đã đi quá vạch dừng thì được đi tiếp;...”. Việc quy định không rõ ràng, không minh bạch, cùng với ý thức không tốt của một bộ phận người tham gia giao thông lợi dụng quy định trên dẫn đến làm gia tăng tai nạn giao thông, gây khó khăn trong giải quyết, xử lý hành vi vi phạm về trật tự, an toàn giao thông. Xuất phát từ thực tiễn công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và quy định người điều khiển phương tiện giao thông phải giảm tốc độ đảm bảo

an toàn trong trường hợp nơi đường bộ giao nhau cùng mức với đường bộ, đường sắt (Điều 11 dự thảo Luật này). Vì vậy, việc quy định như dự thảo Luật là phù hợp và bảo đảm tính khả thi.

+ *Đề nghị quy định bỏ số đếm ngược trên đèn giao thông vì tiềm ẩn nguy cơ tai nạn hoặc đếm ngược đến 10 giây thì tắt số đếm (01 ý kiến)*

UBTVQH thấy rằng, việc lắp đặt bộ đếm thời gian lùi (đếm ngược) hiện nay có tác dụng giúp người tham gia giao thông chủ động duy trì tốc độ phù hợp, giảm ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông. Để nâng cao hiệu quả, cần tập trung làm tốt tuyên truyền cho người tham gia giao thông chấp hành pháp luật về TTATGT, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm về TTATGT, trong đó có hành vi không chấp hành hiệu lệnh CSGT, vượt đèn đỏ.

+ *Đề nghị bổ sung trường hợp khi tín hiệu giao thông trực trực mà không có người điều khiển giao thông (01 ý kiến)*

UBTVQH thấy rằng, trong nội dung Chương II dự thảo Luật đã quy định các quy tắc giao thông đường bộ như quy tắc qua đường giao nhau, chấp hành báo hiệu đường bộ, tránh vượt xe, dừng đỗ xe, v.v. Do vậy, trường hợp khi tín hiệu giao thông bị trực trực mà không có người điều khiển giao thông thì đã được điều chỉnh bởi các quy tắc nêu trên. Vì vậy, việc quy định như dự thảo Luật là đầy đủ và bảo đảm tính khả thi.

+ *Đề nghị quy định rõ các tín hiệu đèn như: tín hiệu đèn vàng, tín hiệu đèn xanh nhấp nháy, tín hiệu đèn vàng nhấp nháy, tín hiệu đèn đỏ nhấp nháy, tín hiệu mũi tên xanh, mũi tên đỏ, mũi tên vàng và mũi tên vàng nhấp nháy thì chúng ta mới giải quyết được giao thông ở Việt Nam (01 ý kiến). Đề nghị giao Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung để bảo đảm tính linh hoạt như quy tắc về báo hiệu đèn giao thông, rẽ trái 2 giai đoạn khi qua giao lộ (01 ý kiến). Bổ sung quy định trường hợp phía trước ùn tắc thì không được tiến vào giao lộ, nếu không thể thoát ra khỏi giao lộ khi đèn đổi sang pha màu khác, nếu cản trở phương tiện được đi từ hướng khác tại nơi có vạch kẻ mắt võng (01 ý kiến).*

UBTVQH thấy rằng, tại khoản 4 Điều 10 dự thảo Luật đã quy định rõ màu của tín hiệu đèn giao thông thuộc hệ thống báo hiệu đường bộ; các tín hiệu khác thuyết minh, nhắc lại và bảo đảm tính linh hoạt khi người tham gia giao thông chấp hành tín hiệu đèn giao thông, tại khoản 10 Điều 10 dự thảo Luật đã giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể trong Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ. Vì vậy, việc quy định như dự thảo Luật là đầy đủ và bảo đảm tính khả thi.

- *Khoản 6, có ý kiến đề nghị chuẩn hóa quy định về kẻ đường cho phù hợp với quốc tế đặc biệt là đường BRT (01 ý kiến).*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBQPAN đã chỉ đạo tiếp thu, quy định cụ thể trong Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành theo khoản 10 Điều 10 dự thảo Luật.

2.3. Chấp hành quy định về tốc độ và khoảng cách giữa các xe (Điều 11)

- Có ý kiến đề nghị gộp khoản 1 và khoản 2 vì quy định cùng một nội dung (02 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, khoản 1 quy định nguyên tắc chấp hành tốc độ, khoảng cách an toàn tối thiểu với xe phía trước, khoản 2 quy định việc người điều khiển phương tiện căn cứ vào tình hình thực tế (điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, tình trạng kỹ thuật của phương tiện) để điều chỉnh tốc độ phù hợp bảo đảm an toàn. Vì vậy, việc quy định thành 02 khoản là khoa học, rõ ràng về nguyên tắc chấp hành tốc độ, khoảng cách an toàn tối thiểu với xe.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị quy định cụ thể về tốc độ, khoảng cách giữa các xe (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, để bảo đảm tính ổn định của Luật, việc quy định cụ thể tốc độ và khoảng cách giữa các xe căn cứ vào tốc độ thiết kế của đường bộ, tình trạng thực tế của đường bộ, lưu lượng phương tiện tham gia giao thông đường bộ,... nên việc Luật giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tốc độ và khoảng cách giữa các xe là phù hợp.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

- Khoản 3, có ý kiến đề nghị bổ sung khu vực “chợ” vào điểm đ (01 ý kiến);

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý khu vực “chợ” vào điểm đ khoản 3 dự thảo Luật.

- Khoản 3, cần nhắc cấm chặn thả gia súc, gia cầm trên đường tại điểm e (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, tại Điều 32 của dự thảo Luật đã quy định **không chặn thả gia súc, gia cầm trên đường**; tại điểm e khoản 3 Điều 11 quy định tình huống giao thông thực tế mà người điều khiển phương tiện cần chú ý quan sát, giảm tốc độ để bảo đảm an toàn giao thông.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

2.4. Sử dụng làn đường (Điều 12)

- Khoản 2, có ý kiến đề nghị bổ sung quy định mỗi lần chuyển làn chỉ được chuyển một làn xe (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

- Khoản 4, có ý kiến đề nghị sửa lại như sau: “Trên làn đường dành riêng cho một loại hoặc một nhóm phương tiện, người điều khiển phương tiện khác không được đi vào phạm vi giới hạn làn đường đó” (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật theo hướng bổ sung thêm một nhóm loại phương tiện.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định nguyên tắc nhập làn xe để tránh ùn tắc (01 ý kiến);

UBTVQH thấy rằng, nguyên tắc nhập làn chỉ được thực hiện trên đường cao tốc, tại Điều 24 quy tắc giao thông trên đường cao tốc đã quy định nguyên tắc nhập làn; đồng thời, khi tham gia giao thông ở loại đường bộ khác (không phải đường cao tốc) thực hiện nguyên tắc nhường đường đã quy định tại Điều 21 nhường đường nơi đường bộ giao nhau.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

- Đề nghị bổ sung quy định về các loại làn đường như làn đường để tăng tốc, làn đường để nhập làn riêng, làn đường được ưu tiên, làn đường khẩn cấp; trong đó phải có một làn chuyên dùng để vượt, làn đường chuyên dùng để vượt này là làn đường có tốc độ cao nhất và chỉ được sử dụng khi vượt và vượt xong thì phải chạy lại làn đường bên phải (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, các loại làn đường như làn đường để tăng tốc, làn đường để nhập làn riêng, làn đường khẩn cấp chỉ có trên đường cao tốc, tại Điều 24 quy tắc giao thông trên đường cao tốc đã quy định về nguyên tắc sử dụng các loại làn đường này; đối với đề nghị bổ sung quy định làn đường chuyên dùng để vượt này là làn đường có tốc độ cao nhất và chỉ được sử dụng khi vượt và vượt xong thì phải chạy lại làn đường bên phải, hiện nay hạ tầng giao thông đường bộ ở nước ta, đường cao tốc chủ yếu mỗi chiều đường có 2 - 3 làn xe, thậm chí có tuyến cao tốc chỉ gồm 01 làn xe, trong khi đó lưu lượng phương tiện trên các tuyến đường cao tốc đã vượt khả năng thông xe của đường, nếu quy định bố trí một làn đường chỉ dành riêng cho việc sử dụng để vượt xe là chưa phù hợp. Khi điều kiện hạ tầng giao thông cho phép thì có thể tổ chức làn đường vượt xe bằng biển báo hiệu sẽ bảo đảm khả thi và phù hợp.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị cho xe buýt, phương tiện có từ 3 người trở lên được đi vào làn BRT (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, việc cho xe buýt, phương tiện có từ 3 người trở lên được đi vào làn BRT là công tác tổ chức giao thông thực tế trên một đoạn, tuyến đường và được tổ chức thực hiện bằng hệ thống báo hiệu đường bộ.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

2.5. Vượt xe và nhường đường cho xe xin vượt (Điều 13)

- Khoản 1, có ý kiến đề nghị chỉnh sửa như sau: “Vượt xe là tình huống giao thông mà xe chạy phía trước di chuyển sang làn đường bên cạnh ở trên đường có từ hai làn đường cùng chiều trở lên hoặc phần đường bên trái, trên đường có hai chiều chỉ có một làn đường mỗi chiều và vượt lên trước xe chạy phía trước” (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý rõ hơn vượt xe chỉ là tình huống giao thông trên đường mà mỗi chiều đường xe chạy chỉ có một làn đường dành cho xe cơ giới để phù hợp với các quy định về nguyên tắc bảo đảm an toàn khi vượt xe; đối với đường có từ hai làn đường dành cho xe cơ giới trở lên thì áp dụng quy tắc sử dụng làn đường. Cụ thể chỉnh lý khoản 1 như sau: “Vượt xe là tình huống giao thông trên đường mà mỗi chiều đường xe chạy chỉ có một làn đường dành cho xe cơ giới, xe đi phía sau di chuyển sang bên trái để lên trước xe phía trước. Trên đường có từ hai làn đường dành cho xe cơ giới trở lên mỗi chiều được phân biệt bằng vạch kẻ đường, xe đi phía sau di lên trước xe phía trước thì áp dụng quy tắc sử dụng làn đường”.

- Khoản 4, có ý kiến đề nghị quy định rõ người lái xe phải đảm bảo tín hiệu đèn trong suốt đoạn đường khi vượt xe hoặc khi chuyển làn (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào khoản 4: “khi vượt xe phải có tín hiệu báo hướng chuyển, tín hiệu báo hướng chuyển được sử dụng, bảo đảm khoảng cách an toàn với xe phía trước và phía sau trong suốt quá trình vượt xe”.

- Khoản 5, có ý kiến đề nghị bổ sung quy định không được vượt xe trong đường hầm (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý và dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định vượt xe trong trường hợp có hai làn xe cùng chiều (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào khoản 1.

2.6. Chuyển hướng xe (Điều 14)

Khoản 4, có ý kiến đề nghị bổ sung quy định cấm quay đầu xe trong khung giờ cao điểm tại các đoạn đường ùn tắc (01 ý kiến)

UBTVQH thấy rằng, việc quy định không quay đầu xe vào giờ cao điểm, phải căn cứ vào tình hình giao thông thực tế của từng vị trí, tuyến đường, khung giờ của từng địa phương là khác nhau. Quy định này được thể chế hóa bằng biển báo hiệu tại từng vị trí, tuyến đường sẽ phù hợp.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

2.7. Lùi xe (Điều 15)

Có ý kiến đề nghị bổ sung cụm từ “trong trường hợp đặc biệt hoặc là bất khả kháng” (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, qua rà soát cụm từ “trong trường hợp đặc biệt hoặc là bất khả kháng” không liên quan quy định nào thuộc Điều 15.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

2.8. Dừng xe, đỗ xe (Điều 17)

- Khoản 1, khoản 2, một số ý kiến đề nghị kế thừa quy định của Luật GTĐB năm 2008 về dừng xe, đỗ xe (03 ý kiến); đề nghị đưa về giải thích từ ngữ ở Điều 3 (01 ý kiến); đề nghị quy định cụ thể thời gian dừng xe (01 ý kiến).

*- Khoản 3, tại điểm a, một số ý kiến đề nghị bỏ cụm từ “biển cảnh báo” để thống nhất quy định tại Điều 17 (03 ý kiến); đề nghị kế thừa quy định tại khoản 3 Điều 18 Luật GTĐB năm 2008 (01 ý kiến); đề nghị **hợp nhất điểm a và điểm b vì cùng nội dung** (01 ý kiến).*

- Khoản 4, khoản 5, có ý kiến đề nghị quy định cụ thể khoảng cách, bỏ từ “có gắng” (02 ý kiến); đề nghị bổ sung quy định về biển cảnh báo, kích thước, quy cách và nhất là phải quy định các biển cảnh báo có phản quang và chế tài xử phạt nghiêm khắc (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, việc không định lượng thời gian dừng mà quy định “dừng xe trong một khoảng thời gian cần thiết”, để bảo đảm linh hoạt, phù hợp với mục đích dừng xe. Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH đối với nội dung khác, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý lại Điều 17 theo hướng kế thừa Luật GTĐB năm 2008 và có chỉnh lý để bảo đảm phù hợp, tránh tác động việc phải tổ chức lại giao thông làm tăng chi phí, nguồn lực trong việc tổ chức, triển khai luật, nhất là đối với các đô thị lớn như sau:

“Điều 17. Dừng xe, đỗ xe

1. Dừng xe là trạng thái đứng yên tạm thời của xe trong một khoảng thời gian cần thiết đủ để cho người lên xe, xuống xe, xếp dỡ hàng hóa, kiểm tra kỹ thuật xe hoặc hoạt động khác. Khi dừng xe không được tắt máy và không được rời khỏi vị trí lái, trừ trường hợp rời khỏi vị trí lái để đóng, mở cửa xe, xếp dỡ

hàng hóa, kiểm tra kỹ thuật xe nhưng phải sử dụng phanh đỗ xe hoặc thực hiện biện pháp an toàn khác.

2. Đỗ xe là trạng thái đứng yên của xe không giới hạn thời gian. Khi đỗ xe, người điều khiển phương tiện chỉ được rời khỏi xe khi đã sử dụng phanh đỗ xe hoặc thực hiện biện pháp an toàn khác. Xe đỗ trên đoạn đường dốc phải đánh lái về phía lề đường, chèn bánh.

3. Người điều khiển phương tiện khi dừng xe, đỗ xe trên đường phải thực hiện các quy định sau đây:

a) Có tín hiệu báo cho người điều khiển phương tiện khác biết khi vào, ra vị trí dừng xe, đỗ xe;

b) Không làm ảnh hưởng đến người đi bộ và các phương tiện tham gia giao thông.

4. Người điều khiển phương tiện không được dừng xe, đỗ xe tại các vị trí sau đây:

- a) Bên trái đường một chiều;
- b) Trên đoạn đường cong hoặc gần đầu dốc nơi có tầm nhìn bị che khuất;
- c) Trên cầu, trừ những trường hợp tổ chức giao thông cho phép;
- d) Gầm cầu vượt, trừ những nơi được cơ quan có thẩm quyền cho phép;
- đ) Song song cùng chiều với một xe khác đang dừng, đỗ trên đường;
- e) Cách xe ô tô đang đỗ ngược chiều dưới 20 mét trên đường phố, dưới 40 mét trên đường có một làn xe cơ giới trên một chiều đường;
- g) Trên phần đường dành cho người đi bộ qua đường;
- h) Nơi đường giao nhau và trong phạm vi 05 mét tính từ mép đường giao nhau;
- i) Điểm đón trả khách theo quy định;
- k) Trước cổng và trong phạm vi 05 mét hai bên cổng trụ sở cơ quan, tổ chức có bố trí đường cho xe ra vào;
- l) Tại nơi phân đường có bề rộng chỉ đủ cho một làn xe cơ giới;
- m) Trong phạm vi an toàn của đường sắt;
- n) Che khuất biển báo hiệu đường bộ, đèn tín hiệu giao thông;
- o) Trên đường dành riêng cho xe buýt, trên miệng cống thoát nước, miệng hầm của đường điện thoại, điện cao thế, chỗ dành riêng cho xe chữa cháy lấy nước; trên lòng đường, hè phố trái quy định.

5. Trên đường bộ, người điều khiển phương tiện chỉ được dừng xe, đỗ xe ở nơi có lề đường rộng hoặc khu đất ở bên ngoài phần đường xe chạy; trường hợp lề đường hẹp hoặc không có lề đường thì phải dừng, đỗ xe sát mép đường phía bên phải theo chiều đi của mình.

6. Trên đường phố, người điều khiển phương tiện chỉ được dừng xe, đỗ xe sát theo lề đường, hè phố phía bên phải theo chiều đi của mình; bánh xe gần nhất không được cách xa lề đường, hè phố quá 0,25 mét và không gây cản trở, nguy hiểm cho người và phương tiện tham gia giao thông.

7. Trong trường hợp khẩn cấp, khi đỗ xe chiếm một phần đường xe chạy hoặc tại nơi không được phép đỗ, phải có báo hiệu bằng đèn khẩn cấp và đặt biển hoặc đèn cảnh báo về phía sau xe để người điều khiển phương tiện khác biết”.

2.9. Mở cửa xe (Điều 18)

Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định an toàn khi mở cửa xe, đóng cửa xe, xuống xe (02 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật như sau:

“1. Chỉ được mở cửa xe khi xe đã dừng, đỗ.

2. Trước khi mở cửa xe, người mở cửa phải quan sát phía trước, phía sau và bên phía mở cửa xe, khi thấy an toàn mới được mở cửa xe, ra khỏi xe; không để cửa xe mở nếu không bảo đảm an toàn”.

2.10. Sử dụng đèn (Điều 19)

Khoản 1, một số ý kiến đề nghị quy định cho phù hợp với vùng miền vì nhiều nơi vào mùa đông trời tối sớm hơn (05 ý kiến); đề nghị quy định thời gian bật đèn từ 18h00 ngày hôm trước đến 6h00 ngày hôm sau (06 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật để bảo đảm tính khả thi việc quy định thống nhất thời gian sử dụng đèn, phù hợp với thời tiết theo mùa, theo vùng: Chỉnh lý “từ 19 giờ ngày hôm trước đến 5 giờ ngày hôm sau” thành “từ 18 giờ ngày hôm trước đến 6 giờ ngày hôm sau” phải bật đèn chiếu sáng.

2.11. Sử dụng tín hiệu còi (Điều 20)

- Khoản 2, có ý kiến đề nghị bổ sung “trường học” (01 ý kiến); đề nghị bỏ khoản 2 vì khi xuất hiện tình huống đột xuất có thể xảy ra tai nạn giao thông người điều khiển phương tiện phải dùng còi để cảnh báo (01 ý kiến); đề nghị bổ sung từ “trường học” (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, quy định không sử dụng còi trong thời gian từ 22h00 ngày hôm trước đến 5h00 ngày hôm sau tại khu vực trường học, thời gian trên các

các trường học không thực hiện việc giảng dạy, học tập, nên không bổ sung cụm từ “trường học” vào khoản 2; đối với đề nghị bỏ khoản 2, nhằm tiến tới một xã hội có giao thông văn minh “không tiếng còi”, hạn chế tác hại, ô nhiễm tiếng ồn, việc quy định không sử dụng tín hiệu còi trong khoảng thời gian nhất định trong ngày hoặc tại một số khu vực như bệnh viện, khu đông dân cư... là cần thiết, khi xuất hiện tình huống đột xuất có thể xảy ra tai nạn giao thông vào thời gian này người điều khiển phương tiện có thể sử dụng tín hiệu khác như đèn để cảnh báo.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không cho bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

- Một số ý kiến đề nghị quy định cụ thể về công suất còi tối đa để tránh gây mất trật tự (04 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung, quy định về công suất còi tối đa của còi thuộc tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật phương tiện của văn bản dưới Luật.

- Có ý kiến đề nghị cấm sử dụng còi từ 21h00 ngày hôm trước đến 5h00 ngày hôm sau (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, việc dự thảo Luật quy định cấm sử dụng còi trong một khung giờ nhất định và tại một số vị trí như trong khu đông dân cư và khu vực cơ sở khám bệnh, chữa bệnh là bảo đảm khả thi, phù hợp với điều kiện thực tế giao thông Việt Nam hiện nay.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

2.12. Nhường đường tại nơi đường giao nhau (Điều 21)

- Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định rõ về các quy tắc nhường đường (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, quy tắc giao thông về nhường đường tại nơi đường giao nhau là quy tắc có tính ổn định và phù hợp với Công ước Viên về giao thông đường bộ. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho chỉnh lý quy định này kế thừa Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

- Có ý kiến đề nghị quy định mở rộng loại xe đi đường ưu tiên với những xe chở 3 người trở lên (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, nội dung đề nghị không thuộc phạm vi điều chỉnh của Điều này, Điều 21 quy định quy tắc nhường đường tại nơi đường giao nhau, không quy định chi tiết trên xe chở bao nhiêu người.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

- Khoản 1, có ý kiến đề nghị quy định tại nơi đường giao nhau, các phương tiện giao thông phải quan sát, giảm tốc độ (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, khoản 1 quy định nguyên tắc nhường đường giữa đường ưu tiên và đường không ưu tiên khi tham gia giao thông, việc tất cả các phương tiện đến đường giao nhau phải giảm tốc độ đã được quy định tại điểm c khoản 3 Điều 11.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

2.13. Giao thông tại đường ngang, cầu chung đường sắt (Điều 23)

Khoản 3, có ý kiến đề nghị quy định rõ về báo hiệu dừng tàu, thực hiện các biện pháp an toàn (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, việc dự thảo Luật không quy định cụ thể về báo hiệu để dừng tàu, thực hiện các biện pháp an toàn, mà căn cứ điều kiện thực tế để người điều khiển phương tiện và người có mặt sử dụng các hình thức khác nhau thực hiện báo hiệu để dừng tàu, thực hiện các biện pháp an toàn bảo đảm tính khả thi.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

2.14. Giao thông trên đường cao tốc (Điều 24)

- Có ý kiến đề nghị bỏ từ “cố gắng” (01 ý kiến); đề nghị quy định cụ thể về dừng đỗ xe trên cao tốc phải dừng vào làn khẩn cấp (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý bỏ cụm từ “cố gắng” và quy định cụ thể hơn về dừng đỗ trên đường cao tốc như sau: “Chỉ được dừng xe, đỗ xe ở nơi quy định; trường hợp gặp sự cố kỹ thuật hoặc bất khả kháng khác buộc phải dừng xe, đỗ xe thì được dừng xe, đỗ xe ở làn dừng khẩn cấp cùng chiều xe chạy và phải có báo hiệu bằng đèn khẩn cấp”.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung quy tắc giao thông phù hợp với đường cao tốc (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, các nội dung của dự thảo Luật quy định quy tắc giao thông đường cao tốc (quy tắc nhập vào làn đường của đường cao tốc, quy tắc ra khỏi đường cao tốc, quy tắc sử dụng làn dừng xe khẩn cấp, quy tắc dừng, đỗ xe trên đường cao tốc và đối tượng không được tham gia giao thông trên đường cao tốc) đã bảo đảm đầy đủ, phù hợp.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

2.15. Quyền của xe ưu tiên (Điều 26)

- Một số ý kiến đề nghị bổ sung xe của Viện kiểm sát nhân dân thực hiện các nhiệm vụ khẩn cấp theo quy định của pháp luật là xe ưu tiên (15 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, bổ sung, chỉnh lý vào dự thảo Luật.

- Một số ý kiến đề nghị bổ sung chế tài xử lý đối với những xe không thuộc diện ưu tiên nhưng lắp các thiết bị còi, đèn như xe ưu tiên (02 ý kiến); đề nghị chuẩn hóa quy định về xe ưu tiên, quy định các trường hợp được sử dụng còi, đèn hiệu để tránh lạm dụng, gây cản trở giao thông (03 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, bổ sung quy định cụ thể trong Nghị định của Chính phủ quy định về tín hiệu của xe ưu tiên; quản lý, sử dụng thiết bị của xe ưu tiên theo quy định tại khoản 5 Điều 26 dự thảo Luật này.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định cụ thể về nhường đường cho xe ưu tiên (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, tại khoản 4 đã quy định về nhường đường cho xe ưu tiên; các hành vi vi phạm và chế tài xử phạt đã được điều chỉnh bởi pháp luật xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực TTATGT đường bộ. Việc quy định như dự thảo Luật là đầy đủ và bảo đảm tính khả thi.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không cho bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

2.16. Người đi bộ, người khuyết tật, người già yếu, người mất năng lực hành vi dân sự, phụ nữ mang thai, trẻ em tham gia giao thông (Điều 29)

- Khoản 1, điểm a, có ý kiến cho rằng quy định “đi sát” mang tính cảm tính, đề nghị quy định khoảng cách tối thiểu; đồng thời, đề nghị cân nhắc tính khả thi vì nhiều trường hợp người đi bộ phải đi xuống lòng đường do vỉa hè bị lấn chiếm (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, việc quy định người bộ phải đi “sát mép” đường bên phải theo chiều đi của mình mà không quy định khoảng cách tối thiểu bao nhiêu để bảo đảm tính khả thi, phù hợp; đối với đề nghị tính khả thi của trường hợp người đi bộ phải đi xuống lòng đường do vỉa hè bị lấn chiếm, dự thảo Luật đã quy định cụ thể hơn về sử dụng vỉa hè và trách nhiệm của bảo đảm an toàn giao thông khi sử dụng vỉa hè vào mục đích khác, cụ thể tại khoản 1 Điều 74 quy định: “Lòng đường được sử dụng cho mục đích giao thông; vỉa hè được sử dụng cho người đi bộ. Trường hợp cần thiết sử dụng lòng đường, vỉa hè phục vụ các sự kiện chính trị, hoạt động văn hoá, thể thao và mục đích khác phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép sử dụng lòng đường, hè phố theo quy định và thông báo ngay cho cơ quan Cảnh sát giao thông làm nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trước khi thực hiện”.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

- Khoản 2, điểm d, có ý kiến đề nghị quy định nâng độ tuổi trẻ em khi qua đường phải có người lớn dẫn dắt lên 11 tuổi (01 ý kiến)

UBTVQH thấy rằng, hiện nay thể trạng trẻ em đã được nâng lên, đồng thời kế thừa quy định ổn định của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 “Trẻ em dưới 7 tuổi khi đi qua đường phải có người lớn dẫn dắt”.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

- Đề nghị làm rõ độ tuổi “*người lớn*” dẫn dắt trẻ em dưới 7 tuổi qua đường (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, để bảo đảm tính khả thi, dự thảo Luật không quy định cụ thể độ tuổi “*người lớn*” dẫn dắt trẻ em dưới 07 tuổi; đồng thời kế thừa Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định: “Trẻ em dưới 07 tuổi khi đi qua đường phải có người lớn dẫn dắt”.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

- *Có ý kiến đề nghị rà soát, bổ sung các quy định hỗ trợ khác đối với người khuyết tật, phụ nữ mang thai, trẻ em khi tham gia giao thông (01 ý kiến).*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bảo đảm khả thi, phù hợp.

- *Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định trẻ em đi xe đạp tham gia giao thông phải đội mũ bảo hiểm.*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật theo hướng: Người điều khiển, người ngồi ngồi trên xe đạp phải đội mũ bảo hiểm.

- *Trẻ em dưới 6 tuổi ngồi sau xe đạp, xe mô tô phải có thiết bị an toàn, ghế dành riêng cho trẻ em; tốc độ tối đa khi chở trẻ em (01 ý kiến).*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bảo đảm khả thi, phù hợp.

2.17. Người điều khiển, người ngồi, hàng hóa xếp trên xe đạp, xe đạp máy, xe đạp điện và xe thô sơ khác (Điều 30)

Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định đội mũ bảo hiểm và đèn cảnh báo cho xe đạp để bảo đảm an toàn giao thông (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

2.18. Người lái xe, người ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy, các loại xe tương tự xe mô tô, xe gắn máy (Điều 31)

- *Khoản 1, điểm c, có ý kiến cho rằng quy định 14 tuổi là không phù hợp thể trạng trẻ em hiện nay (02 ý kiến).*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật theo hướng: Điều chỉnh “trẻ em dưới 14 tuổi được chở quá 02 người trên xe mô tô” thành “trẻ em dưới 12 tuổi được chở quá 02 người trên xe mô tô” để thống nhất với độ tuổi của trẻ em được bảo vệ trong các quy định của dự thảo Luật.

- Khoản 3, có ý kiến đề nghị bổ sung cấm sử dụng điện thoại (02 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, tại khoản 5 Điều 8 nghiêm cấm dùng tay sử dụng điện thoại hoặc thiết bị điện tử khi điều khiển phương tiện, như vậy đã gồm cả người lái xe mô tô.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không cho bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

- Tại điểm d khoản 3, có ý kiến đề nghị quy định phải sử dụng cả hai tay (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, tại điểm d khoản 3, dự thảo Luật quy định người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy không được thực hiện hành vi “Buông cả hai tay hoặc đi xe bằng một bánh đối với xe hai bánh, bằng hai bánh đối với xe ba bánh” là đầy đủ và phù hợp với kỹ thuật điều khiển phương tiện an toàn.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không cho bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

- Tại điểm g khoản 3, có ý kiến đề nghị làm rõ hành vi khác là hành vi nào (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, nội dung quy định này có tính chất “phủ quét”, không tạo khoảng trống pháp luật mà có thể phát sinh trong thực tiễn các hành vi điều khiển phương tiện gây nguy hiểm, mất trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị giữ nguyên như dự thảo Luật.

2.19. Nội dung khác

- Tại khoản 5 Điều 9, quy định: “...người điều khiển phương tiện phải quan sát, giảm tốc độ, dừng lại nhường đường cho người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật qua đường...”. Với thực trạng hạ tầng giao thông đường bộ chưa đồng bộ, chưa có đầy đủ nơi qua đường cho người đi bộ, đồng thời lưu lượng phương tiện tham gia giao thông lớn thì việc quy định phương tiện phải dừng lại nhường đường cho người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật qua đường có bảo đảm tính khả thi và liên quan trách nhiệm pháp lý khi xảy ra tai nạn giao thông như thế nào.

Nội dung này, đề nghị chỉnh lý khoản 5 Điều 9 theo hướng: “Người điều khiển phương tiện phải quan sát, giảm tốc độ hoặc dừng lại tại nơi có vạch kẻ

đường hoặc báo hiệu khác dành cho người đi bộ hoặc tại nơi mà người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật đang qua đường”.

3. Phương tiện giao thông đường bộ (Chương III)

3.1. Điều kiện phương tiện tham gia giao thông đường bộ (Điều 33)

- Khoản 1, điểm c, một số ý kiến nhất trí với quy định tại dự thảo, vì cho rằng việc lắp camera giám sát hành trình cho xe cơ giới sẽ hỗ trợ cho việc lái xe an toàn cũng như tránh được những rủi ro đáng tiếc có thể xảy ra, hỗ trợ giải quyết các vấn đề pháp lý phát sinh khi xảy ra va chạm, tai nạn giao thông (02 ý kiến); nhiều ý kiến đề nghị cân nhắc quy định lắp thiết bị giám sát với mọi xe, chỉ bắt buộc với xe kinh doanh vận tải, còn các xe khác thì khuyến khích lắp (30 ý kiến); đề nghị chỉ quy định bắt buộc lắp camera lùi với xe kinh doanh vận tải để bảo đảm an toàn (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật theo hướng chỉ quy định đối với xe ô tô hoạt động kinh doanh vận tải.

- Khoản 5, có ý kiến đề nghị cân nhắc, đánh giá tác động và quy định chặt chẽ để bảo đảm tính khả thi khi người dân đi từ tỉnh này qua tỉnh khác (01 ý kiến); đề nghị quy định cụ thể hoặc giao chính phủ quy định về điều kiện hoạt động, tiêu chuẩn kỹ thuật, địa phương chỉ quy định về phạm vi hoạt động của xe thô sơ cho phù hợp điều kiện địa phương (03 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật theo hướng giao Chính phủ về điều kiện tham gia giao thông đường bộ, UBND cấp tỉnh quy định phạm vi hoạt động của xe thô sơ.

3.2. Cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký và biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ (Điều 34)

- Khoản 1, có ý kiến đề nghị làm rõ quy định “giấy chứng nhận đã hoàn thành nghĩa vụ thuế” có phát sinh thủ tục mới hay không (01 ý kiến); đề nghị chỉ áp dụng với xe mới để tránh gây phiền hà cho người dân (01 ý kiến);

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

- Khoản 1, có ý kiến đề nghị rà soát để thống nhất với Nghị định 59/2022/NĐ-CP ngày 05/9/2022 của Chính phủ về định danh và xác thực điện tử (01 ý kiến);

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

- Khoản 1, có ý kiến đề nghị làm rõ về quyền sở hữu cá nhân trong trường hợp xe hết niên hạn sử dụng, hư hỏng hoặc chuyển quyền sở hữu thì biển số định danh của chủ xe được giữ lại trong thời hạn 5 năm để đăng ký xe khác thuộc sở hữu của mình, đặc biệt là đối với các biển số xe trúng đấu giá với số tiền lớn vì lý do bất khả kháng mà chủ xe chưa mua được xe (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, trường hợp này cơ quan đăng ký xe đã cấp giấy chứng nhận thu hồi (chủ xe đã nộp giấy chứng nhận đăng ký, biển số xe) và sau 5 năm nếu chủ xe không đăng ký thì số biển số đó mới bị thu hồi và đưa vào kho biển số để cấp ngẫu nhiên. Quy định trên nhằm tránh lãng phí tài nguyên số (tài sản công); trường hợp 5 năm không đăng ký hầu hết là khả năng tài chính của chủ xe hoặc chủ xe già yếu, chết hoặc không có nhu cầu hoặc tổ chức, doanh nghiệp giải thể ... Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép giữ nguyên như dự thảo Luật.

3.3. Bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới trong nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp (Điều 35)

- Một số ý kiến đề nghị cân nhắc tính khả thi đối với xe mô tô, phụ tùng xe cơ giới, tránh phát sinh thủ tục hành chính, tăng chi phí với doanh nghiệp trong thực hiện những việc liên quan trong sản xuất kinh doanh (06 ý kiến); đề nghị không kiểm định với phụ tùng xe cơ giới vì thuộc trách nhiệm quản lý của Bộ Khoa học công nghệ (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, quy định về chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phụ tùng xe cơ giới không phát sinh thêm thủ tục hành chính và chi phí cho doanh nghiệp do đang được thực hiện theo quy định tại khoản 1 Điều 1 của Nghị định số 13/2022/NĐ-CP ngày 21/01/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung điểm k khoản 7 Điều 7 Nghị định số 132/2008/NĐ-CP ngày 31 tháng 12 năm 2008 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa được sửa đổi, bổ sung tại khoản 3 Điều 1 Nghị định số 74/2018/NĐ-CP ngày 15 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định số 132/2008/NĐ-CP ngày 31 tháng 12 năm 2008 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa và Nghị định số 60/2023/NĐ-CP ngày 16/08/2023 của Chính phủ quy định về việc kiểm tra, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường ô tô nhập khẩu và linh kiện nhập khẩu theo các Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

Việc chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường linh kiện, phụ tùng xe cơ giới là phần không thể tách rời trong việc chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới và phù hợp với thông lệ quốc tế.

Tuy nhiên, để làm rõ hơn nội dung này UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, chỉnh lý dự thảo Luật theo hướng việc chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phụ tùng xe cơ giới được thực hiện theo quy định của pháp luật chất lượng sản phẩm, hàng hóa.

- Khoản 1, có ý kiến đề nghị thay cụm từ “được chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật” bằng cụm từ “có chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật” (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

3.4. Bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ (Điều 36)

- Khoản 6, có ý kiến đề nghị bổ sung Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an ban hành các quy định liên quan đến kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới, xe máy chuyên dùng sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh (01 ý kiến); đề nghị bổ sung thêm cụm từ “kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường” (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật cho phù hợp.

- Có ý kiến đề nghị quy định thời gian đăng kiểm lần đầu đối với xe mới sản xuất (01 ý kiến);

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật cho phù hợp.

- Có ý kiến đề nghị cân nhắc tính khả thi đối với xe mô tô (01 ý kiến);

UBTVQH thấy rằng, quy định thực hiện kiểm định khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy (không kiểm định an toàn kỹ thuật) tại dự thảo Luật là thực hiện Luật Môi trường, lộ trình thực hiện do Chính phủ quy định; do đặc thù chỉ kiểm tra khí thải nên các trạm kiểm tra khí thải quy định tại khoản 5 Điều 36 của Dự thảo Luật có thể bao gồm: các trạm kiểm tra khí thải độc lập; các cơ sở bảo hành, bảo dưỡng xe cơ giới, mô tô, xe gắn máy; các trung tâm đăng kiểm xe cơ giới. Vì vậy, sẽ có rất nhiều trạm kiểm tra khí thải thực hiện việc kiểm tra khí thải thay vì chỉ phải đến các Trung tâm đăng kiểm để thực hiện.

- Đề nghị tách nội dung đăng kiểm viên, trình tự, thủ tục đăng kiểm thành một điều riêng vì không phù hợp tên Điều (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, về đề nghị tách nội dung trình tự, thủ tục đăng kiểm thành một điều riêng vì không phù hợp tên điều: Đối với trình tự, thủ tục đăng kiểm thuộc nội hàm quy định về bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường nên cấu trúc tại Điều này là phù hợp. Vì vậy, UBTVQH đề nghị

Quốc hội cho phép giữ nguyên như dự thảo Luật.

3.5. Niên hạn sử dụng của xe cơ giới (Điều 37)

- Khoản 1, có ý kiến đề nghị giao Chính phủ quy định chi tiết đối xe ô tô chuyên dùng, xe rơ moóc, xe sơ mi rơ moóc và phương tiện của Công an, Quân đội phục vụ mục đích an ninh, quốc phòng (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, đề nghị bổ sung quy định về niên hạn đối với các phương tiện phục vụ mục đích an ninh, quốc phòng. Do tính chất đặc thù trong khai thác sử dụng của nhóm phương tiện này (sử dụng ít và được bảo quản, bảo dưỡng luôn ở trạng thái sẵn sàng thực hiện nhiệm vụ công vụ) và chủ yếu là các phương tiện chuyên dùng nên trong dự thảo Luật không quy định về niên hạn sử dụng đối với nhóm phương tiện này là phù hợp. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép giữ nguyên như dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định về niên hạn xe cơ giới bao gồm cả xe ô tô, xe gắn máy theo năm sản xuất hoặc số ki-lo-met (03 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, đối với ô tô, tại dự thảo Luật đã quy định giao Chính phủ quy định về niên hạn sử dụng; đối với xe mô tô, xe gắn máy: trong dự thảo Luật không áp dụng quy định về niên hạn do các xe không đáp ứng yêu cầu về kiểm định khí thải sẽ không được phép lưu hành thì sẽ được thu hồi, tiêu hủy để không gây ô nhiễm môi trường theo quy định của Luật Môi trường 2020. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép giữ nguyên như dự thảo Luật.

3.6. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân thiết kế, nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp; cơ sở đăng kiểm; trách nhiệm của chủ xe cơ giới, xe máy chuyên dùng và người điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng (Điều 38)

Điểm b, khoản 1, có ý kiến đề nghị bổ sung quy định cơ sở đăng kiểm từ chối đăng kiểm phương tiện khi chủ xe cơ giới, xe máy chuyên dùng chưa thực hiện xong các quy định liên quan đến xử phạt vi phạm TTATGTĐB theo quy định (02 ý kiến); quy định cụ thể hơn về công tác đăng kiểm trong Luật, đồng thời làm rõ trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

3.7. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô (Điều 39)

- Có ý kiến đề nghị xem xét luật hóa một số quy định tại Thông tư số 46/2015/TT-BGTVT ngày 07/9/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; công bố tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bán xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng và giới hạn xếp hàng

hóa trên phương tiện GTĐB khi tham gia giao thông trên đường bộ (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào **tại Điều 49 và Điều 50** dự thảo Luật.

- **Có ý kiến** đề nghị bổ sung một khoản thực hiện nghiêm hướng dẫn của biển báo phân làn và các quy định kiểm soát tải trọng tại các trạm kiểm tra trọng tải xe (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, việc quy định biển báo phân làn và các quy định kiểm soát tải trọng, người điều khiển phương tiện phải chấp hành các quy định về hệ thống báo hiệu đường bộ. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

3.8. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng nguy hiểm (Điều 42)

- Một số ý kiến đề nghị luật hóa một số quy định tại Nghị định số 42/2020/NĐ-CP ngày 08/4/2020 của Chính phủ quy định về Danh mục hàng hoá nguy hiểm, vận chuyển hàng hoá nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và vận chuyển hàng hoá nguy hiểm trên đường thủy nội địa (02 ý kiến); cân nhắc quy định phải có giấy chứng nhận chuyên môn để tránh phát sinh thủ tục hành chính (02 ý kiến).

- Khoản 3, có ý kiến đề nghị bổ sung quy định lắp đèn, tín hiệu cảnh báo để hạn chế tai nạn (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

3.9. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe bốn bánh có gắn động cơ (Điều 45)

- Khoản 1, điểm b, có ý kiến đề nghị bổ sung cụm từ “giá cước vận tải” (01 ý kiến); rà soát quy định của dự thảo Luật Đường bộ về xe bốn bánh có gắn động cơ (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

- Khoản 2, có ý kiến đề nghị giao Bộ Giao thông vận tải tham mưu cho Chính phủ quy định cụ thể trình tự, thủ tục cho phép hoạt động chuyển hành khách bằng xe bốn bánh có gắn động cơ và hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ; Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể về thời gian, phạm vi hoạt động cho phép vận chuyển khách bằng xe bốn bánh có gắn động cơ và hoạt động vận chuyển hàng hóa, xe chở hàng hóa bằng xe chở hàng bốn bánh gắn động cơ trên địa bàn của địa phương (01 ý kiến); ý

kiến khác đề nghị giao Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quy định để bảo đảm tính khách quan, đồng thời quy định rõ thời điểm ban hành không quá 06 tháng kể từ khi Luật có hiệu lực thi hành (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

3.10. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô đưa đón học sinh (Điều 46)

- Khoản 1, điểm a, một số ý kiến đề nghị bổ sung thêm cụm từ “có lắp đặt camera” (02 ý kiến); đề nghị xem xét cơ sở pháp lý của quy định niên hạn xe đưa đón học sinh không quá 15 năm (02 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

- Khoản 2, một số ý kiến đề nghị cân nhắc quy định bắt buộc phải có hai người trên xe ô tô có sức chứa trên 24 chỗ để đưa đón học sinh mầm non (03 ý kiến); đề nghị quy định màu sắc xe đưa đón học sinh; lái xe ít nhất 5 năm kinh nghiệm; cấm lái xe hút thuốc trong xe (02 ý kiến); đề nghị áp dụng đối với cả xe đưa đón học sinh tiểu học (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

3.11. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe quá khổ giới hạn của đường bộ, xe quá tải trọng, xe bán xích lưu hành trên đường bộ (Điều 47)

Khoản 4, có ý kiến đề nghị bổ sung quy định trường hợp vận chuyển bằng xe quá khổ giới hạn, quá xe quá tải trọng có ảnh hưởng đến chất lượng, an toàn công trình đường bộ hoặc buộc phải duy tu, sửa chữa hoặc bồi thường thiệt hại do các phương tiện quá khổ giới hạn vi phạm quá tải gây ra (01 ý kiến); ý kiến khác đề nghị làm rõ cơ quan có thẩm quyền quy định không thể vận chuyển bằng các phương tiện khác, tránh gây khó khăn cho đơn vị vận tải (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

3.12. Các nội dung khác của Chương III

- Đa số ý kiến đề nghị nghiên cứu, đánh giá kết quả thực hiện để bổ sung vào dự thảo Luật quy định về đấu giá biển số xe ô tô (41 ý kiến); đề nghị nghiên cứu mở rộng đấu giá với cả biển số xe tải, xe khách và xe mô tô (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH báo cáo như sau:

+ Theo quy định của Bộ Luật dân sự, Luật Quản lý sử dụng tài sản công, Luật Đấu giá tài sản, Luật Giao thông đường bộ... thì kho số quản lý phương

tiện giao thông đường bộ (biển số xe) là tài sản công, phục vụ quản lý nhà nước. Tuy nhiên, việc khai thác kho biển số xe gặp khó khăn, vướng mắc về pháp lý như: Chưa có cơ sở pháp lý về việc cấp biển số xe thông qua đấu giá; chưa có quy định về quản lý biển số trúng đấu giá, quyền và nghĩa vụ của người trúng đấu giá; xác định giá khởi điểm... Qua nghiên cứu tham khảo kinh nghiệm quốc tế về khai thác quản lý tài sản công Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 73/2022/QH15 ngày 15/11/2022 về thí điểm đấu giá biển số xe ô tô (nền màu trắng, chữ và số màu đen) từ ngày 15/9/2023 đến hết tháng 02/2024. Kết quả, sau 05 tháng triển khai thực hiện đã tổ chức đấu giá trực tuyến thành 15.185 biển số xe ô tô, với tổng số tiền đấu giá thành là hơn 2 nghìn tỷ đồng; trong đó, đã 14.062 biển số xe ô tô trúng đấu giá đã được khách hàng nộp với số tiền gần 1,4 nghìn tỷ đồng; việc đấu giá biển số được dư luận xã hội rất quan tâm và đồng tình, ủng hộ.

+ Tiếp tục cải cách thủ tục hành chính, giảm số lượng giấy tờ khi đăng ký, công tác đăng ký xe đã phân cấp triệt để đến Công an cấp huyện, cấp xã đủ điều kiện, nhằm giảm số lần đi lại và thời gian chờ đợi của người dân và doanh nghiệp, công khai minh bạch các thủ tục, lệ phí đăng ký, cấp biển số. Đặc biệt là nghiên cứu chuyển từ phương thức cấp và quản lý biển số xe theo phương tiện sang cấp và quản lý biển số xe theo mã định danh của chủ xe, tiếp nhận và sử dụng dữ liệu điện tử qua cổng dịch vụ công để thực hiện đăng ký, cấp biển số xe, đáp ứng chương trình chuyển đổi số quốc gia, phục vụ mục tiêu công dân số, Chính phủ số theo Đề án 06 của Chính phủ.

+ Việc thí điểm đấu giá biển số xe ô tô theo Nghị quyết số 73/2022/QH15 được thực hiện đến tháng 7/2026 (Thời điểm Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ nếu được thông qua vừa có hiệu lực thi hành), sau tháng 7/2026 nếu có tiếp tục thực hiện phải sửa Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Mặt khác việc đấu giá biển số xe mới chỉ áp dụng thí điểm đối với biển số xe ô tô nền màu trắng, chữ và số màu đen, chưa áp dụng rộng rãi đối với các loại biển số xe ô tô khác và biển số xe mô tô, xe gắn máy nên chưa đáp ứng hết được nguyện vọng của người dân có nhu cầu sở hữu biển số xe theo sở thích.

Việc luật hoá quy định của Nghị quyết số 73/2022/QH15 ngày 15/11/2022 của Quốc hội về thí điểm đấu giá biển số xe vào Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ là rất cần thiết, phù hợp với các quy định hiện hành về việc cấp và quản lý biển số xe theo mã định danh của chủ xe, đáp ứng mục tiêu công dân số, Chính phủ số theo Đề án 06 của Chính phủ và khai thác, quản lý hiệu quả tài sản công.

Từ các lý do nêu trên, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho bổ sung 1 điều về đấu giá biển số xe vào dự thảo Luật, cụ thể như sau:

"Điều 35. Đấu giá biển số xe

1. Biển số xe đưa ra đấu giá là số biển số xe ô tô, xe mô tô, xe gắn máy, trừ biển số xe cấp cho xe thuộc tài sản công, xe của cơ quan đại diện ngoại giao, cơ quan đại diện tổ chức quốc tế tại Việt Nam và người nước ngoài làm việc tại cơ quan đó.

2. Giá khởi điểm của một biển số xe ô tô đưa ra đấu giá không thấp hơn 40 triệu; giá khởi điểm một biển số xe mô tô, xe gắn máy đưa ra đấu giá không thấp hơn 5 triệu. Căn cứ điều kiện kinh tế xã hội trong từng thời kì, Chính phủ quyết định cụ thể giá khởi điểm của một biển số xe đưa ra đấu giá.

3. Tiền đặt trước bằng giá khởi điểm của một biển số xe đưa ra đấu giá.

4. BƯỚC giá bằng 10% giá khởi điểm.

5. Đấu giá biển số xe được thực hiện theo hình thức đấu giá trực tuyến và phương thức trả giá lên.

6. Người trúng đấu giá biển số xe có các quyền sau đây:

a) Được cấp văn bản xác nhận biển số xe trúng đấu giá sau khi nộp đủ số tiền trúng đấu giá;

b) Được đăng ký biển số xe trúng đấu giá gắn với phương tiện thuộc sở hữu của mình tại cơ quan công an nơi quản lý biển số xe trúng đấu giá hoặc nơi cư trú của cá nhân, trụ sở của tổ chức trúng đấu giá;

c) Được chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn với biển số xe trúng đấu giá;

d) Được cấp lại văn bản xác nhận biển số xe trúng đấu giá khi bị mất, bị mờ, hỏng;

đ) Trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày được cấp văn bản xác nhận biển số xe trúng đấu giá, nếu người trúng đấu giá chết nhưng chưa thực hiện thủ tục đăng ký xe để gắn biển số trúng đấu giá thì biển số xe trúng đấu giá được chuyển vào hệ thống đăng ký, quản lý xe, người thừa kế theo quy định của pháp luật về thừa kế được nhận số tiền người trúng đấu giá đã nộp sau khi trừ các khoản chi phí tổ chức đấu giá.

7. Người trúng đấu giá biển số xe có nghĩa vụ sau đây:

a) Nộp đủ số tiền trúng đấu giá trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày có thông báo kết quả trúng đấu giá; tiền trúng đấu giá không bao gồm lệ phí đăng ký, cấp biển số xe. Sau thời hạn quy định, người trúng đấu giá biển số xe không nộp hoặc nộp không đủ tiền trúng đấu giá thì biển số xe trúng đấu giá được đấu giá lại hoặc chuyển vào hệ thống đăng ký, quản lý xe và người trúng đấu giá không được hoàn trả số tiền đặt trước;

b) Thực hiện thủ tục đăng ký xe để gắn biển số trúng đấu giá trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày được cấp văn bản xác nhận biển số xe trúng đấu giá; trường hợp sự kiện bất khả kháng hoặc trở ngại khách quan thì thời hạn này được kéo dài thêm nhưng tối đa không quá 06 tháng. Sau thời hạn quy định, người trúng đấu giá biển số xe không thực hiện thủ tục đăng ký xe để gắn biển số trúng đấu giá thì biển số xe trúng đấu giá được đấu giá lại hoặc chuyển vào hệ thống đăng ký, quản lý xe và người trúng đấu giá không được hoàn trả số tiền trúng đấu giá đã nộp;

c) Không được chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế biển số xe trúng đấu giá, trừ trường hợp chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn biển số trúng đấu giá.

8. Đăng ký xe và biển số xe trúng đấu giá sau khi chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn biển số trúng đấu giá được quản lý, cấp, thu hồi theo quy định tại Điều 36 của Luật này.

9. Số tiền thu được từ đấu giá biển số xe sau khi trừ các khoản chi phí tổ chức đấu giá và chi phí quản trị hệ thống đấu giá được nộp vào ngân sách trung ương theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước.

10. Chính phủ quy định chi tiết Điều này."

- Một số ý kiến đề nghị bổ sung quy định tiêu chuẩn, quy chuẩn, quản lý đối với các loại phương tiện tự chế như: xe công nông, xe ba gác, xe thương binh vì nhóm phương tiện này tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn (03 ý kiến); **đề nghị giới hạn những loại xe này chỉ hoạt động ở vùng nông thôn, phục vụ sản xuất** (02 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, Nghị quyết số 05/2008/NQ-CP ngày 04/02/2008 của Chính phủ có nội dung: Bộ Giao thông vận tải: Hướng dẫn, kiểm tra các địa phương thực hiện việc không cho phép lưu hành xe công nông tự chế theo quy định tại Chỉ thị số 46/2004/CT-TTg ngày 09 tháng 12 năm 2004 của Thủ tướng Chính phủ và Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP của Chính phủ; không cấp phép mới cho lưu hành thêm các loại xe cơ giới ba bánh; đối với các loại xe cơ giới ba bánh hiện có đang lưu hành thì ban hành quy định cấm lưu hành (kể cả xe cơ giới ba bánh nhập khẩu) trong nội thành, nội thị và các quốc lộ (trừ xe xích lô phục vụ du lịch, xe thu gom rác thải phục vụ vệ sinh môi trường, xe làm phương tiện đi lại của thương binh, người tàn tật); quy định các khu vực khác và thời gian được phép lưu hành của xe cơ giới ba bánh và xe thô sơ ba, bốn bánh phù hợp với tình hình cụ thể của từng địa phương. Riêng xe tự chế dùng làm phương tiện đi lại của thương binh, người tàn tật (không chở thêm người và hàng hóa) được phép lưu hành đến ngày 31 tháng 12 năm 2008. Các Bộ, cơ quan liên quan, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện nghiêm chỉ đạo của

Chính phủ về việc sản xuất, lắp ráp, lưu hành xe ba bánh, xe cơ giới dùng cho người tàn tật tại công văn số 1192/TTg-CN ngày 21 tháng 12 năm 2007.

Như vậy, theo tinh thần của Nghị quyết trên thì các xe tự chế sẽ không được phép hoạt động. Đối với các xe thu gom rác thải phục vụ vệ sinh môi trường, xe làm phương tiện đi lại của thương binh, người tàn tật đều là xe cơ giới và tại dự thảo Luật đã giao cho Bộ trưởng Bộ Giao thông quy định về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung các quy định cụ thể, đầy đủ về phương tiện giao thông thông minh, xe tự lái để bảo đảm cơ sở pháp lý đầy đủ cho việc quản lý trong thực tiễn, nhất là các quy định về phân loại cấp độ, điều kiện sử dụng hệ thống tự lái, trách nhiệm của chủ phương tiện khi sử dụng hệ thống tự lái để xảy ra tai nạn giao thông; đồng thời, cần có nghiên cứu, đánh giá cụ thể hơn đối với phương tiện này vì hiện nay trên thế giới cũng chỉ đang thí điểm với xe tự lái (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, xu hướng tương lai phát triển phương tiện giao thông thông minh được trang bị hệ thống hỗ trợ người lái xe trong xử lý tình huống, tự động hóa nhiệm vụ lái xe, sau này có những con đường có những tuyến giao thông, có những khu vực có thiết bị để hướng dẫn cho các phương tiện giao thông không cần người điều khiển tự xử lý các tình huống, đồng thời gửi các dữ liệu đó về trung tâm, tính toán cấp phép, điều kiện đảm bảo hoạt động cần có quy định đối với loại phương tiện giao thông thông minh. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị quy định điều chỉnh đối xe điện hai bánh tự cân bằng, xe trượt Scooter, Va-li điện (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, nhóm phương tiện này không được coi là xe cơ giới theo quy định tại dự thảo Luật cũng như thông lệ quốc tế. Tham khảo việc sử dụng loại phương tiện này ở một số quốc gia thì phương tiện không đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật khi tham gia giao thông như không có cảnh báo an toàn, không có đèn chiếu sáng, phanh và độ tuổi của người điều khiển rất đa dạng nên chỉ hoạt động trong phạm vi hạn chế (như khu vui chơi, công viên) không được tham gia giao thông vì vậy không đưa vào phạm vi điều chỉnh của Luật này là phù hợp. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

4. Về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ (Chương IV)

4.1. Điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ (Điều 49)

- Một số ý kiến đề nghị cần nhắc quy định về “chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức” để tránh phiền hà, phát sinh thêm thủ tục, nên kết hợp khi đào tạo lái xe (04 ý kiến)

UBTVQH thấy rằng, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ đã được quy định ổn định từ Luật Giao thông đường bộ năm 2008. Số lượng xe máy chuyên dùng tham gia giao thông chiếm tỷ lệ ít hơn so với xe ô tô, mô tô, đặc thù của loại phương tiện này là tốc độ chậm, đoạn đường di chuyển ngắn chỉ từ công trường đến nơi sản xuất, thi công...do đó chỉ cần chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ để tham gia giao thông trên đường. Tại khoản 2 Điều 53 Dự thảo Luật, cơ quan soạn thảo đã quy định giấy phép lái xe có thể thay thế chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ khi phương tiện tham gia giao thông trên đường, tuy nhiên không phải người điều khiển xe máy chuyên dùng nào cũng có giấy phép lái xe khi tham gia giao thông hoặc có nhu cầu được đào tạo, cấp giấy phép lái xe do đó không thể quy định kết hợp đào tạo lái xe và cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ.

- Một số ý kiến cho rằng cần nghiên cứu yêu cầu mua bảo hiểm bắt buộc với phương tiện giao thông thông minh vì hiện nay các công ty bảo hiểm chưa có gói bảo hiểm này (02 ý kiến)

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, chỉnh lý, bổ sung Điều 33 quy định về phân loại phương tiện giao thông đường bộ trong Dự thảo Luật, trong đó tại khoản 5 xác định phương tiện giao thông thông minh là xe cơ giới, do đó theo quy định tại khoản 1 Điều 53 thì khi tham gia giao thông, người lái xe phải mang theo bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (kể cả phương tiện giao thông thông minh).

- Một số ý kiến đề nghị bổ sung quy định các loại giấy tờ được trích xuất, xuất trình thông qua tài khoản định danh điện tử (03 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, việc đồng bộ dữ liệu các loại giấy tờ phải mang theo trên tài khoản định danh điện tử nhằm phục vụ cho công tác quản lý theo Chương trình chuyển đổi số quốc gia, nhằm cung cấp các tiện ích phát triển, giảm tải thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân trong việc tham gia giao thông. Đối với các trường hợp cần tạm giữ giấy tờ khi đã tích hợp trên tài khoản định danh điện tử, Bộ Công an sẽ kiến nghị Chính phủ sửa Luật xử lý vi phạm hành chính cho đồng bộ và các văn bản pháp luật có liên quan để thực hiện cho thuận lợi.

- Có ý kiến đề nghị không bắt buộc mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự với xe mô tô, xe gắn máy (01 ý kiến)

UBTVQH thấy rằng, việc mang theo bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới đối với người điều khiển xe mô tô đã được quy định ổn định tại Luật Giao thông đường bộ năm 2008. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự bắt buộc của chủ xe cơ giới là chính sách an sinh xã hội của nhà nước nhằm bảo vệ quyền lợi cho nạn nhân trong các vụ tai nạn giao thông đồng thời giúp giảm thiểu gánh nặng tài chính cho chủ xe cơ giới trước những rủi ro, bất ngờ của tai nạn giao thông. Do đó, trong nhiều năm qua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới (trong đó có xe mô tô, xe gắn máy) đã phát huy được tính thiết thực và lợi ích chung cho xã hội cần tiếp tục duy trì và thực hiện.

4.2. Giấy phép lái xe (Điều 50)

- Nhiều ý kiến đề nghị tiếp tục bổ sung quy định về điểm, trừ điểm giấy phép lái xe để nâng cao ý thức người lái xe (09 ý kiến); đề nghị quy định rõ hình thức quản lý khi áp dụng biện pháp trừ điểm khi tích hợp giấy phép lái xe vào thẻ căn cước (01 ý kiến)

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH báo cáo như sau:

Dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ trình Quốc hội khóa XV kỳ họp thứ 6 không quy định điểm, trừ điểm của giấy phép lái xe, tuy nhiên qua ý kiến góp ý của một số đại biểu đề nghị bổ sung quy định điểm, trừ điểm của giấy phép lái xe vào dự thảo Luật, UBTVQH thấy rằng việc quy định điểm, trừ điểm của giấy phép lái xe vào dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ là cần thiết, vì:

- Tình hình trật tự, an toàn giao thông vẫn diễn biến phức tạp, gây bức xúc, lo lắng trong xã hội; vi phạm trật tự, an toàn giao thông diễn ra rất phổ biến, ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông còn kém, văn hóa tham gia giao thông chưa được hình thành rõ nét (tính trung bình hàng năm lực lượng Cảnh sát giao thông xử lý trên 3 triệu trường hợp vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, tước quyền sử dụng giấy phép lái xe trên 500 nghìn trường hợp); tai nạn giao thông tuy đã giảm nhưng còn ở mức cao, xảy ra nhiều vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng làm chết, bị thương nhiều người, mà nguyên nhân chủ yếu do lỗi của người lái xe không chấp hành các quy định của pháp luật giao thông đường bộ.

- Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông là một trong những thành tố chính của hoạt động giao thông đường bộ có liên quan trực tiếp đến trật tự, an toàn giao thông. Trong khi hiện nay công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe còn nhiều bất cập, chưa phù hợp, chưa sát với thực tế, một số công đoạn của việc đào tạo, sát hạch còn hình thức, dễ dãi, không ít học viên sau khi

hoàn thành chương trình đào tạo, sát hạch và được cấp giấy phép lái xe nhưng không đủ tự tin để lái ô tô ra đường, kỹ năng lái xe kém, không nắm được các quy định của pháp luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ, nhất là các quy tắc tham gia giao thông.

- Việc quản lý người lái xe sau khi được sát hạch, cấp giấy phép lái xe đang bị buông lỏng; cơ quan chức năng chưa có các biện pháp quản lý phù hợp, hữu hiệu, nhất là quản lý việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông của người lái xe. Hiện nay, theo quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính; Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt (sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 123/2021/NĐ-CP) quy định các hành vi vi phạm nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng về TTATGT thì bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe có thời hạn từ 01 tháng đến 03 tháng, từ 02 tháng đến 04 tháng, từ 22 tháng đến 24 tháng. Mỗi năm cơ quan chức năng tước có thời hạn trên 500 nghìn trường hợp giấy phép lái xe, khi bị tước người lái xe không được phép điều khiển phương tiện, dẫn đến tác động không nhỏ đến các hoạt động đi lại, sản xuất kinh doanh, đời sống hàng ngày của người dân; việc tước giấy phép lái xe đang thực hiện thủ công, nhiều người vi phạm bỏ giấy phép không đến lấy, tồn đọng nhiều giấy phép lái xe tại cơ quan xử phạt, dẫn đến lãng phí, tăng chi phí, nguồn lực quản lý, nhưng vẫn chưa quản lý được quá trình chấp hành pháp luật của người lái xe.

- Nghiên cứu tiếp thu kinh nghiệm quốc tế, các nước tiên tiến trên thế giới như Singapore, Nhật Bản, Trung Quốc... đều có quy định trừ điểm giấy phép lái xe đối với người lái xe khi có các hành vi vi phạm có nguy cơ gây mất an toàn giao thông cao nhằm quản lý việc chấp hành pháp luật của người điều khiển phương tiện giao thông.

- Điểm, trừ điểm giấy phép lái xe được quy định trong dự thảo Luật là một biện pháp quản lý nhà nước (không phải là hình thức xử phạt vi phạm hành chính), vừa có tính chất răn đe vừa có tính chất giáo dục, động viên về việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, mỗi lần bị trừ điểm như là "tiếng chuông" cảnh báo giúp người lái xe chấp hành pháp luật tốt hơn, theo đó: Người lái xe vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở mức độ nghiêm trọng sẽ bị trừ điểm giấy phép lái xe và trong thời hạn 12 tháng khi chưa bị trừ hết điểm thì được phục hồi đủ 12 điểm. Giấy phép lái xe chưa bị trừ hết điểm, người lái xe tiếp tục được điều khiển phương tiện tham gia giao thông, không ảnh hưởng đến hoạt động tham gia giao thông, hoạt động sản xuất kinh doanh, đời sống của người dân, qua đó bảo đảm tính nhân văn, nhân đạo của pháp luật Việt Nam và quyền của công dân được quy định trong Hiến pháp; đáp ứng yêu cầu thực tiễn, ứng dụng chuyển đổi số trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình hiện nay, tiếp thu kinh nghiệm quản lý an toàn giao thông của các nước tiên tiến trên thế giới, qua đó quản lý người lái xe trong suốt

quá trình từ khi đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, cho đến quá trình chấp hành pháp luật của người lái xe, việc vi phạm tái phạm, từ đó sẽ tác động tới hành vi, nâng cao ý thức của người tham gia giao thông, giúp cơ quan quản lý giám sát toàn diện quá trình chấp hành sau vi phạm của người lái xe.

- Về các quy định quản lý nhà nước của pháp luật khác có tính chất tương tự: Nghiên cứu các lĩnh vực quản lý nhà nước khác như y tế, dược, pháp luật cũng đã quy định biện pháp quản lý hành chính nhà nước tương tự: “Thu hồi chứng chỉ hành nghề” để tăng cường quản lý nhà nước đối với việc chấp hành pháp luật của các tổ chức, cá nhân.

- Để triển khai quy định trừ điểm giấy phép lái xe, Luật sẽ giao Chính phủ ban hành quy định cụ thể thẩm quyền, căn cứ, trình tự, thủ tục thực hiện trừ điểm, phục hồi giấy phép lái xe theo hướng như sau:

+ Quy định cụ thể các hành vi vi phạm nghiêm trọng, nguy cơ gây mất an toàn giao thông cao, người vi phạm sẽ bị trừ điểm điểm giấy phép lái xe, mức trừ điểm điểm cụ thể trong một lần vi phạm sẽ được nghiên cứu quy định cụ thể và đảm bảo không trùng chéo với các hình thức xử phạt vi phạm hành chính.

+ Thủ tục trừ điểm, phục hồi điểm sẽ bảo đảm đơn giản, hợp lý, tránh phiền hà cho người vi phạm, theo hướng ứng công nghệ thông tin, chuyển đổi số, số hóa hệ thống cơ sở dữ liệu xử về sát hạch, cấp giấy phép lái xe; hệ thống cơ sở dữ liệu về xử phạt vi phạm hành chính; khi có quyết định xử phạt (đối với hành vi vi phạm có quy định trừ điểm), người lái xe sẽ nhận được thông báo của cơ quan xử phạt về việc giấy phép lái xe bị trừ điểm; hệ thống cơ sở dữ liệu sẽ tự động trừ điểm (không có sự tiếp xúc giữa người có thẩm quyền xử phạt và người vi phạm, nên sẽ không phát sinh tiêu cực, không trùng chéo với các hình thức xử phạt vi phạm hành chính) hoặc sau một năm kể từ lần trừ điểm gần nhất nếu còn điểm hệ thống sẽ tự động phục hồi điểm cho người lái xe.

Với các lý do nêu trên, UBNDVN đề nghị Quốc hội cho bổ sung quy định này thành 01 điều trong dự thảo Luật, như sau:

"Điều 55. Điểm của Giấy phép lái xe

1. Điểm giấy phép lái xe được dùng để quản lý việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của người lái xe trên hệ thống cơ sở dữ liệu quản lý giấy phép lái xe, gồm 12 điểm.

2. Người lái xe vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ bị trừ điểm giấy phép lái xe. Dữ liệu về điểm trừ đối với người vi phạm sẽ được cập nhật về hệ thống cơ sở dữ liệu ngay sau khi hình thức xử phạt có hiệu lực thi hành.

3. Giấy phép lái xe được phục hồi đủ 12 điểm khi chưa bị trừ hết điểm và không bị trừ điểm trong thời hạn 12 tháng kể từ thời điểm bị trừ điểm gần nhất.

4. Trường hợp giấy phép lái xe bị trừ hết điểm, người được cấp giấy phép lái xe phải tham dự kỳ sát hạch, có kết quả đạt yêu cầu thì được phục hồi đủ 12 điểm.

5. Giấy phép lái xe mới cấp đổi, cấp lại, nâng hạng được giữ nguyên số điểm của giấy phép lái xe trước khi cấp đổi, cấp lại, nâng hạng.

6. Người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính có thẩm quyền trừ điểm giấy phép lái xe.

7. Chính phủ quy định chi tiết Điều này."

- Khoản 3, điểm b, một số ý kiến đề nghị quy định rõ thời hạn giấy phép lái xe ô tô, nghiên cứu việc số hóa, hạn chế việc cấp đổi lại gây tốn kém, mất thời gian (03 ý kiến); đề nghị cân nhắc bỏ quy định về thời hạn giấy phép lái xe (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBNDTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, bổ sung vào khoản 5 Điều 54 quy định thời hạn của Giấy phép lái xe trong Dự thảo Luật. Hiện nay, Giấy phép lái xe được chia thành loại không thời hạn và loại có thời hạn, đối với loại không thời hạn áp dụng đối với người điều khiển các xe mô tô; đối với loại có thời hạn áp dụng đối với người điều khiển các loại xe ô tô. Việc quy định thời hạn giấy phép lái xe đối với các loại phương tiện mà cần phải quy định thời hạn (các loại xe ô tô) là bắt buộc theo Công ước Viên 1968 và tương tự theo quy định của các quốc gia trên thế giới đang áp dụng.

- Khoản 5, điểm a, có ý kiến đề nghị quy định rõ giấy phép lái xe do Bộ Giao thông vận tải cấp, quản lý như luật hiện hành (01 ý kiến)

UBNDTVQH thấy rằng, hệ thống giấy phép lái xe của Việt Nam hiện nay bao gồm giấy phép lái xe dân sự (do ngành giao thông vận tải cấp, quản lý), giấy phép lái xe Công an (do ngành Công an cấp, quản lý) và giấy phép lái xe quân sự (do Bộ Quốc phòng cấp, quản lý) mang đặc thù quản lý của từng bộ, ngành, đều được công nhận và có giá trị sử dụng như nhau. Do đó không thể quy định cụ thể cơ quan cấp giấy phép lái xe tại điểm a khoản 6 Điều 54. Việc quy định trách nhiệm quản lý Nhà nước đã được cụ thể hoá tại Điều 84 của Dự thảo Luật.

- Khoản 8, một số ý kiến đề nghị quy định chi tiết về hạng giấy phép lái xe trong Luật, không giao Chính phủ quy định chi tiết (02 ý kiến)

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBNDTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, bổ sung vào Dự thảo Luật phân hạng giấy phép lái xe quy định tại khoản 1 Điều 54.

- Một số ý kiến đề nghị trước khi giấy phép lái xe hết hạn 3 tháng, cơ quan quản lý cần thông báo cho người có giấy phép lái xe để đổi cho kịp thời (04 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật theo hướng bổ sung nội dung này vào trình tự cấp đổi giấy phép lái xe quy định tại các văn bản dưới luật.

- Có ý kiến đề nghị không thu tiền đối với trường hợp thu hồi, cấp lại giấy phép lái xe do cấp sai quy định (01 ý kiến)

UBTVQH thấy rằng, trường hợp thu hồi, cấp lại Giấy phép lái xe đối với các trường hợp cấp sai quy định sẽ được quy định cụ thể tại văn bản dưới luật theo hướng nếu cơ quan nhà nước cấp sai quy định thì phải tiến hành thu hồi và xem xét rõ nguyên nhân theo nguyên tắc bên nào có lỗi thì phải chịu trách nhiệm.

4.3. Tuổi, sức khỏe của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ (Điều 51)

- Khoản 1, có ý kiến đề nghị quy định độ tuổi tối đa không được điều khiển phương tiện giao thông (01 ý kiến); đề nghị quy định người đủ 16 tuổi được điều khiển xe gắn máy nhưng phải có chứng chỉ hoặc được đào tạo, hướng dẫn để bảo đảm an toàn ((01 ý kiến); đề nghị bổ sung quy định độ tuổi tối thiểu là 13 tuổi được điều khiển xe đạp điện để hạn chế tai nạn khi học sinh sử dụng xe đạp điện đi học (01 ý kiến); đề nghị nghiên cứu độ tuổi 14-16 có thể thi và được cấp bằng điều khiển xe máy dưới 50cc (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, hiện nay dự thảo Luật chỉ quy định độ tuổi tối thiểu để điều khiển xe gắn máy, xe ô tô, mô tô...Việc quy định độ tuổi tối đa đối với người lần đầu đăng ký đào tạo lái xe cần thận trọng do liên quan đến quyền con người trong quy định trong Hiến pháp và pháp luật Việt Nam. Do đó, chỉ cần người lái xe đáp ứng điều kiện về thể chất, tinh thần, sức khoẻ...theo quy định đều có thể điều khiển phương tiện tham gia giao thông tại Việt Nam.

Đối với việc quy định về người điều khiển xe đạp điện, xe gắn máy: Xe đạp điện là phương tiện có sử dụng động cơ điện, tốc độ cao hơn xe đạp thông thường, xe gắn máy có động cơ, tốc độ tối đa lên tới 50km/h nên cũng tiềm ẩn những nguy cơ mất an toàn nếu người điều khiển có thể trạng chưa phù hợp và kỹ năng chưa tốt. Hiện nay Luật GTĐB năm 2008 đang quy định độ tuổi được điều khiển xe gắn máy là từ 16 tuổi trở lên (tương ứng lớp 10 THPT), nên cơ quan soạn thảo nhận thấy ở độ tuổi tối thiểu 16 là phù hợp để điều khiển xe máy điện, xe gắn máy và kể cả xe đạp điện vì lúc này các em mới đủ kỹ năng, nhận thức pháp luật và thể trạng phù hợp để sử dụng loại xe này. Dự thảo Luật được quy định trên cơ sở kế thừa Luật Giao thông đường bộ năm 2008, tham khảo luật pháp quốc tế, quy định của Công ước Viên và các nước có liên quan đối với người điều khiển xe dưới 50cm³. Do đó độ tuổi điều khiển xe gắn máy là phù hợp với điều kiện Việt Nam và thông lệ quốc tế.

Việc thi và cấp bằng đối với người điều khiển xe gắn máy cần cân nhắc và đánh giá tác động về việc phát sinh thủ tục hành chính, gây lãng phí thời gian, tốn kém kinh phí cho xã hội. Do đó, tại khoản 7 Điều 57 Dự thảo Luật có quy định “7. Cơ sở giáo dục, đào tạo có trách nhiệm hướng dẫn kỹ năng lái xe gắn máy an toàn cho học sinh từ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi để tham gia giao thông đường bộ theo nội dung, chương trình do Bộ trưởng Bộ Giáo dục và Đào tạo quy định.”

- Khoản 3, một số ý kiến cho rằng việc khám sức khỏe định kỳ với lái xe là không khả thi, nên tập trung vào một số đối tượng cụ thể như lái xe vận tải, xe chở khách (06 ý kiến); đề nghị làm rõ định kỳ là bao lâu để bảo đảm tính khả thi (01 ý kiến); **đề nghị chỉ khám sức khỏe định kỳ với người trên 65 tuổi** (02 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, chỉnh lý vào khoản 2 Điều 56 Dự thảo Luật theo hướng chỉ quy định việc khám sức khỏe định kỳ đối với người hành nghề lái xe ô tô. Thời gian khám sức khỏe định kỳ sẽ được quy định tại các văn bản hướng dẫn dưới luật.

4.4. Đào tạo lái xe (Điều 52)

- Khoản 4, có ý kiến đề nghị thay đổi cụm từ “trên 10 chỗ ngồi” thành “10 chỗ ngồi trở lên” để phù hợp với các hạng, mức cấp giấy phép lái xe ô tô theo quy định hiện hành hiện nay, phù hợp với khoản 19 Điều 3 (01 ý kiến).

Trên cơ sở ý kiến tham gia của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung vào dự thảo Luật các phân hạng giấy phép lái xe, do đó tại khoản 4 Điều 57 đã quy định rõ điều kiện nâng hạng theo phân hạng giấy phép lái xe.

- Khoản 7, có ý kiến đề nghị bổ sung quy định học sinh từ 13-16 tuổi được hướng dẫn kỹ năng lái xe an toàn (01 ý kiến)

UBTVQH thấy rằng, kế thừa Luật Giao thông đường bộ năm 2008, Dự thảo Luật chỉ quy định độ tuổi tối thiểu được điều khiển xe gắn máy là từ 16 tuổi trở lên (tương ứng lớp 10 THPT), đây là độ tuổi phù hợp để điều khiển xe máy điện, xe gắn máy và kể cả xe đạp điện vì lúc này các em mới đủ kỹ năng, nhận thức pháp luật và thể trạng phù hợp để sử dụng loại xe này. Đối với học sinh từ 13 đến 16 tuổi chỉ được điều khiển phương tiện thô sơ (xe đạp) ít nguy hiểm hơn khi tham gia giao thông, tuy nhiên để đảm bảo an toàn giao thông tại khoản 4 Điều 6 dự thảo Luật cũng giao “4. Cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục và đào tạo chủ trì, phối hợp với cơ quan Công an tích hợp, lồng ghép kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ vào chương trình giảng dạy trong nhà trường và các cơ sở giáo dục khác phù hợp với từng ngành học, cấp học”.

- Có ý kiến đề nghị quy định cụ thể thời gian đào tạo đối với từng hạng giấy phép lái xe, không nên giao cho Chính phủ quy định chi tiết như dự thảo

Luật, vì thời gian đào tạo đối với từng loại, từng hạng giấy phép lái xe đang ổn định từ trước đến nay (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, dự thảo Luật chỉ quy định nguyên tắc liên quan đến người học lái xe, điều kiện đào tạo lái xe, cơ sở đào tạo lái xe,... chi tiết về thời gian đào tạo từng hạng giấy phép lái xe phải quy định tại các văn bản hướng dẫn của các Bộ chuyên ngành và hiện nay đang thực hiện như vậy vì thời lượng đào tạo, số lượng môn học có thể thay đổi trong một khoảng thời gian ngắn nhằm phù hợp với yêu cầu thực tế.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung hình thức học trực tuyến hoặc tự học qua ngân hàng câu hỏi đối với đào tạo lý thuyết lái xe để giảm chi phí; cân nhắc việc đào tạo thực hành xe máy, chỉ nên bắt buộc với ô tô (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, hiện nay Thông tư về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe của Bộ Giao thông vận tải đã quy định người có nhu cầu cấp giấy phép lái xe các hạng A1, A2, A3, A4 và ô tô hạng B1 được tự học các môn lý thuyết, nhưng phải đăng ký tại cơ sở được phép đào tạo để được ôn luyện, kiểm tra. Đào tạo thực hành lái xe mô tô, ô tô thì vẫn phải đến cơ sở đào tạo để ôn luyện, vì sa hình tập lái xe trong các cơ sở đào tạo được kẻ vẽ, lắp đặt theo quy chuẩn, kích cỡ của đường giao thông thực tế nên phải tập trung học tại các cơ sở đào tạo mới đảm bảo yêu cầu.

4.5. Sát hạch lái xe (Điều 53)

- Khoản 4, có ý kiến đề nghị bỏ cụm từ “được tập huấn cấp thẻ sát hạch viên” vì là sát hạch viên có đủ điều kiện, tiêu chuẩn thì đã bao hàm cả tập huấn và cấp thẻ sát hạch viên (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật

- Nhiều ý kiến đề nghị nghiên cứu, bổ sung quy định nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch, công tác đặc biệt là công tác quản lý sau sát hạch (10 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật các nội dung liên quan đến việc quản lý người lái xe sau sát hạch cho phù hợp, trong đó nghiên cứu bổ sung các quy định liên quan đến cấp, cấp đổi, cấp lại, điều kiện nâng hạng giấy phép lái xe căn cứ vào quá trình chấp hành pháp luật về giao thông đường bộ, nghiên cứu đề xuất áp dụng trừ điểm giấy phép lái xe.

4.6. Cấp, đổi, cấp lại và thu hồi giấy phép lái xe (Điều 54)

- Khoản 1, có ý kiến đề nghị bổ sung quy định hình thức phù hợp đối với trường hợp xử phạt giữ bằng lái xe khi tích hợp vào thẻ căn cước cho phù hợp (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, đối với các trường hợp cần tạm giữ giấy tờ khi đã tích hợp trên tài khoản định danh điện tử, Bộ Công an sẽ kiến nghị Chính phủ sửa Luật xử lý vi phạm hành chính cho đồng bộ và các văn bản pháp luật có liên quan để thực hiện cho thuận lợi.

- Khoản 2, điểm e, có ý kiến đề nghị bỏ khoản này vì đã được quy định tại khoản 4 (01 ý kiến); đề nghị bổ sung 1 điểm như sau: “Giấy phép lái xe bị thu hồi do không đủ điều kiện sức khỏe theo kết luận của cơ quan y tế, đối với từng hạng giấy phép lái xe nhưng đủ điều kiện sức khỏe của hạng giấy phép lái xe khác theo quy định” (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, điểm e khoản 2 quy định trường hợp đổi từ giấy phép lái xe do ngành Công an, Quân đội cấp sang giấy phép lái xe do ngành Giao thông vận tải cấp (giấy phép lái xe dân sự) sau khi người đã được cấp giấy phép lái xe trước đó nay thôi không làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh (nghỉ hưu, xuất ngũ, chuyên ngành...). Nội dung này cần Luật hóa để các Bộ, Ngành có cơ sở phối hợp thực hiện.

Tại điểm a khoản 4 Điều 59 quy định “a) Người được cấp giấy phép lái xe không đủ điều kiện sức khỏe theo kết luận của cơ quan y tế đối với từng hạng giấy phép lái xe;”. Do đó nếu như người lái xe không đủ điều kiện sức khỏe để điều khiển phương tiện hạng cao thì sẽ được cấp đổi giấy phép lái xe xuống hạng phù hợp với điều kiện sức khỏe.

- Khoản 3, có ý kiến đề nghị bổ sung quy định không cấp, đổi, cấp lại giấy phép lái xe đối với người vi phạm TTATGTĐB chưa thực hiện xong nghĩa vụ chấp hành quyết định xử phạt vi phạm TTATGTĐB theo quy định (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào khoản 3 Điều 59 dự thảo Luật

- Có ý kiến đề nghị quy định rõ giao Bộ Giao thông vận tải tổ chức cấp giấy phép lái xe, sát hạch, đào tạo, trung tâm đào tạo sát hạch lái xe (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, nội dung quy định phân công quản lý nhà nước đã quy định cụ thể tại Điều 84 Dự thảo Luật.

4.7. Thời gian làm việc của người lái xe ô tô kinh doanh vận tải và vận tải nội bộ (Điều 56)

- Khoản 2, điểm a, một số ý kiến đề nghị nâng thời gian nghỉ giữa hai lần lên 10 phút, đối với xe taxi, xe buýt, xe kinh doanh vận tải thời gian nghỉ giữa 2 lần ít nhất 15-20 phút (02 ý kiến); đề nghị nghiên cứu quy định thời gian nghỉ cho phù hợp theo thực tiễn giao thông trên cơ sở đánh giá về chuyên môn y tế (01 ý kiến); **đề nghị làm rõ vận tải nội bộ** (01 ý kiến); đề nghị quy định thời gian nghỉ của lái xe vận tải cần dài hơn, bổ sung chế tài nghiêm khắc với hành vi vi phạm (01 ý kiến); **đề nghị nghiên cứu làm việc ban đêm thì thời gian nghỉ**

giữa giờ là 45 phút (01 ý kiến); đề nghị cân nhắc quy định rút ngắn thời gian làm việc đối với lái xe vận tải cho phù hợp với thực tiễn và tăng lợi thế cạnh tranh về logistic (04 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, về khái niệm vận tải nội bộ đã được quy định tại dự thảo Luật Đường bộ. Về thời gian lái xe ban ngày và ban đêm, trên cơ sở kế thừa Luật Giao thông đường bộ năm 2008, cơ quan soạn thảo giữ nguyên quy định thời gian lái xe là không quá 10 giờ trong 1 ngày và không lái xe liên tục quá 4 giờ, nhưng tăng thời gian dừng, nghỉ giữa 2 lần lái xe để đảm bảo an toàn giao thông và sức khỏe người lái xe.

- Một số ý kiến đề nghị áp dụng chung đối với lái xe nói chung, không chỉ đối với người làm kinh doanh, dịch vụ vận tải; bổ sung quy định về giám sát và xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm (05 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, về việc nghiên cứu quy định thời gian lái xe tối đa đối với người lái xe cá nhân, xe gia đình, không thuộc hoạt động vận tải thì cần nghiên cứu, đánh giá thêm vì liên quan đến cơ chế giám sát, phương tiện, thiết bị giám sát hành trình lắp trên xe, trong khi nhiều ý kiến hiện nay đang chưa đồng thuận với việc bắt buộc lắp thiết bị giám sát hành trình trên xe ô tô cá nhân vì cho rằng ảnh hưởng đến quyền bảo mật dữ liệu thông tin cá nhân. Liên quan đến cơ chế giám sát, xử lý bằng thiết bị giám sát hành trình lắp trên xe sẽ được quy định cụ thể tại các văn bản dưới luật.

4.8. Trách nhiệm của người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe ô tô vận chuyển hành khách (Điều 58)

Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định về người lái xe tham gia phối hợp trấn áp tội phạm trên xe ô tô; hợp nhất Điều 57 và Điều 58 thành 1 điều (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý dự thảo Luật theo hướng gộp điều 57, 58 chuyển thành Điều 42, bổ sung quy định về trách nhiệm của người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe tại điểm đ khoản 2 Điều 42 như sau: “Phối hợp thực hiện các nhiệm vụ khác theo yêu cầu của cơ quan Công an trong công tác bảo đảm an ninh quốc gia, trật tự an toàn xã hội”.

5. Về tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Chương V).

5.1. Tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Điều 60 (nay là Điều 62))

- Có ý kiến đề nghị tại điểm a khoản 4, sửa thành “chủ trì thực hiện các nội dung tuần tra, kiểm soát theo quy định tại khoản 1 điều này”.

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBND đã chỉ đạo rà soát, chỉnh sửa nội dung tại khoản 3, khoản 4, khoản 5 Điều 62 dự thảo Luật để làm rõ hơn nhiệm vụ, quyền hạn của Cảnh sát giao thông khi thực hiện nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát.

- Có ý kiến đề nghị nghiên cứu bổ sung nhiệm vụ, quyền hạn của Cảnh sát giao thông phối hợp với các lực lượng kiểm soát quân sự kiểm tra xe quân sự của Bộ Quốc phòng trong tuần tra, kiểm soát xe và người điều khiển xe cơ giới, xe chuyên dùng thuộc Bộ Quốc phòng khi tham gia giao thông.

UBND thấy rằng, theo quy định tại Điều 5 của Luật Xử lý vi phạm hành chính thì “Người thuộc lực lượng Quân đội nhân dân vi phạm hành chính thì bị xử lý như đối với công dân khác”. Đồng thời tại Điều 39 Luật Xử lý vi phạm hành chính (sửa đổi, bổ sung năm 2020) và Điều 74, Điều 76 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt (sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 123/2021/NĐ-CP) thì lực lượng Cảnh sát giao thông có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, khi làm nhiệm vụ nếu phát hiện các hành vi vi phạm hành chính phải ngăn chặn kịp thời và xử lý theo quy định của pháp luật. Do vậy, đề nghị giữ nguyên như khoản 4, khoản 5 Điều 62 dự thảo Luật.

Vì vậy, UBND đề nghị Quốc hội không bổ sung nhiệm vụ, quyền hạn của Cảnh sát giao thông phối hợp với các lực lượng kiểm soát quân sự kiểm tra xe quân sự của Bộ Quốc phòng trong tuần tra, kiểm soát xe và người điều khiển xe cơ giới, xe chuyên dùng thuộc Bộ Quốc phòng khi tham gia giao thông.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định xác định rõ về nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng kiểm soát, kiểm tra xe quân sự thuộc Bộ Quốc phòng.

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBND đã chỉ đạo rà soát, bổ sung vào khoản 8 Điều 62 dự thảo Luật theo hướng: “Xe cơ giới quân sự, xe máy chuyên dùng quân sự và người điều khiển xe cơ giới quân sự, xe máy chuyên dùng quân sự tham gia giao thông đường bộ phải chấp hành yêu cầu kiểm tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông và yêu cầu kiểm tra về điều lệnh nội vụ, kiểm tra việc chấp hành pháp luật của lực lượng kiểm soát quân sự, kiểm tra xe quân sự. Hoạt động kiểm tra điều lệnh nội vụ và việc chấp hành pháp luật của lực lượng kiểm soát quân sự, kiểm tra xe quân sự trên đường bộ thực hiện theo quy định của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng”.

- Có ý kiến cho rằng tại khoản 6 (nay là khoản 7), quy định “Bộ trưởng Bộ Công an quy định quy trình tuần tra, kiểm soát và xử phạt vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông” là chưa phù hợp với quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính.

UBTVQH thấy rằng, tại Điều 4 Luật Xử phạt vi phạm hành chính năm 2012, sửa đổi năm 2020 đã quy định về thẩm quyền của Chính phủ trong việc quy định về xử phạt vi phạm hành chính. Cụ thể là căn cứ quy định của luật này, Chính phủ quy định các nội dung sau đây: hành vi vi phạm hành chính, hành vi vi phạm hành chính đã kết thúc và hành vi vi phạm hành chính đang thực hiện; hình thức xử phạt, mức xử phạt, biện pháp khắc phục hậu quả đối với từng hành vi vi phạm hành chính; đối tượng bị xử phạt, thẩm quyền xử phạt, mức phạt tiền cụ thể theo từng chức danh và thẩm quyền; lập biên bản đối với vi phạm hành chính, thi hành các hình thức xử phạt vi phạm hành chính, các biện pháp khắc phục hậu quả trong từng lĩnh vực quản lý Nhà nước...; quy định biểu mẫu sử dụng xử lý vi phạm hành chính được thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Tại nội dung giao Bộ trưởng Bộ Công an quy định quy trình tuần tra, kiểm soát và xử phạt vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của cảnh sát giao thông, để bảo đảm lực lượng Cảnh sát giao thông khi tuần tra, kiểm soát phải tuân thủ đầy đủ trình tự các bước trong hoạt động tuần tra, kiểm soát; đồng thời ở đây không phải là Bộ Công an ban hành các quy định về thẩm quyền xử phạt, biện pháp xử lý hành chính, biện pháp khắc phục hậu quả... mà chỉ quy định việc tổ chức công tác xử lý vi phạm hành chính, tổ chức công tác xác minh xử lý vi phạm hành chính.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như tại khoản 7 Điều 62 dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung trách nhiệm của Cảnh sát giao thông trong quá trình tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật đối với các xe vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng, xe quá tải, quá khổ lưu hành trên đường bộ để khắc phục sự chông chéo về nhiệm vụ kiểm soát, xử lý vi phạm giữa lực lượng Cảnh sát giao thông và Thanh tra giao thông.

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, bổ sung vào Điều 46, Điều 49, Điều 50, lực lượng Cảnh sát giao thông tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật đối với các xe vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng, xe quá tải, quá khổ khi lưu hành trên đường bộ để khắc phục sự chông chéo nhiệm vụ giữa lực lượng Cảnh sát giao thông và Thanh tra giao thông. Bổ sung khoản 2 Điều 68, nội dung quy định về Hệ thống kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ theo hướng: “Hệ thống kiểm soát tải trọng, khổ giới hạn xe trên đường bộ là hệ thống thiết bị kỹ thuật được xây dựng, lắp đặt trên các tuyến giao thông đường bộ để xác định khối lượng, khổ giới hạn của xe. Dữ liệu thu thập từ hệ thống kiểm soát tải trọng, khổ giới hạn xe được sử dụng để xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; quản lý nhà nước. Việc xây dựng, lắp đặt hệ thống kiểm soát tải trọng, khổ giới hạn xe trên đường bộ thực hiện theo quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và pháp luật

về đường bộ. Bộ trưởng Bộ Công an quy định việc xây dựng, lắp đặt, quản lý, vận hành, sử dụng hệ thống kiểm soát tải trọng, khổ giới hạn xe trên đường bộ”.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung nội dung về tổ chức lực lượng trực tiếp tuần tra, kiểm soát trên tuyến giao thông của lực lượng Thanh tra giao thông.

UBTVQH thấy rằng, tại Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương đã xác định nguyên tắc “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”; nhiệm vụ, giải pháp là “Rà soát, bổ sung, hoàn thiện chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, mối quan hệ công tác giữa các tổ chức trong hệ thống chính trị, khắc phục tình trạng trùng lắp, chồng chéo để một tổ chức, một người có thể đảm nhiệm nhiều việc, nhưng một việc chỉ do một tổ chức, một người chủ trì và chịu trách nhiệm chính”. Chỉ thị số 23/CT-TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới. Tại điểm 2 mục 2 xác định (Nhiệm vụ và giải pháp trọng tâm): Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, xác định rõ phạm vi quản lý nhà nước giữa các bộ, ngành với chính quyền địa phương, giữa trách nhiệm tập thể với trách nhiệm cá nhân; thực hiện nghiêm công tác quản lý nhà nước, khắc phục tình trạng chồng chéo, buông lỏng quản lý. Tại điểm 5 mục III xác định: Kiện toàn tổ chức bộ máy các cơ quan có chức năng, nhiệm vụ bảo đảm TTATGT từ Trung ương đến địa phương theo hướng thu gọn đầu mối, tinh giản biên chế, nâng cao hiệu lực, khắc phục tình trạng chồng chéo chức năng, nhiệm vụ. Tại Nghị quyết số 123/NQ-CP ngày 31/8/2020 phiên họp Chính phủ chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 8 năm 2020, trong đó Chính phủ đã chỉ đạo đổi mới chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Thanh tra giao thông phù hợp với vai trò, trách nhiệm quản lý nhà nước của Bộ Giao thông vận tải về giao thông đường bộ, không chồng chéo, trùng lắp với chức năng, nhiệm vụ của lực lượng Cảnh sát giao thông. Tại Kết luận của lãnh đạo Chính phủ tại Thông báo số 81/TB-VPCP ngày 06/3/2020 của Văn Phòng Chính phủ về xây dựng Luật bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ: Để khắc phục tình trạng có quá nhiều lực lượng kiểm tra, kiểm soát, xử lý vi phạm trên đường thì nên quy định theo hướng giao lực lượng Cảnh sát giao thông chịu trách nhiệm chủ yếu trong công tác này.

Trong dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ đã quy định hoạt động tuần tra, kiểm soát được giao cho lực lượng Cảnh sát giao thông chịu trách nhiệm; Luật Đường bộ quy định Thanh tra giao thông thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm việc thực hiện quy định về kết cấu hạ tầng đường bộ; vận tải đường bộ tại đơn vị vận tải, bến, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ. Như vậy các quy định này đảm bảo không trùng chéo nhiệm vụ giữa hai lực lượng.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không bổ sung nội dung quy định tổ chức lực lượng trực tiếp tuần tra, kiểm soát trên tuyến giao thông của lực lượng

Thanh tra giao thông vào Luật này.

5.2. Căn cứ dừng phương tiện tham gia giao thông đường bộ để kiểm tra, kiểm soát (Điều 61 nay là Điều 63)

- Có ý kiến đề nghị tại điểm a khoản 1 (nay là khoản 1), đề nghị quy định cụ thể để tránh việc lạm quyền, vi phạm quyền con người, quyền công dân.

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, chỉnh sửa vào khoản 1 quy định: “Cảnh sát giao thông được dừng phương tiện tham gia giao thông để kiểm tra, kiểm soát khi phát hiện hành vi vi phạm pháp luật hoặc có căn cứ xác định có hành vi vi phạm pháp luật về trật an, an toàn giao thông đường bộ hoặc vi phạm pháp luật khác” để đảm bảo nguyên tắc mọi hành vi vi phạm pháp luật của phương tiện đang tham gia giao thông phải bị ngăn chặn kịp thời, trong dự thảo Luật không đề cập đến “dừng phương tiện khi có dấu hiệu vi phạm pháp luật”. Thực tiễn hiện nay, lực lượng Cảnh sát giao thông đang thực hiện theo các quy định này tại Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và Thông tư của Bộ Công an quy định về quy trình tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính về giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông.

- Có ý kiến đề nghị tại điểm b khoản 1 (nay là khoản 2), bổ sung nội dung sau: “Điều khiển phương tiện tham gia giao thông chở hàng vượt quá khổ giới hạn, vượt quá trọng tải cho phép của cầu, đường”.

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, chỉnh sửa vào khoản 2 Điều 63 nội dung: “Thực hiện theo mệnh lệnh, kế hoạch tuần tra, kiểm soát của cấp có thẩm quyền để phát hiện hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ mà buộc phải dừng phương tiện để kiểm soát mới phát hiện được” để bảo đảm tính bao quát của căn cứ này trong kiểm soát trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Có ý kiến đề nghị bỏ khoản 2 hoặc chuyển về Điều 65.

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, chỉnh sửa vào khoản 3 Điều 53 nội dung: “3. Trường hợp giấy tờ quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này đã được tích hợp vào tài khoản định danh điện tử thì việc xuất trình, kiểm tra có thể thực hiện thông qua tài khoản định danh điện tử”. Để phù hợp với triển khai Đề án 06 ngày 06/01/2022 về phát triển ứng dụng dữ liệu về dân cư, định danh và xác thực điện tử phục vụ chuyển đổi số quốc gia giai đoạn 2022 - 2025, tầm nhìn đến năm 2030, theo đó sẽ tích hợp các giấy tờ của người điều khiển phương tiện, phương tiện vào tài khoản định danh điện tử. Nghị định số 59/2022/NĐ-CP ngày 05/9/2022 về định danh và xác thực điện tử quy định: Khi chủ thẻ danh tính điện tử sử dụng tài khoản định danh điện tử mức độ 2 trong các hoạt động, giao dịch điện tử thì có giá trị tương đương với việc xuất trình giấy tờ, tài liệu để chứng minh thông tin đã được tích hợp vào tài khoản

định danh điện tử. Phù hợp với việc ứng dụng khoa học công nghệ vào trong quản lý nhà nước về TTATGT đường bộ, đáp ứng Chương trình chuyển đổi số Quốc gia theo chỉ đạo của Ban chấp hành Trung ương Đảng, Cải cách hành chính, tạo thuận lợi cho người dân khi giải quyết các thủ tục hành chính.

5.3. Phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Điều 62 nay là Điều 64)

- Có ý kiến đề nghị tại khoản 2 (nay là khoản 6), bổ sung nội dung giao Bộ trưởng Bộ Công an quy định cụ thể quy trình thực hiện.

Thực hiện Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020); ngày 31/12/2021, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 135/2021/NĐ-CP quy định về danh mục, việc quản lý, sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ và quy trình thu thập, sử dụng dữ liệu thu được từ phương tiện, thiết bị kỹ thuật do cá nhân, tổ chức cung cấp để phát hiện vi phạm hành chính. Tại Nghị định đã quy định đầy đủ trình tự, thủ tục các bước tiếp nhận, lý tin báo, phản ánh, dữ liệu thu thập được từ phương tiện kỹ thuật của tổ chức, cá nhân để xử lý vi phạm hành chính.

Vì vậy, tiếp thu ý kiến ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, chỉnh sửa vào khoản 6 Điều 64 nội dung: “6. Tiếp nhận, xử lý tin báo, phản ánh, kiến nghị, dữ liệu thu thập được từ phương tiện, thiết bị kỹ thuật của tổ chức, cá nhân theo quy định của Chính phủ”, để bảo đảm không trùng chéo, xung đột với Luật Xử lý vi phạm hành chính.

- Có ý kiến đề nghị tại khoản 4 (nay là khoản 7), làm rõ biện pháp nghiệp vụ khác.

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, chỉnh sửa vào khoản 7 Điều 64 nội dung: “Biện pháp khác theo quy định của pháp luật” để phù hợp với các quy định của pháp luật khác như tố tụng hình sự, thanh tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo... cơ quan chức năng thông qua công tác điều tra, xác minh, tranh tra, giải quyết, khiếu nại tố cáo... phát hiện vi phạm hành chính, bảo đảm bao quát hết các biện pháp phát hiện vi phạm thông qua các biện pháp công tác chuyên ngành được quy định ở các Luật khác.

5.4. 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 (Điều 63 nay là Điều 65)

- Có ý kiến đề nghị tại Điều 63 (nay là Điều 65), nghiên cứu quy định huy động người, phương tiện cho thống nhất quy định của luật trưng mua, trưng dụng tài sản.

UBTVQH thấy rằng, tại Luật Trưng mua, trưng dụng tài sản đã có quy định các trường hợp được trưng mua, trưng dụng tài sản; điều kiện trưng mua, trưng dụng tài sản; thẩm quyền quyết định trưng mua, trưng dụng tài sản. Cụ thể tại Điều 5 quy định: “Việc trưng mua, trưng dụng tài sản chỉ được thực hiện khi Nhà nước có nhu cầu sử dụng tài sản mà các biện pháp huy động khác không thực hiện được, thuộc một trong các trường hợp sau đây: (1). Khi đất nước trong tình trạng chiến tranh hoặc trong tình trạng khẩn cấp về quốc phòng theo quy định của pháp luật về quốc phòng và pháp luật về tình trạng khẩn cấp; (2). Khi an ninh quốc gia có nguy cơ bị đe dọa theo quy định của pháp luật về an ninh quốc gia; (3). Khi mục tiêu quan trọng về an ninh quốc gia có khả năng bị xâm phạm hoặc cần được tăng cường bảo vệ theo quy định của pháp luật về quốc phòng và pháp luật về an ninh quốc gia; (4). Khi phải đối phó với nguy cơ hoặc để khắc phục thảm họa do thiên tai, dịch bệnh gây ra trên diện rộng hoặc nếu không ngăn chặn kịp thời sẽ gây hậu quả nghiêm trọng đến tính mạng, sức khỏe và tài sản của nhân dân, tài sản của Nhà nước. Tại Điều 6. Hình thức và hiệu lực của quyết định trưng mua, trưng dụng tài sản: (1). Quyết định trưng mua tài sản phải được thể hiện bằng văn bản. (2). Quyết định trưng dụng tài sản phải được thể hiện bằng văn bản; trường hợp đặc biệt không thể ra quyết định bằng văn bản thì người có thẩm quyền quyết định trưng dụng tài sản được quyết định trưng dụng tài sản bằng lời nói để thực hiện nhiệm vụ được giao nhưng phải có giấy xác nhận. (3). Quyết định trưng mua, trưng dụng tài sản có hiệu lực thi hành kể từ thời điểm ký ban hành. Tại Điều 24. Thẩm quyền quyết định trưng dụng tài sản: (1). Bộ trưởng Bộ Tài chính, Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Bộ trưởng Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Bộ trưởng Bộ Y tế, Bộ trưởng Bộ Công thương, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình quyết định trưng dụng tài sản quy định tại Điều 23 của Luật này. (2). Người có thẩm quyền quy định tại khoản 1 Điều này không được phân cấp thẩm quyền quyết định trưng dụng tài sản.

Tuy nhiên ở đây, trong quá trình thực thi nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát, chỉ huy điều khiển giao thông, điều tra giải quyết tai nạn giao thông của lực lượng Cảnh sát giao thông sẽ có những tình huống phát sinh, cấp bách ngoài dự kiến ngay tại hiện trường như cấp cứu người bị tai nạn giao thông, truy bắt tội phạm, người gây tai nạn giao thông bỏ chạy, do vậy cần thiết cho phép lực lượng Cảnh sát giao thông được phép huy động người, phương tiện, thiết bị dân sự trong một số trường hợp đặc biệt để đảm bảo khả năng hoàn thành nhiệm vụ... Qua rà soát hệ thống pháp luật hiện hành, một số Luật trong lĩnh vực an ninh trật tự, an toàn xã hội, quốc phòng đều quy định về thẩm quyền này và không trùng chéo với Luật Trưng mua, trưng dụng tài sản như: khoản 16 Điều 16 Luật Công an nhân

dân, Điều 22 Luật Cảnh vệ, Điều 16 Luật Cảnh sát biển Việt Nam, Điều 18 Luật Biên phòng Việt Nam, Điều 16 Luật Cảnh sát cơ động.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như tại khoản 5 Điều 62 và Điều 65 dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị quy định rõ người chủ phương tiện, thiết bị dân sự được người có thẩm quyền huy động trong trường hợp cấp bách thì phải chấp hành việc huy động này.

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, bổ sung vào Điều 65 dự thảo Luật theo hướng: “Cơ quan, tổ chức, cá nhân được huy động có trách nhiệm chấp hành quyết định, yêu cầu của Cảnh sát giao thông theo quy định tại khoản 1 Điều này”.

5.5. Trang bị, sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, vũ khí, công cụ hỗ trợ (Điều 64 nay là Điều 67)

- Có ý kiến đề nghị bỏ Khoản 1, vì đã được quy định trong pháp luật chuyên ngành.

UBTVQH thấy rằng, hiện nay tình hình TTATGT đường bộ tiếp tục có những diễn biến phức tạp, dự thảo Luật giao cho lực lượng Cảnh sát giao thông chủ trì thực hiện nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát bảo đảm TTATGT, để bảo đảm cho lực lượng Cảnh sát giao thông hoàn thành nhiệm vụ được giao cần có quy định ưu tiên đầu tư các phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ chuyên ngành hiện đại cho lực lượng Cảnh sát giao thông. Các phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, công cụ hỗ trợ trang bị cho lực lượng Cảnh sát giao thông để thực hiện nhiệm vụ có tính chất đặc thù của công tác bảo đảm TTATGT đường bộ như: Hệ thống giám sát, thiết bị chỉ huy giao thông thông minh, hệ thống cân kiểm tra tải trọng xe cơ giới... để phục vụ giám sát hoạt động giao thông, an ninh trật tự, phát hiện vi phạm giao thông...; đồng thời nghiên cứu các Luật về quốc phòng, an ninh như Luật Cảnh sát biển, Luật Biên phòng, Luật Cảnh sát cơ động đều có quy định trang bị, phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ cho các lực lượng có tính chất đặc trưng theo nhiệm vụ được giao.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như tại khoản 1 Điều 67 dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị tại khoản 3 (nay là khoản 1 Điều 68), bổ sung quy định cụ thể hệ thống giám sát và thống nhất về quy chuẩn giữa các địa phương đang triển khai.

UBTVQH thấy rằng, để phục vụ công tác giám sát tình hình TTATGT đường bộ, Bộ Công an, Ủy ban nhân dân nhiều tỉnh, thành phố đã đầu tư xây dựng Hệ thống giám sát giao thông đường bộ. Tại điểm d khoản 1 Điều 68 dự thảo Luật đã quy định giao: Bộ trưởng Bộ Công an ban hành quy chuẩn kỹ thuật

quốc gia; quy định xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và sử dụng Hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, thiết bị chỉ huy giao thông thông minh.

5.6. Ngăn chặn hành vi gây tổn hại đến danh dự, nhân phẩm, tính mạng, sức khỏe, chống người thi hành công vụ (Điều 66 nay là Điều 70)

Một số ý kiến đề nghị quy định cụ thể để bảo đảm thẩm quyền cho người thi hành công vụ và quyền con người, quyền công dân.

UBTVQH thấy rằng, việc sử dụng vũ khí đã được quy định cụ thể trong Luật Quản lý sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ; đồng thời trong Luật Xử lý vi phạm hành chính, Bộ Luật Hình sự đã quy định cụ thể về “Phòng vệ chính đáng” để người thi hành công vụ áp dụng trong từng tính huống cụ thể. Chính phủ cũng đã hành Nghị định số 208/2013/NĐ-CP ngày 17/12/2013 quy định cụ thể các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý hành vi chống người thi hành công vụ. Do vậy nếu quy định cụ thể vào Luật này sẽ không đầy đủ, trùng chéo với các Luật khác.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như tại khoản 1 Điều 70 dự thảo Luật.

6. Về chỉ huy, điều khiển giao thông (Chương VI)

Chỉ huy, điều khiển giao thông đối với trường hợp sử dụng lòng đường, hè phố vào mục đích khác (Điều 69)

- Có ý kiến đề nghị cần quy định cụ thể các trường hợp ngăn đường, cung đường, thời gian ngăn đường vì các mục đích khác để không ảnh hưởng đến giao thông chung (02 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, để bảo đảm tính khái quát, ổn định của dự thảo Luật, tại khoản 1 đã quy định lòng đường, hè phố sử dụng vào mục đích khác khi tổ chức các sự kiện chính trị, hoạt động văn hóa, thể thao. Việc tổ chức thực hiện liên quan đến các trường hợp ngăn đường, cung đường, thời gian ngăn đường, căn cứ tình huống, quy mô, tính chất có phương án bảo đảm linh hoạt, phù hợp thực tế.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

- Đề nghị kế thừa Luật GTĐB năm 2008, quy định cụ thể hơn về cơ quan có thẩm quyền được cấp phép sử dụng lòng đường, lề đường vào việc khác (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, quy định tại Điều 69 dự thảo Luật về Chỉ huy, điều khiển giao thông đối với trường hợp sử dụng lòng đường, hè phố đã kế thừa có chọn lọc Luật GTĐB năm 2008 và phù hợp với phạm vi điều chỉnh của Luật TTATGT đường bộ. Quy định chi tiết về trình tự, thủ tục, thẩm quyền cấp phép

sử dụng lòng đường, lề đường vào việc khác sẽ tiếp thu, điều chỉnh **đầy đủ** tại khoản 3 Điều 69 dự thảo Luật (Chính phủ ban hành **Nghị định** quy định chi tiết việc sử dụng lòng đường, hè phố vào mục đích khác).

Vì vậy, UBND tỉnh đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị làm rõ quy định về hệ phố phải thống nhất với dự thảo Luật Đường bộ (01 ý kiến)

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBND tỉnh đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát quy định về hệ phố trong Luật Đường bộ theo hướng bảo đảm thống nhất, chặt chẽ.

- Có ý kiến đề nghị làm rõ thẩm quyền, trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải, Sở giao thông vận tải về việc thông báo phân luồng giao thông nữa không (01 ý kiến)

UBND tỉnh thấy rằng, **việc tổ chức giao thông**, phân luồng giao thông không thuộc phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật TTATGT đường bộ, mà thuộc phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật Đường bộ.

Vì vậy, UBND tỉnh đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

7. Về giải quyết tai nạn giao thông đường bộ (Chương VII)

7.1. Trách nhiệm của người điều khiển phương tiện, người liên quan và người có mặt tại hiện trường vụ tai nạn giao thông đường bộ (Điều 73)

Có ý kiến đề nghị rà soát quy định về giải quyết ùn tắc giao thông quy định thống nhất với dự thảo Luật Đường bộ (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBND tỉnh đã chỉ đạo rà soát, chỉnh lý quy định về giải quyết ùn tắc giao thông bảo đảm đồng bộ, thống nhất với các luật có liên quan, không bị chồng chéo.

7.2. Phát hiện, tiếp nhận, xử lý tin báo tai nạn giao thông đường bộ (Điều 74)

- Khoản 3, có ý kiến đề nghị quy định như sau: “Cơ sở y tế cấp cứu ban đầu người bị tai nạn do tai nạn giao thông đường bộ có trách nhiệm báo ngay cho cơ quan công an nơi gần nhất và thực hiện xét nghiệm nồng độ cồn trong máu cho những trường hợp quy định theo yêu cầu của cơ quan công an hoặc theo chỉ định của bác sĩ. Đối với cơ sở y tế không đủ điều kiện xét nghiệm, phải lấy mẫu máu bảo quản và chuyển mẫu máu theo đúng quy định đến cơ sở xét nghiệm”, đồng thời cần có cơ chế đảm bảo kinh phí thực hiện nội dung này cho các cơ sở y tế (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBND tỉnh đã chỉ đạo rà soát, chỉnh lý dự thảo luật và thay cụm từ “cơ sở y tế” thành cụm từ “cơ sở khám bệnh, chữa bệnh”

như một số ĐBQH đã có ý kiến tham gia tại Tổ (khoản 1, 3 Điều 78; khoản 2 Điều 79; khoản 3 Điều 81 dự thảo Luật đã được tiếp thu, chỉnh lý).

- Khoản 4, có ý kiến đề nghị bỏ khoản này vì không cần thiết và có thể gây chậm trễ trong xử lý tai nạn giao thông (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, doanh nghiệp bảo hiểm đến để phối hợp giải quyết, khắc phục hậu quả bảo đảm vấn đề an sinh xã hội theo quy định tại Nghị định số 67/2023/NĐ-CP ngày 06/9/2023 của Chính phủ. Thực tế khi xảy ra vụ TNGT thì lái xe hoặc chủ xe đã thông báo ngay cho doanh nghiệp bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm nhưng doanh nghiệp không đến để phối hợp, về sau khó giải quyết bồi thường bảo hiểm.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép giữ quy định này như dự thảo Luật Chính phủ trình.

7.3. Điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ (Điều 76)

- Khoản 1, điểm b, một số ý kiến đề nghị thay cụm từ “điều tra quân sự” bằng cụm từ “điều tra hình sự quân đội” cho đúng thuật ngữ chuyên ngành (02 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, chỉnh lý thay cụm từ “điều tra quân sự” bằng cụm từ “điều tra hình sự quân đội” cho đúng thuật ngữ chuyên ngành và quy định ở văn bản dưới luật (tại khoản 4 Điều 80 dự thảo Luật).

- Khoản 2, có ý kiến đề nghị bổ sung nội dung “truy tìm người, phương tiện gây tai nạn” (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo bổ sung 01 điểm quy định về truy tìm phương tiện, người điều khiển phương tiện gây tai nạn (tại điểm e khoản 2 Điều 80 dự thảo Luật đã được tiếp thu, chỉnh lý).

- Khoản 4, có ý kiến đề nghị cân nhắc quy định giao Bộ trưởng Bộ Công an quy định quy trình giải quyết tan nạn GTĐB, vì nội dung liên quan đến cả Bộ luật Hình sự và Bộ luật Tố tụng hình sự (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, dự thảo Luật giao Bộ trưởng Bộ Công an quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của lực lượng Cảnh sát giao thông. Đây là những vụ tai nạn giao thông được giải quyết theo thủ tục hành chính, không phải theo pháp luật tố tụng hình sự.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép giữ quy định này như dự thảo Luật Chính phủ trình.

- Có ý kiến cho rằng, nếu giao Công an cấp tỉnh thẩm quyền giải quyết tai nạn giao thông trên quốc lộ thì không phù hợp với địa hình vùng núi đi lại khó khăn có thể gây chậm trễ trong giải quyết (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, Điều 80 dự thảo Luật không quy định cụ thể phân cấp thẩm quyền điều tra, giải quyết tai nạn giao thông và tại khoản 4 Điều này đã giao Bộ trưởng Bộ Công an quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông của lực lượng Cảnh sát giao thông.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép giữ nguyên như dự thảo Luật.

7.4. Một số nội dung khác của Chương VII

- *Tại các Điều 74, 75 và 76, có ý kiến đề nghị cân nhắc quy định về “cơ quan gần nhất”, vì chưa đúng là cơ quan có thẩm quyền giải quyết vụ việc; ngoài ra việc khám nghiệm hiện trường nếu có dấu hiệu tội phạm hình sự phải có sự tham gia giám sát của Viện kiểm sát nhân dân, nên đề nghị quy định cho phù hợp (01 ý kiến).*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, bổ sung, chỉnh lý “Ủy ban nhân dân nơi gần nhất” tại điểm a, b khoản 1, điểm c khoản 2 Điều 77 và khoản 1, 4 Điều 78; “cơ quan Công an nơi gần nhất” tại khoản 3 Điều 78 dự thảo Luật đã được tiếp thu, chỉnh lý).

- *Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định người liên quan đến vụ tai nạn phải chụp hình hiện trường khi xảy ra tai nạn (01 ý kiến);*

UBTVQH thấy rằng, Nếu quy định người liên quan đến vụ tai nạn phải chụp hình hiện trường khi xảy ra tai nạn sẽ không khả thi, vì người liên quan đến vụ tai nạn có thể bị thương phải được đưa đi cấp cứu hoặc họ không biết chụp ảnh hiện trường có thể bị xóa hoặc tạo thêm dấu vết mới. Việc chụp ảnh hiện trường vụ tai nạn giao thông phải do người tiến hành (người chủ trì) khám nghiệm hiện trường thực hiện hoặc yêu cầu.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

- *Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định xác định thiệt hại tài sản để làm cơ sở xem xét cấu thành tội phạm và bồi thường thiệt hại (01 ý kiến);*

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, chỉnh lý, bổ sung quy định về xác định hậu quả thiệt hại do vụ tai nạn giao thông gây ra. Trong đó có thiệt hại về “người” và “tài sản” đã được bổ sung quy định tại điểm b khoản 2 Điều 80 dự thảo Luật đã được tiếp thu, chỉnh lý.

- *Có ý kiến đề nghị rà soát cho thống nhất với các quy định của pháp luật về cứu hộ cứu nạn, điều tra giải quyết tai nạn giao thông (01 ý kiến);*

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, chỉnh lý quy định về “cứu nạn, cứu hộ” bảo đảm đồng bộ, thống nhất với các luật có liên quan, không bị chồng chéo.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung trách nhiệm các tổ chức chính trị xã hội, tổ chức xã hội như Hội chữ thập đỏ trong việc tham gia cấp cứu, hỗ trợ kịp thời giải quyết tai nạn giao thông (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, việc cấp cứu người bị nạn, hỗ trợ kịp thời giải quyết tai nạn giao thông là trách nhiệm chung của toàn xã hội, do cơ quan Công an chủ trì và các tổ chức, cá nhân khác phối hợp và đã được quy định tại khoản 1 Điều 79 trong dự thảo Luật.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định về thành lập quỹ giảm thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra để có cơ chế, chính sách bền vững để tái đầu tư vào việc bảo đảm cho trật tự, an toàn giao thông (02 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH báo cáo như sau:

- Luật Giao thông đường bộ năm 2008 tuy đã có quy định về trách nhiệm của cá nhân, cơ quan, tổ chức khi xảy ra tai nạn giao thông đường bộ nhưng chưa quy định cụ thể về công tác giải quyết tai nạn giao thông đường bộ, nhất là việc quy định về Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ; tại kỳ họp thứ 6 Quốc hội khóa XV đã có nhiều ý kiến đề nghị bổ sung quy định về Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ vào dự án Luật, trên cơ sở ý kiến tham gia, Chính phủ đề nghị bổ sung Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ vào dự án Luật, vì:

- Khi xảy ra tai nạn giao thông đường bộ là có hậu quả thiệt hại về người và tài sản, nếu không có quỹ để giảm thiểu những hậu quả thiệt hại này thì sẽ làm cho những nạn nhân trong vụ tai nạn giao thông, thân nhân, gia đình của họ thêm nhiều gánh nặng, thậm trí có thể kiệt quệ về kinh tế, bất ổn về tinh thần, dẫn đến kìm hãm sự phát triển của kinh tế - xã hội. Đa số nạn nhân trong các vụ tai nạn giao thông là những người đang trong độ tuổi lao động, là nguồn thu nhập chính của gia đình và là lực lượng lao động để phát triển kinh tế - xã hội, vì vậy gia đình họ không những bị mất đi nguồn thu nhập chính mà còn phải chi phí thuốc men, chạy chữa hoặc khắc phục những hư hỏng thiệt hại về tài sản, mất phương tiện đi lại, sản xuất, làm ăn..., từ đó làm tăng gánh nặng cho sự phát triển kinh tế - xã hội.

- Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ được quy định trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ sẽ tạo cơ sở pháp lý đủ mạnh, rõ ràng để triển khai việc hỗ trợ nạn nhân do tai nạn giao thông đường bộ gây ra; hỗ trợ cho các lực lượng tham gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; hỗ trợ xây dựng công trình, thiết bị phòng ngừa, hạn chế tổn thất, thiệt hại do tai

nạn giao thông đường bộ gây ra; khắc phục hậu quả vụ tai nạn giao thông, giảm thiểu thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra.

- Khi có Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ, kinh phí phục vụ cho việc giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ sẽ là nguồn tài chính xã hội hóa, không phụ thuộc hoàn toàn vào nguồn ngân sách của Nhà nước và Quỹ bảo hiểm xe cơ giới để giải quyết nhanh chóng, kịp thời, khắc phục được tối đa, giảm thiểu được những thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra.

- Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ sẽ huy động được tối đa nguồn lực và phát huy được sự chung tay chia sẻ của toàn xã hội hỗ trợ về tinh thần, vật chất cho những người không may bị nạn trong vụ tai nạn giao thông, thân nhân, gia đình của người bị tai nạn để họ nhanh chóng ổn định, trở lại cuộc sống thường ngày, ngoài ra nguồn quỹ này cũng khích lệ các lực lượng thực hiện công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ ngày một tốt hơn và huy động tối đa mọi nguồn lực xã hội chung tay tham gia công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ, từ đó sẽ giảm tai nạn giao thông đường bộ và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội.

Với các lý do nêu trên, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho bổ sung quy định này thành 01 điều trong dự thảo Luật, như sau:

"Điều 82. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ

1. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ là quỹ tài chính Nhà nước ngoài ngân sách, được hình thành ở Trung ương để huy động nguồn lực xã hội hỗ trợ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ.

2. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ được hình thành từ các nguồn tài chính sau đây:

- a) Đóng góp tự nguyện của các tổ chức, cá nhân trong nước, ngoài nước;*
- b) Nguồn điều tiết từ Quỹ bảo hiểm xe cơ giới gồm cả quỹ bảo hiểm xe cơ giới bắt buộc trách nhiệm của chủ xe cơ giới và bảo hiểm tự nguyện;*
- c) Từ phần trích của nguồn tiền xử phạt vi phạm hành chính về trật tự an toàn giao thông đường bộ;*
- d) Từ phần trích của nguồn thu đấu giá biển số xe.*

3. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ được ưu tiên chi các hoạt động sau đây:

- a) Hỗ trợ nạn nhân do tai nạn giao thông đường bộ gây ra;*
- b) Hỗ trợ cho các lực lượng tham gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ;*

c) Hỗ trợ xây dựng công trình, thiết bị phòng ngừa, hạn chế tổn thất, thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra;

d) Hỗ trợ việc nghiên cứu giải pháp phòng ngừa, giảm thiểu thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra;

đ) Hỗ trợ khen thưởng tổ chức, cá nhân có thành tích trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ;

e) Hỗ trợ hợp tác quốc tế về giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ.

4. Nguyên tắc hoạt động của Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ:

a) Không vì mục đích lợi nhuận;

b) Quản lý, sử dụng đúng mục đích, đúng pháp luật, kịp thời, hiệu quả, bảo đảm công khai, minh bạch;

c) Hỗ trợ cho các hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ mà ngân sách nhà nước chưa đầu tư hoặc chưa đáp ứng yêu cầu;

5. Chính phủ quy định chi tiết khoản 3 Điều này; quy định việc thành lập, quản lý, sử dụng Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ."

8. Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

8.1. Trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Điều 79)

- Khoản 2, có ý kiến đề nghị giao Bộ Công an chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, cơ quan, tổ chức để xây dựng nội dung, chương trình, phương pháp tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật (01 ý kiến)

UBTVQH thấy rằng, nội dung này đã quy định tại khoản 2 Điều 6 dự thảo Luật. Cơ quan soạn thảo sẽ nghiên cứu và chỉnh lý, bổ sung câu từ bảo đảm tính đầy đủ, chặt chẽ. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép giữ quy định này như dự thảo Luật.

- Khoản 2, đề nghị quy định rõ cơ quan quản lý về TTATGTĐB là Bộ Công an và cơ quan công an ở các cấp (01 ý kiến)

Trên cơ sở nghiên cứu, tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, chỉnh sửa, bổ sung khoản 2 Điều 79 (nay là điều 84) như sau: "Bộ Công an là đầu mối giúp Chính phủ thực hiện thống nhất quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; xây dựng lực lượng Cảnh sát giao thông chính quy, tinh nhuệ, hiện đại đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ". UBTVQH thấy rằng giao Bộ Công an là đầu mối tham mưu cho Chính phủ trong quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ là

phù hợp, các bộ, ngành khác theo chức năng, nhiệm vụ chịu trách nhiệm quản lý nhà nước về một hoặc một số nội dung trong trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Giữa các Bộ có sự phân công hợp lý và sự phối hợp chặt chẽ trong quản lý nhà nước từ trung ương đến địa phương. Đối với Bộ Công an sẽ có quy định tại các văn bản thuộc thẩm quyền ban hành của Bộ trưởng Bộ Công an về phân công, phân cấp trách nhiệm trong quản lý nhà nước trong lĩnh vực này giữa các cơ quan thuộc Bộ và Công an cấp tỉnh, cấp huyện, cấp xã.

- Khoản 3, một số ý kiến đề nghị bổ sung quy định về trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải trong việc xử lý và quản lý các đề xuất về nghiên cứu phát triển thử nghiệm thí điểm phương tiện giao thông thông minh; điều kiện bảo đảm an toàn, trách nhiệm khi xảy ra tai nạn khi thử nghiệm phương tiện giao thông thông minh (02 ý kiến)

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, nghiên cứu, chỉnh lý dự thảo Luật giao Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới, xe máy chuyên dùng do đó các nội dung liên quan đến việc xử lý và quản lý các đề xuất về nghiên cứu phát triển thử nghiệm thí điểm phương tiện giao thông thông minh; điều kiện bảo đảm an toàn, trách nhiệm khi xảy ra tai nạn khi thử nghiệm phương tiện giao thông thông minh thuộc trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải.

- Khoản 3, đề nghị làm rõ vai trò, trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải trong đào tạo, sát hạch lái xe (01 ý kiến)

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, nghiên cứu, chỉnh lý dự thảo Luật như sau: “Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe; chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới, xe máy chuyên dùng theo quy định của Luật này”.

- Khoản 3, đề nghị chỉ giao một cho một cơ quan (Bộ Giao thông vận tải) chủ trì thực hiện và chịu trách nhiệm chính (01 ý kiến)

UBTVQH thấy rằng, việc xây dựng Luật luôn bám sát quan điểm chỉ đạo xuyên suốt của Đảng tại Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII: *Một cơ quan thực hiện nhiều việc và một việc chỉ giao một cơ quan chủ trì thực hiện và chịu trách nhiệm chính*. Nên đối với từng nhiệm vụ quản lý nhà nước, trong các điều, khoản của dự thảo Luật đã thể hiện rõ nội dung này theo đúng chức năng, nhiệm vụ của từng bộ, ngành, không có sự chồng chéo, không làm thay. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép giữ quy định này như dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung một khoản quy định về trách nhiệm của Ngân hàng Nhà nước Việt Nam; cần thống nhất với mẫu giấy biên nhận thể chấp trên toàn quốc để các cơ quan có thẩm quyền tra cứu khi cấp giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (01 ý kiến)

UBTVQH thấy rằng, tại khoản 7 Điều 84 quy định về trách nhiệm quản lý nhà nước quy định: “7. 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”. Do đó, sau khi Luật được ban hành, Chính phủ sẽ giao nhiệm vụ các Bộ, Ngành theo chức năng nhiệm vụ có hướng dẫn cụ thể để triển khai thực hiện.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định trách nhiệm Bộ Giáo dục đào tạo trong tuyên truyền, phổ biến kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông cho học sinh, sinh viên (01 ý kiến)

UBTVQH thấy rằng, tại khoản 4 Điều 6 Dự thảo Luật hiện nay đã thể hiện cụ thể nội dung này: “4. Cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục và đào tạo chủ trì, phối hợp với cơ quan Công an tích hợp, lồng ghép kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ vào chương trình giảng dạy trong nhà trường và các cơ sở giáo dục khác phù hợp với từng ngành học, cấp học”, do đó đề nghị giữ nguyên theo Dự thảo.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung một điều quy định về trách nhiệm của Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên trong việc tuyên truyền, vận động, giám sát việc thực thi pháp luật (01 ý kiến)

UBTVQH thấy rằng, tại khoản 5 Điều 6 Dự thảo Luật hiện nay đã quy định nội dung này: “5. Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên của Mặt trận có trách nhiệm phối hợp với cơ quan hữu quan và chính quyền địa phương tuyên truyền, vận động Nhân dân thực hiện pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ”, do đó đề nghị giữ nguyên theo Dự thảo.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định về trách nhiệm của các ngành, các cơ quan liên quan trong bảo đảm an toàn giao thông đối với học sinh, cơ chế trong việc giáo dục học sinh để bảo đảm có kiến thức về an toàn giao thông, tự bảo vệ thân mình và có ý thức tự giác chấp hành pháp luật (01 ý kiến)

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, nghiên cứu bổ sung vào Điều 5 (Chính sách của nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ) dự thảo Luật, Điều 6 (Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ).

- Có ý kiến đề nghị quy định bắt buộc học sinh từ 16-18 tuổi phải được học tập, phổ biến pháp luật về TTATGTĐB trước khi tham gia giao thông (01 ý kiến)

UBTVQH thấy rằng, nội dung này đã được thể hiện tại khoản 7 Điều 52 (nay là khoản 7 Điều 57) dự thảo Luật: “7. Cơ sở giáo dục, đào tạo có trách nhiệm hướng dẫn kỹ năng lái xe gắn máy an toàn cho học sinh từ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi để tham gia giao thông đường bộ theo nội dung, chương trình do Bộ trưởng Bộ Giáo dục và Đào tạo quy định”. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép giữ quy định này như dự thảo Luật.

8.2. Một số nội dung khác của Chương VIII

- Một số ý kiến đề nghị rà soát các nội dung ủy quyền quy định chi tiết trong dự thảo Luật, đối với những nội dung đang thực hiện tốt, nội dung làm hạn chế quyền con người, quyền công dân thì cần quy định cụ thể hoặc quy định mang tính nguyên tắc trong Luật (02 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, nghiên cứu chỉnh lý dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị rà soát các nội dung giao Chính phủ quy định chi tiết, cần chỉ rõ bộ chủ quản, chịu trách nhiệm quản lý như hiện hành (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, có những nội dung cần giao Chính phủ quy định chi tiết vì liên quan đến chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của nhiều bộ, ngành, địa phương, nên trong nghị định của Chính phủ sẽ quy định cụ thể bộ, ngành chủ quản nào phải chịu trách nhiệm quản lý nhà nước về nhiệm vụ hoặc nhóm nhiệm vụ cụ thể gì, tương tự như các nghị định hiện hành, không thể quy định chi tiết ngay trong Luật được. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép giữ quy định này như dự thảo Luật.

9. Về các nội dung khác của dự thảo Luật

9.1. Về quy định chuyển tiếp (Điều 81)

- Điều 80 (Hiệu lực thi hành), có ý kiến đề nghị quy định cho thống nhất về thời gian có hiệu lực của luật này và Luật Đường bộ cũng như thời điểm hết hiệu lực của Luật GTĐB năm 2008, không tạo khoảng trống pháp luật (01 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, nghiên cứu chỉnh lý dự thảo Luật TTATGT đường bộ để thống nhất với dự thảo Luật Đường bộ.

- Điều 81 (Quy định chuyển tiếp): Một số ý kiến đề nghị bổ sung báo cáo đánh giá tác động, cần nhắc quy định về việc đổi giấy phép lái xe của năm 2012 trở về trước (06 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, việc đổi giấy phép lái xe cấp trước ngày 01/7/2012 nhằm chuẩn hoá dữ liệu về giấy phép lái xe nhằm phục vụ cho công tác quản lý theo Chương trình chuyển đổi số quốc gia, nhằm tích hợp thông tin trên ứng dụng định danh điện tử, cung cấp các tiện ích phát triển, giảm tải thủ tục hành

chính, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân trong việc tham gia giao thông và cho cơ quan Nhà nước trong quản lý giấy phép của người điều khiển phương tiện. Nội dung này đã được cụ thể hoá tại khoản 3 Điều 53 Dự thảo Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ: “3. Trường hợp giấy tờ quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này đã được tích hợp vào tài khoản định danh điện tử thì việc xuất trình, kiểm tra có thể thực hiện thông qua tài khoản định danh điện tử”.

Quá trình xây dựng Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ, qua trao đổi với cơ quan quản lý về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe thuộc Bộ Giao thông vận tải, thực tiễn hiện đang tồn tại song song 2 loại giấy phép lái xe trong đó có giấy phép lái xe thẻ PET và giấy phép lái xe mô tô (không thời hạn) thẻ giấy. Loại thẻ giấy này hiện chưa thể cập nhật lên ứng dụng định danh điện tử do không cập nhật số chứng minh nhân dân hoặc chỉ có số chứng minh nhân dân 9 số; không có ngày tháng năm sinh hoặc có năm sinh nhưng không có ngày, tháng sinh. Việc đổi giấy phép lái xe không chỉ nhằm hoàn thiện cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư phục vụ cho Chính phủ và người dân mà còn phù hợp với thông lệ quốc tế khi Việt Nam tham gia các Công ước, Điều ước quốc tế.

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, sửa đổi theo hướng khuyến khích chuyển đổi giấy phép lái xe không thời hạn sang giấy phép lái xe mới theo lộ trình do Chính phủ quy định.

- Có ý kiến đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định về thành lập quỹ giảm thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra để có cơ chế, chính sách bền vững để tái đầu tư vào việc bảo đảm cho trật tự, an toàn giao thông (02 ý kiến).

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, nghiên cứu chỉnh lý dự thảo Luật.

- Có ý kiến đề nghị lấy ý kiến rộng rãi đối với người dân đối với 2 dự thảo luật để có được sự đồng thuận (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, thực hiện Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, dự thảo Luật đã được đăng tải trên cổng thông tin điện tử của Chính phủ và của Bộ Công an để lấy ý kiến rộng rãi của người dân.

- Có ý kiến đề nghị khi phát hiện vi phạm qua hệ thống giám sát phải thông báo ngay cho người vi phạm để kịp thời răn đe, nhắc nhở, không chờ đến khi đăng kiểm (02 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, thực hiện Luật Xử lý vi phạm hành chính. Chính phủ đã ban hành Nghị định số 135/2021/NĐ-CP ngày 31/12/2021 quy định về danh mục, việc quản lý, sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ và quy trình thu thập, sử dụng dữ liệu thu được từ phương tiện, thiết bị kỹ thuật do cá nhân, tổ chức cung cấp để phát hiện vi phạm hành chính. Theo đó cơ quan chức năng, sau khi phát hiện được vi phạm, nếu không dừng được phương tiện xử lý

ngay tại hiện trường thì sẽ phải gửi thông báo cho người vi phạm đề nghị chấp hành xử lý vi phạm của cơ quan chức năng.

- Có ý kiến cho rằng, theo Tờ trình thì dự thảo Luật đang quy định 17 thủ tục hành chính, trong đó có 12 thủ tục hành chính kế thừa các quy định của Luật GTĐB năm 2008 và 4 thủ tục hành chính luật hóa từ các văn bản dưới luật, đề nghị đánh giá rõ thêm (02 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, thủ tục hành chính ngoài được quy định tại Tờ trình ban hành kèm theo hồ sơ dự án Luật còn được quy định chi tiết tại Biểu mẫu đánh giá tác động của thủ tục hành chính được quy định chi tiết hoặc được sửa đổi, bổ sung trong dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, trong đó mỗi thủ tục hành chính đều được đánh giá chi tiết về căn cứ pháp lý; tính hợp lý của từng bộ phận tạo thành thủ tục hành chính, gồm: Tên thủ tục hành chính, trình tự thực hiện, cách thức thực hiện, thành phần, số lượng hồ sơ, thời hạn giải quyết, đối tượng thực hiện, cơ quan giải quyết, phí, lệ phí thực hiện thủ tục, mẫu đơn, mẫu tờ khai, yêu cầu, điều kiện, kết quả thực hiện, tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát đánh giá rõ thêm về các thủ tục hành chính trong đó đặc biệt là các thủ tục hành chính được luật hóa từ các văn bản dưới luật.

- Điều 29 và Điều 31 quy định liên quan đến người già yếu, có ý kiến đề nghị sửa thành “người cao tuổi” cho thống nhất pháp luật chuyên ngành (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, thuật ngữ người già yếu có nội hàm là người già có sức khỏe yếu, khó khăn trong việc tham gia giao thông nên cần người khác hỗ trợ giúp đỡ, vì vậy UBTVQH đề nghị giữ nguyên như dự thảo Luật cho phù hợp với thực tiễn.

- Có ý kiến đề nghị tăng nặng chế tài xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực an toàn giao thông; bổ sung chế tài xử lý đối với các chủ phương tiện vi phạm GTĐB mà trốn tránh khi bị phát hiện vi phạm thông qua hệ thống camera giám sát khi chưa lập biên bản (01 ý kiến).

UBTVQH thấy rằng, về quy định chế tài xử lý vi phạm hành chính không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật này mà thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Xử lý vi phạm hành chính và giao Chính phủ quy định cụ thể mức phạt đối với từng hành vi vi phạm hành chính. Sau khi Luật này được ban hành, Chính phủ sẽ ban hành Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực TTATGT đường bộ, khi đó căn cứ vào tính chất mức độ, hành vi vi phạm để quy định chế tài xử phạt cho phù hợp. Về bổ sung chế tài xử lý đối với các chủ phương tiện vi phạm GTĐB mà trốn tránh khi bị phát hiện vi phạm thông qua hệ thống camera giám sát khi chưa lập biên bản, Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, bổ sung vào dự thảo Luật các quy định không đăng ký, đăng kiểm, cấp đổi lại giấy phép lái xe đối với các trường hợp không chấp hành xử phạt vi phạm hành chính của cơ quan chức năng.

- Có ý kiến đề nghị nghiên cứu sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 39 Luật Xử lý vi phạm hành chính theo hướng bổ sung quy định cho cơ quan, cá nhân có thẩm quyền được áp dụng ngay biện pháp khắc phục hậu quả như buộc phải hạ tải đối với phần quá tải, dỡ phần quá khổ... (01 ý kiến).

UBTVQH xin ghi nhận ý kiến của ĐBQH, thực hiện Luật Xử lý vi phạm hành chính, Luật GTĐB năm 2008 Chính phủ đã ban hành Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt (sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 123/2021/NĐ-CP ngày 28/12/2021) đã quy định cụ thể các trường hợp vi phạm quá tải, quá khổ phải bị áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả buộc hạ tải phần quá tải và dỡ phần quá khổ.

Trên đây là Báo cáo giải trình, tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Ủy ban Thường vụ Quốc hội trân trọng báo cáo Quốc hội./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Ban soạn thảo dự án Luật;
- Lưu: HC, QPAN.

TM. ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH

Trần Quang Phương

**BÁO CÁO THAM LUẬN
CỦA CÁC ĐƠN VỊ, ĐỊA PHƯƠNG**

Số: /BC-ĐDBQH

Quảng Ngãi, ngày tháng 4 năm 2024

BÁO CÁO

Tổng hợp ý kiến góp ý dự án Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ

Thực hiện Chương trình xây dựng Luật, Pháp lệnh năm 2024 của Quốc hội; yêu cầu của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc lấy ý kiến góp ý đối với dự án Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ trước khi trình Quốc hội xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ 7, Quốc hội khóa XV. Sau khi nghiên cứu và tổ chức lấy ý kiến góp ý ở địa phương, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Ngãi tổng hợp, báo cáo góp ý một số nội dung sau:

1. Về giáo dục kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Điều 7)

Tại khoản 3 Điều 7 dự thảo Luật quy định: “Trường trung học phổ thông và cơ sở giáo dục nghề nghiệp chủ trì, phối hợp với lực lượng Cảnh sát giao thông hướng dẫn kỹ năng lái xe gắn máy an toàn cho học sinh từ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi học tại cơ sở giáo dục đó”. Tuy nhiên, tại khoản 4 Điều 7 dự thảo Luật quy định: “Bộ Giáo dục và đào tạo chủ trì, phối hợp với Bộ Công an và các Bộ, ngành có liên quan xây dựng, tích hợp, lồng ghép kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ vào chương trình giảng dạy trong nhà trường và các cơ sở giáo dục khác phù hợp với từng ngành học, cấp học”. Để nội dung quy định tại 02 khoản trên thống nhất, phù hợp với nhau, đề nghị xem xét, bỏ việc xác định độ tuổi học sinh tại khoản 3 Điều 7 và điều chỉnh lại thành: “Trường trung học phổ thông và cơ sở giáo dục nghề nghiệp chủ trì, phối hợp với lực lượng Cảnh sát giao thông hướng dẫn kỹ năng lái xe gắn máy an toàn cho học sinh học tại cơ sở giáo dục đó”.

2. Về các hành vi bị nghiêm cấm (Điều 9)

Về cấm điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn (tại Khoản 1 Điều 9):

Tán thành quy định như Phương án 1 của Báo cáo giải trình, tiếp thu, chỉnh lý của Ủy ban Thường vụ Quốc hội là quy định cấm hành vi điều khiển phương tiện tham gia GTĐB mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn (kể thừa theo quy định tại khoản 6 Điều 5 Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019, áp dụng đối với tất cả các loại phương tiện giao thông đường bộ). Bởi vì, theo số liệu thống kê về tai nạn giao thông, từ khi lực lượng Công an

triển khai tuần tra, kiểm soát, xử lý người điều khiển phương tiện tham gia giao thông vi phạm về nồng độ cồn, số vụ liên quan đến rượu, bia đã giảm rõ rệt; đồng thời quy định cấm trên đã dần đi vào cuộc sống, được đông đảo người dân đồng tình thực hiện và đang từng bước hình thành văn hoá “đã uống rượu bia, không lái xe”. Mục đích của quy định cấm này nhằm phòng ngừa, làm giảm những rủi ro, thiệt hại tiềm tàng do việc sử dụng rượu, bia mà điều khiển phương tiện giao thông gây ra nhằm bảo vệ được tính mạng, sức khoẻ, tài sản cho người dân, bảo vệ nguồn lực cho xã hội. Đồng thời, quy định trên kế thừa theo quy định tại khoản 6 Điều 5 Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019, áp dụng đối với tất cả các loại phương tiện giao thông đường bộ.

3. Về quy tắc chung (Điều 10).

Tại khoản 3 Điều 10 quy định “*Khi chở trẻ em dưới 10 tuổi và chiều cao dưới 1,35 mét trên xe ô tô mà không có người lớn ngồi cùng, người lái xe phải sử dụng, hướng dẫn sử dụng **thiết bị an toàn cho trẻ em** phù hợp. Khi chở trẻ em dưới 06 tuổi bằng xe gắn máy, xe mô tô mà không có người lớn ngồi cùng phải có **dây đai an toàn hoặc ghế dành riêng cho trẻ em**”*. Tuy nhiên, trong quy định trên, “*thiết bị an toàn cho trẻ em*” trên xe ô tô là thiết bị gì, “*dây đai an toàn*”, “*ghế dành riêng cho trẻ em*” là như thế nào, nếu là quy định bắt buộc thì phải quy định phù hợp theo từng độ tuổi, từng loại xe.

Do vậy, tại Điều 86 dự thảo Luật, cần xem xét, quy định Bộ Khoa học và Công nghệ có trách nhiệm ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về *thiết bị an toàn cho trẻ em* phù hợp theo từng độ tuổi trên xe ô tô và phù hợp với từng loại xe ô tô và quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về *dây đai an toàn hoặc ghế dành riêng cho trẻ em* khi chở bằng xe gắn máy, xe mô tô để có cơ sở đánh giá tính an toàn của các thiết bị này.

4. Về sử dụng tín hiệu còi (Điều 21)

Tại điểm a khoản 1 Điều 21 dự thảo Luật quy định “*Báo hiệu cho người đi bộ và người điều khiển phương tiện tham gia giao thông khi xuất hiện tình huống có thể mất an toàn giao thông*”, theo quy định này chỉ được sử dụng tín hiệu còi của phương tiện trong trường hợp báo hiệu cho người đi bộ và người điều khiển phương tiện tham gia giao thông khi xuất hiện tình huống có thể mất an toàn giao thông. Tuy nhiên, các tình huống giao thông có thể gây mất an toàn cho người đi bộ, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông **và cả người điều khiển, dẫn dắt vật nuôi** trên đường bộ.

Do đó, đề nghị xem xét, chỉnh sửa quy định tại điểm a khoản 1 Điều 21 dự thảo Luật thành: “*Báo hiệu cho **người tham gia giao thông đường bộ** khi xuất hiện tình huống có thể mất an toàn giao thông*” (theo khoản 6 Điều 3 dự thảo Luật: “*Người tham gia giao thông đường bộ gồm: người điều khiển, người*

được chở trên phương tiện tham gia giao thông đường bộ; người điều khiển, dẫn dắt vật nuôi trên đường bộ; người đi bộ trên đường bộ).

5. Về đấu giá biển số xe (Điều 37)

- Thống nhất theo Báo cáo giải trình, tiếp thu, chỉnh lý của Ủy ban Thường vụ Quốc hội là chọn phương án bổ sung 01 điều vào dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ về *đấu giá biển số xe (Điều 37)*, trên tinh thần kế thừa nội dung của Nghị quyết số 73/2022/QH15 về thí điểm đấu giá biển số xe có điều chỉnh để khắc phục những khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện Nghị quyết trên.

- Tại khoản 11 Điều 37 dự thảo Luật quy định “*Chính phủ quy định chi tiết Điều này; quy định trình tự, thủ tục đấu giá biển số xe*”, tuy nhiên để đảm bảo tính thống nhất của hệ thống pháp luật, đề nghị xem xét, bổ sung cụm từ “*theo Luật Đấu giá tài sản*” sau cụm từ “*quy định trình tự, thủ tục đấu giá biển số xe*”. Khoản 11 Điều 37 dự thảo Luật thành “*Chính phủ quy định chi tiết Điều này; quy định trình tự, thủ tục đấu giá biển số xe theo Luật Đấu giá tài sản*”.

6. Về điểm của Giấy phép lái xe (Điều 57)

Thống nhất bổ sung quy định về điểm, trừ điểm giấy phép lái xe trong dự thảo Luật. Việc quy định điểm, trừ điểm giấy phép lái xe là một biện pháp quản lý nhà nước (không phải là hình thức xử phạt vi phạm hành chính), vừa có tính chất răn đe vừa có tính chất giáo dục, động viên về việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, mỗi lần bị trừ điểm như là “tiếng chuông” cảnh báo giúp người lái xe chấp hành pháp luật tốt hơn; theo đó người lái xe vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở mức độ nghiêm trọng sẽ bị trừ điểm giấy phép lái xe và trong thời hạn 12 tháng khi chưa bị trừ hết điểm thì được phục hồi đủ 12 điểm. Giấy phép lái xe chưa bị trừ hết điểm, người lái xe tiếp tục được điều khiển phương tiện tham gia giao thông, không ảnh hưởng đến hoạt động tham gia giao thông, hoạt động sản xuất kinh doanh, đời sống của người lái xe, đảm bảo tính nhân văn, nhân đạo của pháp luật Việt Nam và quyền của công dân được quy định trong Hiến pháp; đáp ứng yêu cầu thực tiễn, ứng dụng chuyển đổi số trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình hiện nay, tiếp thu kinh nghiệm quản lý an toàn giao thông của các nước tiên tiến trên thế giới. Qua đó quản lý người lái xe trong suốt quá trình từ khi đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, cho đến quá trình chấp hành pháp luật của người lái xe, việc vi phạm, tái phạm, từ đó sẽ tác động đến hành vi, nâng cao ý thức của người tham gia giao thông, giúp cơ quan quản lý giám sát toàn diện quá trình chấp hành sau vi phạm của người lái xe.

7. Về tuổi, sức khỏe của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ (Điều 58)

Thông nhất với quy định về tuổi tối đa của người lái xe ô tô chở người trên 29 chỗ ngồi như theo điểm e khoản 1 Điều 58 là: *“Tuổi tối đa của người lái xe ô tô chở người trên 29 chỗ ngồi phù hợp với tuổi lao động được quy định trong Bộ luật Lao động”*.

Tại điểm e khoản 1 Điều 60 Luật Giao thông đường bộ 2008 (đang có hiệu lực thi hành) quy định tuổi tối đa của người lái xe ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi là 50 tuổi đối với nữ và 55 tuổi đối với nam. Tuy nhiên, kể từ năm 2021, tuổi nghỉ hưu của người lao động trong điều kiện bình thường đã được điều chỉnh tăng theo lộ trình cho đến khi đủ 62 tuổi đối với lao động nam vào năm 2028 và đủ 60 tuổi đối với lao động nữ vào năm 2035. Như vậy, việc tăng tuổi làm việc của lái xe ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi là phù hợp với Bộ luật Lao động cũng như bảo đảm công bằng giữa người lao động thuộc các ngành nghề khác nhau, bảo đảm lợi ích của lái xe và doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách.

8. Về giải quyết tình huống đột xuất gây mất trật tự, an toàn giao thông trên đường bộ (Điều 75)

Tại khoản 2 Điều 75 dự thảo Luật quy định: *“Cơ quan, tổ chức, cá nhân khi phát hiện tình huống đột xuất trên đường bộ quy định tại khoản 1 Điều này kịp thời báo cho cơ quan Công an nơi gần nhất hoặc cơ quan quản lý đường bộ theo quy định; trường hợp phát hiện vụ tai nạn giao thông phải báo ngay cho cơ quan, tổ chức quy định tại khoản 1 Điều 80 của Luật này; **khi xét thấy cần thiết** có biện pháp cảnh báo ngay cho người tham gia giao thông biết”*. Theo quy định này thì khi phát hiện tình huống đột xuất trên đường bộ, xét thấy cần thiết mới có biện pháp cảnh báo ngay cho người tham gia giao thông biết là không phù hợp, vì đã là tình huống đột xuất gây mất trật tự, an toàn giao thông trên đường bộ thì cần có biện pháp cảnh báo ngay cho người tham gia giao thông biết để đảm bảo an toàn giao thông. Do đó, đề nghị bỏ toàn bộ cụm từ **“khi xét thấy cần thiết”** tại khoản 2 Điều 75 dự thảo Luật và điều chỉnh lại thành: *“Cơ quan, tổ chức, cá nhân khi phát hiện tình huống đột xuất trên đường bộ quy định tại khoản 1 Điều này kịp thời báo cho cơ quan Công an nơi gần nhất hoặc cơ quan quản lý đường bộ theo quy định; trường hợp phát hiện vụ tai nạn giao thông phải báo ngay cho cơ quan, tổ chức quy định tại khoản 1 Điều 80 của Luật này; có biện pháp cảnh báo ngay cho người tham gia giao thông biết”*

9. Về điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ (Điều 82)

- Tại điểm b khoản 1 Điều 82 dự thảo Luật quy định *“Người gây tai nạn giao thông đường bộ tùy theo tính chất mức độ vi phạm sẽ **bị xử lý kỷ luật**, xử lý vi phạm hành chính hoặc bị truy cứu trách nhiệm hình sự, nếu gây thiệt hại thì phải bồi thường theo quy định của pháp luật”*. Theo quy định này, đề nghị nên cân nhắc lại quy định người gây tai nạn giao thông đường bộ tùy theo tính chất

mức độ vi phạm **sẽ bị xử lý kỷ luật**, vì theo quy định thì người gây tai nạn giao thông đường bộ tùy theo tính chất mức độ vi phạm sẽ bị xử lý vi phạm hành chính theo quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính hoặc bị xử lý hình sự theo quy định của Bộ luật Hình sự, không có hình thức xử lý kỷ luật đối với người gây tai nạn giao thông đường bộ.

- Tại điểm đ khoản 1 Điều 82 dự thảo Luật, đề nghị xem xét, bổ sung nội dung *“hoặc điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ký kết hoặc tham gia có quy định về vấn đề này”* vào cuối quy định này để đảm bảo rõ ràng, đầy đủ, bao quát hơn và viết lại thành: *“Đối với các vụ tai nạn giao thông liên quan đến người và phương tiện của cơ quan đại diện ngoại giao, cơ quan lãnh sự và cơ quan đại diện của tổ chức quốc tế tại Việt Nam thì thực hiện theo quy định của Luật này và pháp luật về quyền ưu đãi, miễn trừ dành cho các cơ quan này hoặc điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ký kết hoặc tham gia có quy định về vấn đề này”*.

10. Về quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ (Điều 84)

Tại điểm c khoản 4 Điều 84 dự thảo Luật quy định nguyên tắc hoạt động của Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ là *“Hỗ trợ cho các hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ mà ngân sách nhà nước chưa đầu tư hoặc chưa đáp ứng yêu cầu”*. Tuy nhiên, nội dung này không phải là nguyên tắc hoạt động mà là nội dung chi của Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ. Do vậy, đề nghị Ban soạn thảo xem xét, chuyển nội dung quy định tại điểm này sang khoản 3 Điều này quy định về nội dung chi của Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ cho phù hợp.

11. Về trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Điều 86)

Tại khoản 1 Điều 1 Quyết định 22/2017/QĐ-TTg ngày 22/6/2017 của Thủ tướng Chính phủ về tổ chức và hoạt động của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia và Ban An toàn giao thông các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quy định: *“Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia là tổ chức phối hợp liên ngành, có chức năng giúp Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương thực hiện các chiến lược, đề án quốc gia về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và triển khai các giải pháp liên ngành nhằm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong phạm vi cả nước”*. Tuy nhiên, tại Điều 86 dự thảo Luật chưa quy định trách nhiệm của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia.

Do đó, đề nghị xem xét bổ sung một khoản của Điều 86 về trách nhiệm của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia là: *“Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia giúp Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương thực hiện các chiến lược, đề án quốc gia về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và triển khai các giải pháp liên ngành nhằm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông”*.

12. Về các nội dung khác

- Tại Điều 6 dự thảo Luật quy định về *tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ*, có khoản từ 1, 2, 3,5, 6, 7, 8, không có khoản 4. Đề nghị ghi lại số thứ tự các khoản cho phù hợp.

- Đề nghị rà soát, bổ sung cụm từ “*đường bộ*” sau những cụm từ “*trật tự an toàn giao thông*”, “*phương tiện tham gia giao thông*”, “*người tham gia giao thông*” để đảm bảo tính chính xác và thống nhất với tên gọi của dự thảo Luật.

- Tại khoản 5, Điều 10 dự thảo Luật quy định: “*Người điều khiển phương tiện phải quan sát, giảm tốc độ hoặc dừng lại tại nơi có vạch kẻ đường hoặc báo hiệu khác dành cho người đi bộ hoặc tại nơi mà người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật đang qua đường*” và khoản 3, Điều 12 dự thảo Luật quy định “*Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải quan sát, giảm tốc độ hoặc dừng lại để bảo đảm an toàn trong các trường hợp sau:*”. Tại 02 khoản này đều quy định về các nguyên tắc, trường hợp người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải quan sát, giảm tốc độ hoặc dừng lại để bảo đảm an toàn giao thông. Do đó, đề nghị xem xét gộp nội dung quy định tại khoản 5, Điều 10 và khoản 3, Điều 12 thành một khoản, quy định trong Điều 10 hoặc Điều 12.

Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, chỉ đạo Ban soạn thảo hoàn chỉnh dự thảo Luật./.

Nơi nhận:

- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Ủy ban Quốc phòng và An ninh của QH;
- Các ĐBQH trong Đoàn ĐBQH tỉnh;
- Văn phòng: C-PCVP;
- Các Phòng: CTQH, DNNT;
- Lưu: VT, CTQH.

TM. ĐOÀN ĐẠI BIỂU QUỐC HỘI
KT. TRƯỞNG ĐOÀN
PHÓ TRƯỞNG ĐOÀN

Huỳnh Thị Ánh Sương

THAM LUẬN

Ý kiến về quy định cấm tuyệt đối người “Điều khiển phương tiện tham gia giao thông mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn”; Có nên quy định mức độ cồn cho phép hay không?

Sở Y tế

Việc điều khiển phương tiện tham gia giao thông dưới tác động của cồn là một vấn đề nghiêm trọng đe dọa an toàn giao thông. Khi người điều khiển phương tiện có nồng độ cồn quá mức, khả năng lái xe của họ bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Họ có thể mất kiểm soát xe và gây ra tai nạn giao thông nguy hiểm không chỉ cho chính mình mà còn cho những người khác trên đường. Tranh luận về việc có nên thiết lập một mức độ cồn cho phép cho người điều khiển phương tiện là một chủ đề được thảo luận trong nhiều năm qua.

1. Định nghĩa về nồng độ cồn trong máu, nồng độ cồn trong hơi thở

Nồng độ cồn trong máu và nồng độ cồn trong hơi thở là hai chỉ số quan trọng được sử dụng để đánh giá mức độ tác động của cồn đối với người điều khiển phương tiện. Nồng độ cồn trong máu là lượng cồn có trong mỗi 100 mililit máu (mg/ml), còn nồng độ cồn trong hơi thở là lượng cồn có trong mỗi lít không khí thở ra, thường được đo bằng phần nghìn (mg/l). Hai chỉ số này có thể phản ánh mức độ vi phạm liên quan đến cồn của người điều khiển phương tiện và được sử dụng để quy định mức độ cồn cho phép trong giao thông.

2. Tác động của cồn đối với người điều khiển phương tiện

Rượu có tác động lớn đến người điều khiển phương tiện, ảnh hưởng đến sự nhận thức và thể chất của họ. Với nhiều người, khi uống 1 ít rượu bia, người điều khiển xe có cảm giác “mượt mà hơn, uyển chuyển hơn”, nên tốc độ khi lái thường nhanh hơn. Uống nhiều hơn, làm giảm khả năng nhận thức, giảm tập trung và giảm phản ứng nhanh chóng, gây khó khăn trong việc đưa ra quyết định và đối phó với nguy hiểm trên đường. Rượu bia cũng làm giảm khả năng điều phối và kỹ năng vận động, làm cho việc lái xe, phanh và giữ vị trí đúng làn đường trở nên khó khăn. Những ảnh hưởng này tăng nguy cơ xảy ra tai nạn và đem lại nguy hiểm cho người điều khiển phương tiện và người đi đường khác.

3. Nguy cơ gây tai nạn giao thông do việc uống rượu bia

Hoạt động tiêu thụ rượu bia gây tăng nguy cơ gây tai nạn giao thông. Khi một người sử dụng rượu bia, khả năng nhận thức và khả năng vận động của họ giảm đi, từ đó ảnh hưởng đến khả năng nhận định, thời gian phản ứng và khả năng điều phối. Nhược điểm này có ảnh hưởng lớn đến khả năng điều khiển phương tiện an toàn của người điều khiển phương tiện, làm tăng nguy cơ xảy ra va chạm với các phương tiện khác, người đi bộ hoặc các vật trên đường.

Các nghiên cứu và thống kê cho thấy rằng tai nạn giao thông do cồn có mức độ nghiêm trọng và ảnh hưởng lớn đến xã hội. Theo Tổ chức Y tế Thế giới (WHO), người điều khiển phương tiện giao có nồng độ cồn trong máu gây ra khoảng 30% tổng số vụ tai nạn giao thông trên toàn thế giới. Ngoài ra, nghiên

cứu cũng cho thấy nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông gia tăng theo cấp số nhân với mức độ cồn trong máu.

4. Quy định hiện hành về bia rượu và điều khiển phương tiện giao thông

Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019 có hiệu lực ngày 01/01/2020, hành vi điều khiển phương tiện giao thông mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn đã thuộc các hành vi bị nghiêm cấm (Khoản 6, Điều 5).

Nghị định 100/2019/NĐ-CP quy định ba ngưỡng nồng độ cồn, tương ứng với ba mức xử phạt đối với người điều khiển xe máy, ô tô, như sau:

- Với xe máy, mức thấp nhất chưa vượt quá 50 mg/100 ml máu hoặc chưa quá 0,25 mg/lít khí thở thì người điều khiển bị phạt 2 - 3 triệu đồng, tước giấy phép lái xe 10 - 12 tháng.

Mức cao nhất vượt quá 80 mg/100 ml máu hoặc quá 0,4 mg/lít khí thở thì người điều khiển bị phạt 6 - 8 triệu đồng, tước giấy phép lái xe 22 - 24 tháng.

- Với ô tô, mức thấp nhất chưa vượt quá 50 mg/100 ml máu hoặc chưa quá 0,25 mg/lít khí thở thì tài xế bị phạt 6 - 8 triệu đồng, tước giấy phép lái xe 10 - 12 tháng.

Mức cao nhất vượt quá 80 mg/100 ml máu hoặc quá 0,4 mg/lít khí thở thì tài xế bị phạt 30 - 40 triệu đồng, tước giấy phép lái xe 22 - 24 tháng.

5. Những vấn đề cần xem xét khi quy định mức độ cồn cho phép

Những vấn đề cần xem xét khi quy định mức độ cồn cho phép trong giao thông bao gồm sự khác biệt về cơ địa và sức khỏe của từng người, phương pháp kiểm tra nồng độ cồn và các biện pháp xử lý vi phạm liên quan đến cồn. Cơ địa và sức khỏe của từng người có thể ảnh hưởng đến sự hấp thụ và phân bố cồn trong cơ thể, do đó cần xem xét những yếu tố này để đưa ra quy định mức độ cồn phù hợp. Phương pháp kiểm tra nồng độ cồn cũng đóng vai trò quan trọng trong việc áp dụng quy định này, đảm bảo tính khách quan và chính xác. Bên cạnh đó, cần thiết lập các biện pháp xử lý vi phạm liên quan đến cồn để đảm bảo tính rõ ràng và công bằng trong quá trình xử lý. Tất cả những vấn đề này cần được xem xét kỹ lưỡng và nghiêm túc để đưa ra quy định mức độ cồn cho phép trong giao thông.

5.1. Sự khác biệt về cơ địa và sức khỏe của từng người

Sự khác biệt về cơ địa và sức khỏe của từng người là một yếu tố quan trọng cần xem xét khi quy định mức độ cồn cho phép trong giao thông. Một số người có khả năng xử lý cồn tốt hơn do gen di truyền hoặc sự tập trung enzym trong cơ thể. Trái lại, một số người có cơ địa yếu, dễ bị ảnh hưởng bởi cồn. Ngoài ra, tình trạng sức khỏe của từng người cũng có thể ảnh hưởng đến hấp thụ và phân bố cồn trong cơ thể. Do đó, việc xem xét và hiểu rõ sự khác biệt về cơ địa và sức khỏe của từng người là cần thiết để đưa ra quy định mức độ cồn phù hợp và công bằng.

5.2. Phương pháp kiểm tra nồng độ cồn

Phương pháp kiểm tra nồng độ cồn đóng vai trò quan trọng trong việc xác định và áp dụng quy định mức độ cồn cho phép trong giao thông. Hiện nay, các phương pháp kiểm tra nồng độ cồn phổ biến nhất là kiểm tra nồng độ cồn trong máu và hơi thở. Kiểm tra nồng độ cồn trong máu thường được coi là phương pháp chính xác, nhưng đòi hỏi sự tham gia của các nhân viên y tế và thời gian xử lý nhất định với thiết bị y tế phù hợp. Kiểm tra nồng độ cồn trong hơi thở có thể thực hiện nhanh chóng và dễ dàng, tuy nhiên, độ chính xác của phương pháp này có thể bị ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố như thức ăn, thuốc lá và các chất phụ gia khác. Để đảm bảo tính chính xác và công bằng, cần áp dụng các phương pháp kiểm tra nồng độ cồn có độ tin cậy cao và được đánh giá bởi các cơ quan chức năng.

5.3. Các biện pháp xử lý vi phạm liên quan đến cồn

Các biện pháp xử lý vi phạm liên quan đến cồn là một yếu tố quan trọng cần xem xét và thiết lập khi quy định mức độ cồn cho phép trong giao thông. Vi phạm liên quan đến cồn có thể bao gồm lái xe khi có mức độ cồn vượt quá quy định, từ chối thực hiện kiểm tra nồng độ cồn hoặc sử dụng biện pháp gian lận để tránh bị phát hiện. Các biện pháp xử lý vi phạm liên quan đến cồn nhằm đảm bảo tính rõ ràng và công bằng trong việc xử lý các trường hợp vi phạm. Các biện pháp này có thể bao gồm áp dụng các biện pháp hình phạt như cấm lái xe, phạt tiền hoặc điều trị cai nghiện. Đồng thời, cần thiết lập quy trình xử lý vi phạm trong giao thông liên quan đến cồn, đảm bảo quy định được thực hiện đồng nhất và có hiệu quả.

5.4. Ý kiến ủng hộ việc quy định mức độ cồn cho phép

Một số người cho rằng việc quy định nồng độ cồn bằng không khi tham gia điều khiển phương tiện giao thông làm giảm quyền tự do cá nhân và can thiệp vào quyền riêng tư của người điều khiển phương tiện. Họ cho rằng việc đánh giá khả năng lái xe của tài xế nên dựa trên hiệu suất thực tế chứ không chỉ dựa trên nồng độ cồn. Họ sẽ không được tham gia vào các hoạt động xã hội như tiệc tối hoặc sự kiện nơi có phục vụ rượu, bia. Điều này khiến họ cảm thấy cô lập hoặc bị loại trừ khỏi các buổi tụ tập xã hội (Việt Nam có rất nhiều sự kiện có hiện diện rượu bia: cúng, giỗ; cưới hỏi; tân gia; lễ hội...).

Và tùy vào cơ địa của mỗi cá nhân, tùy vào lượng rượu bia uống vào buổi tối mà buổi sáng vẫn có một lượng cồn trong máu, hơi thở chưa được thải trừ hết. Nên những trường hợp này người tham gia điều khiển phương tiện giao thông vào buổi sáng cảm thấy oan uổng khi bị xem là vi phạm Luật (Trong bối cảnh Việt Nam, việc sử dụng phương tiện giao thông công cộng còn nhiều hạn chế).

Bên cạnh đó, nếu cho phép một mức độ cồn nhỏ có thể mang lại lợi ích cho nền kinh tế bằng cách hỗ trợ các doanh nghiệp phụ thuộc vào việc bán rượu bia như nhà hàng và quán bar. Nó cũng có thể giảm số lượng bắt giữ lái xe dưới tác động của cồn và các chi phí pháp lý liên quan.

5.5. Cồn nội sinh

Trong hệ tiêu hóa con người luôn có các vi sinh vật chuyển hóa đường bột thành cồn. Ngoài ra chính cơ thể chúng ta cũng chuyển hóa tạo ra một lượng cồn nhỏ, cơ thể hấp thụ lượng cồn này gọi là cồn nội sinh. Cồn nội sinh cũng như cồn trong bia rượu đều là ethanol.

Thông thường một số trường hợp có nồng độ cồn nội sinh, hoặc nồng độ cồn phát sinh sau ăn một số loại thực phẩm thông thường, kể cả trái cây, uống rượu bia, đều giống nhau. Tùy phân bố hệ vi sinh đường ruột của từng người khác nhau mà lượng cồn nội sinh sẽ khác nhau ở mỗi người. Nồng độ cồn nội sinh trong máu khoảng 0.26 - 0.75mg/lít (rất thấp). Nồng độ cồn trong hơi thở bằng khoảng 1/2.100 trong máu. Tức là nồng độ cồn nội sinh trong hơi thở khoảng 0.00012 - 0,00036 mg/lít khí thở (khoảng 1 - 3 phần triệu gram trong mỗi lít khí thở). Đây là nồng độ rất nhỏ cần các phương tiện siêu nhạy mới phát hiện dương tính được, còn phương tiện thông thường không đủ để phát hiện vì độ nhạy thấp. Chỉ rất hiếm trường hợp, do bệnh lý (tiêu hóa) hoặc cơ địa của từng người, mới có nồng độ cồn nội sinh đủ phát hiện trên các máy đo nồng độ cồn qua hơi thở thông thường.

6. Đề xuất và thảo luận về mức độ cồn cho phép

Quy định mức độ cồn cho phép trong giao thông là một vấn đề quan trọng đang được thảo luận và đề xuất. Mức độ cồn cho phép được xác định để đảm bảo an toàn cho người tham gia giao thông. Ở một số quốc gia, mức độ cồn cho phép trong máu hoặc hơi thở là 0, tức là không cho phép bất kỳ nồng độ cồn nào. Tuy nhiên, cũng có các quốc gia cho phép mức độ cồn nhất định, nhưng vẫn yêu cầu đảm bảo an toàn khi lái xe. Quy định này đang được thảo luận và đề xuất, nhằm nâng cao hiệu quả trong công tác quản lý giao thông và đảm bảo an toàn cho người tham gia giao thông.

6.1. So sánh quy định mức độ cồn cho phép ở các quốc gia khác nhau

Mức độ cồn cho phép trong giao thông có thể khác nhau ở các quốc gia trên thế giới.

Tại các quốc gia Hồi giáo như Afghanistan, Iran, Pakistan, Qatar,... và một số quốc gia khác như Brazil, Hungary, Paraguay, Romania, Slovakia, Uruguay quy định mức giới hạn nồng độ cồn bị xử phạt là từ trên 0 mg/L khí thở, tức là cứ có cồn là bị phạt.

Tại các nước Mỹ, Anh, Hà Lan áp dụng mức độ cồn cho phép trong máu ở mức 80mg/100ml hoặc 50mg/100ml. Một số quốc gia như Thụy Điển và Phần Lan chỉ cho phép mức độ cồn trong máu là 20mg/100ml.

Tại Nhật Bản, với nồng độ cồn từ 0,15 mg/L khí thở, người điều khiển xe sẽ bị quy vào lỗi “lái xe trong điều kiện không tinh táo” và sẽ phải đối mặt với án tù lên tới 3 năm và 500.000 yên tiền phạt (khoảng 104 triệu đồng). Ở trường hợp nghiêm trọng hơn, người vi phạm có thể bị phạt tới 5 năm tù giam và 1 triệu yên (tương đương 200 triệu đồng).

Tại các quốc gia như Hàn Quốc, Malaysia và Australia mức giới hạn nồng độ cồn của người điều khiển phương tiện giao thông là 0,05 mg/L khí thở. Những người vi phạm nồng độ cồn khi lái xe tại Hàn Quốc có thể bị phạt tù lên tới 3 năm cùng 10 triệu won (khoảng 206 triệu đồng). Ở Malaysia, người thân của tài xế vi phạm nồng độ cồn cũng sẽ bị xử phạt theo. Ở Australia, người lái xe khi nồng độ cồn vượt quá 0,05 mg/L khí thở có thể sẽ bị phạt tù và bị nêu tên trên báo.

Thái Lan quy định rằng người điều khiển phương tiện giao thông: Người từ 20 tuổi trở lên mà nồng độ cồn trong máu vượt quá 50mg/100 ml. Người dưới 20 tuổi hoặc người sử dụng giấy phép lái xe tạm thời mà nồng độ cồn trong máu vượt quá 20mg/100 ml. Ngoài ra, việc từ chối đo nồng độ cồn sẽ bị xem như có uống rượu.

Singapore quy định giới hạn nồng độ cồn khi lái xe là 0,35mg/lít khí thở, 80 mg/100 ml máu. Lỗi uống rượu bia khi lái xe có thể bị phạt tới 10.000 USD (khoảng 230 triệu đồng) và bị phạt tù 1 năm cho lần vi phạm đầu tiên.

6.2. Ý kiến của cộng đồng và các bên liên quan

Ý kiến của cộng đồng và các bên liên quan đóng vai trò quan trọng trong việc xác định mức độ cồn cho phép trong giao thông. Cộng đồng có thể có những quan điểm khác nhau về việc áp dụng quy định này, tùy thuộc vào mức độ nhận thức và ảnh hưởng của cồn đối với an toàn giao thông và sức khỏe con người. Các bên liên quan bao gồm các tổ chức quản lý giao thông, cơ quan y tế, cơ quan thực thi pháp luật và các nhóm lợi ích khác cũng có ảnh hưởng đáng kể đến quy định này. Thảo luận và đề xuất mức độ cồn cho phép không chỉ cần sự đồng thuận giữa các bên liên quan mà còn cần cân nhắc ý kiến của cộng đồng để đạt được hiệu quả tốt nhất trong công tác quản lý giao thông và đảm bảo an toàn cho người tham gia giao thông.

6.3. So sánh một số ưu điểm, hạn chế

Dưới đây là bảng so sánh một số ưu điểm, hạn chế của 2 phương án:

Phương án 1: Quy định cấm hành vi điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn (kế thừa theo quy định tại khoản 6 Điều 5 Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019, áp dụng đối với tất cả các loại phương tiện giao thông đường bộ).

Phương án 2: Quy định như Luật Giao thông đường bộ năm 2008 là cấm: "Điều khiển xe ô tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn. Điều khiển xe mô tô, xe gắn máy mà trong máu có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililit máu hoặc 0,25 miligam/1 lít khí thở." Đồng thời, phải sửa đổi quy định liên quan tại khoản 6 Điều 5 Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019.

	Phương án 1: Nồng độ cồn bằng không khi điều khiển phương tiện giao thông	Phương án 2: Quy định mức ngưỡng nồng độ cồn cho phép khi điều khiển phương tiện giao thông
--	--	--

<p>Ưu điểm</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Về quản lý nhà nước, việc kiểm soát dễ dàng hơn. - Giảm số lượng TNGT, và quan trọng là giảm mức độ nặng của các nạn nhân TNGT. - Tăng cường ý thức về an toàn giao thông. - Khuyến khích người lái xe sử dụng các phương tiện giao thông công cộng hoặc dịch vụ gọi xe khi họ đã uống rượu, bia. Góp phần giúp phát triển dịch vụ giao thông công cộng. - Tuân thủ pháp luật và tăng cường trật tự giao thông - Thống nhất với Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia. 	<ul style="list-style-type: none"> - Người tham gia giao thông, tùy phương tiện, vẫn có thể được phép uống một lượng bia, rượu, miễn nồng độ cồn khi tham gia giao thông dưới ngưỡng quy định. - Những người có nồng độ cồn nội sinh (rất ít) sẽ không bị ảnh hưởng bởi quy định
<p>Hạn chế</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tác động đến nền kinh tế (sản xuất và kinh doanh bia rượu, nhà hàng, quán nhậu, bar, bida, karaoke, chuỗi cung ứng thực phẩm...) - Việc uống rượu bia là không thể không có. Nhưng rất nhiều trường hợp uống rượu bia buổi tối, sáng vẫn còn một lượng cồn trong máu, mặc dù những người này tỉnh táo hoàn toàn, tham gia giao thông vẫn bị vi phạm. - Một số trường hợp (rất ít) bị oan vì có nồng độ cồn nội sinh đủ ngưỡng phát hiện của máy thổi nồng độ cồn 	<ul style="list-style-type: none"> - Khó kiểm soát hơn: việc phân mức, phân ngưỡng gây khó khăn trong kiểm soát, quản lý. - Việc có ngưỡng nồng độ cồn cho phép dễ dẫn đến người uống rượu bia chủ quan, mất kiểm soát việc uống rượu bia, dễ bị vi phạm. - Việc quy định ngưỡng như thế nào cũng là một điều khó khăn vì tác động của bia rượu có tính cá nhân hóa (mỗi người có ngưỡng đáp ứng về thần kinh, tinh thần, thể chất, hành vi... khác nhau).

Trên cơ sở so sánh ưu điểm và hạn chế của 02 phương án, cân nhắc giữa lợi ích và tác động, ảnh hưởng, hạn chế thì phương án 1- **Nồng độ cồn bằng không khi tham gia điều khiển phương tiện giao thông**- mang lại nhiều lợi ích trong quản lý nhà nước và cộng đồng hơn./.

THAM LUẬN

Vai trò, trách nhiệm của các cơ quan quản lý giáo dục trong công tác phối hợp với cơ quan Công an tích hợp, lồng ghép kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông vào chương trình giảng dạy trong nhà trường khi Luật được thông qua

Sở Giáo dục và Đào tạo

*** Đặc điểm tình hình địa phương, ngành giáo dục và đào tạo (GDĐT):**

- Tỉnh Quảng Ngãi là một tỉnh ven biển nằm ở vùng Duyên hải Nam Trung Bộ, có 13 đơn vị hành chính trực thuộc, gồm 1 thành phố, 1 thị xã và 11 huyện, diện tích 5.155,25 km², với 173 đơn vị hành chính cấp xã; có đường bờ biển chiều dài khoảng 129 km với vùng lãnh hải rộng lớn 11.000 km², dân số 1.434.000 người.

- Đến 31/12/2023, toàn tỉnh có 586 trường học (207 trường mầm non; 151 trường tiểu học; 129 trường THCS; 52 trường THPT; 39 trường THPT; 01 Trường Liên cấp thành phố giáo dục quốc tế IEC-Quảng Ngãi; 01 Trường Mầm non - Tiểu học Việt Úc, 01 Trung tâm Hỗ trợ phát triển giáo dục hòa nhập; 05 Trung tâm giáo dục thường xuyên)/284.258 học sinh và 18.101 cán bộ quản lý, giáo viên, nhân viên.

*** Thực trạng về công tác giáo dục kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông:**

- Thời gian qua, Sở GDĐT đã phối hợp có hiệu quả với cơ quan Công an, Ban An toàn giao thông, các tổ chức, đoàn thể trong công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông (TTATGT) luôn được kịp thời. Những văn bản chỉ đạo, kế hoạch tuyên truyền, giáo dục an toàn giao thông từ cơ quan chức năng, ngành giáo dục... có đổi mới về nội dung và hình thức, giúp học sinh dễ tiếp cận, dễ tiếp thu, dễ nhớ, hào hứng tham gia. Từ đó nâng cao ý thức tham gia giao thông của học sinh và giáo viên cũng dễ dàng truyền tải, phát động đến từng đối tượng học sinh. Qua theo dõi, phần lớn giáo viên, học sinh đã chấp hành pháp luật TTATGT, tích cực hưởng ứng, hợp tác, chia sẻ thông tin và tham gia các cuộc thi do Honda Việt Nam, Công ty Toyota Việt Nam,... phối hợp với Bộ GDĐT tổ chức hằng năm, đạt kết quả cao.

- Chương trình, tài liệu giáo dục “An toàn giao thông cho nụ cười ngày mai” do Công ty Honda Việt Nam biên soạn với những chuyên đề rất thiết thực, phù hợp tâm sinh lý lứa tuổi, cấp học, hình ảnh minh họa, video tình huống giả định sinh động, phương pháp giảng dạy lấy học sinh làm trung tâm, gắn với nhiều hoạt động ngoại khóa bổ ích.

- Lực lượng Công an các địa phương đã phối hợp tốt với các cơ sở giáo dục, trường học trong việc tuyên truyền, hướng dẫn kỹ năng lái xe gắn máy, xe đạp điện an toàn cho học sinh để tham gia giao thông.

- Bên cạnh đó, vẫn còn một số bất cập, hạn chế trong công tác tuyên truyền, giáo dục chấp hành pháp luật TTATGT, đó là: Việc quy định cơ sở giáo dục, đào tạo có trách nhiệm hướng dẫn kỹ năng lái xe gắn máy an toàn cho học sinh từ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi để tham gia giao thông đường bộ là không phù hợp, vì hầu hết giáo viên phổ thông không có kỹ năng, nghiệp vụ; một bộ phận học sinh chưa đủ tuổi và tham gia giao thông vi phạm về tốc độ, sử dụng xe máy trên 50cm³; dung lượng kiến thức, tuyên truyền về an toàn giao thông nặng về lý thuyết, ít thực hành; trong mỗi cấp học, đối tượng học sinh có rất nhiều nội dung lồng ghép, tuyên truyền, dẫn đến học sinh dễ nhầm lẫn, ít tập trung; việc quản lý của gia đình chưa sát sao, có người quá bận rộn vì mưu sinh, phó mặc việc này cho nhà trường; bản thân trẻ vị thành niên đang ở độ tuổi tâm sinh lý thay đổi, với đặc tính hiếu động, tò mò, khám phá, thích thể hiện cái tôi cá nhân; một số học sinh thiếu những kiến thức cơ bản về luật giao thông, quy định về đội mũ bảo hiểm đúng cách, cách đi xe đạp, xe đạp điện, xe gắn máy an toàn, những quy tắc giao thông cơ bản, quy định xử phạt...những điều này có thể do kiến thức về an toàn giao thông quá khô khan, khó nhớ cũng có thể do hiệu quả giáo dục an toàn giao thông chưa cao,...

*** Công tác lãnh đạo, chỉ đạo:**

Công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật an toàn giao thông và bảo đảm an ninh, trật tự, phòng, chống tội phạm và vi phạm pháp luật trong trường học được ngành giáo dục và đào tạo đặc biệt quan tâm, chú trọng. Do vậy, thời gian qua, Ngành đã tập trung chỉ đạo, quán triệt từ nội dung, cách thức tuyên truyền, phương thức tổ chức các cuộc thi đều được đổi mới theo hướng ngắn gọn, dễ hiểu, sát thực tiễn, phù hợp với thực tiễn, đặc điểm tâm sinh lý lứa tuổi và sinh động, góp phần trang bị kiến thức, kỹ năng, pháp luật về TTATGT, đạo đức, lối sống, ý thức công dân cho học sinh ngay từ khi còn ngồi trên ghế nhà trường.

*** Kết quả tích hợp, lồng ghép kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông vào chương trình giảng dạy trong nhà trường trong trường học:**

- Sở Giáo dục và Đào tạo đã ban hành các kế hoạch dài hạn, hàng năm, văn bản chỉ đạo triển khai thực hiện công tác phối hợp bảo đảm pháp luật về an toàn giao thông trong trường học; chấp hành an ninh trật tự, vi phạm pháp luật; lồng ghép, hướng dẫn nhiệm vụ trọng tâm của Ngành để chỉ đạo, tổ chức thực hiện đảm bảo môi trường học tập cho học sinh an toàn, thân thiện.

Năm 2023, phối hợp Ban An toàn giao thông tỉnh, Phòng Cảnh sát giao thông Công an tỉnh tổ chức sân khấu hóa Hội thi Giáo dục an toàn giao thông cho học sinh trung học cơ sở cho 13 Phòng Giáo dục tại 03 Cụm: Trà Bồng, thị

xã Đức Phổ và thành phố Quảng Ngãi, với hơn 1.000 học sinh, giáo viên, phụ huynh tham gia, kinh phí gần 200 triệu đồng.

- Phối hợp Công an tỉnh ban hành Kế hoạch số 1130/KHPH-CAT-SGDĐT ngày 08/3/2024 giữa Công an tỉnh và Sở GDĐT trong triển khai thực hiện Chỉ thị số 31/CT-TTg ngày 22/12/2023 của Chính phủ về tăng cường công tác bảo đảm TTATGT cho lứa tuổi học sinh; chỉ đạo đến các cơ sở giáo dục trong tỉnh và tổ chức xây dựng kế hoạch, duy trì, nhân rộng các mô hình, công trường an toàn,...

- Nâng cao chất lượng, hiệu quả công tác tuyên truyền, giáo dục cho học sinh hiểu biết và chấp hành công tác bảo đảm TTATGT trong trường học, tạo chuyển biến căn bản trong ý thức tự giác, tuân thủ chấp hành pháp luật trong đội ngũ cán bộ quản lý, giáo viên, nhân viên và học sinh.

- Hằng năm, duy trì Chương trình phối hợp với Đài Phát thanh - Truyền hình tỉnh thực hiện “Tạp chí giáo dục” định kỳ phát sóng 01 lần/tháng về công tác giáo dục và đào tạo trên địa bàn tỉnh, ước tính kinh phí thực hiện hơn 50 triệu đồng/năm, góp phần nêu gương điển hình tiêu biểu, xuất sắc trong Ngành.

*** Bài học kinh nghiệm:**

- Tổ chức xây dựng kế hoạch sát thực tiễn, triển khai công tác phối hợp thực hiện TTATGT, bảo đảm an ninh, trật tự, phòng, chống tội phạm và vi phạm pháp luật trong trường học đến sát đối tượng học sinh, thường xuyên.

- Sự phối hợp đồng bộ, kịp thời, đúng mức, đúng trọng tâm, phù hợp của 02 Ngành (GDĐT - Công an) từ cấp tỉnh đến cấp xã, bảo đảm TTATGT, an ninh, trật tự, phòng, chống tội phạm và vi phạm pháp luật trong trường học, góp phần nâng cao nhận thức trong học sinh.

- Tổ chức lồng ghép các hoạt động tuyên truyền, tập huấn, các cuộc thi, hoạt động dã ngoại linh hoạt; kiểm tra, giám sát, theo dõi công tác bảo đảm TTATGT trường học được duy trì thường xuyên.

- Xây dựng, đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ nhà giáo thực sự yêu nghề và chuẩn mực, nêu gương trong việc thực hiện chấp hành kỷ cương, kỷ luật để làm gương cho học sinh trong tuyên truyền, là nhân tố có tính quyết định trong việc nâng cao hiệu quả công tác bảo đảm TTATGT.

*** Giải pháp trong thời gian đến:**

Một là, tăng cường sự lãnh đạo, chỉ đạo và trách nhiệm của người đứng đầu các đơn vị, trường học trong công tác tuyên truyền bảo đảm TTATGT, trong đó quan tâm đến công giáo dục, phòng ngừa.

Hai là, xây dựng quy chế phối hợp, mối quan hệ chặt chẽ, kịp thời, đồng bộ của các cơ quan phối hợp (*Công an - Giáo dục - Văn hóa - Công đoàn - Đoàn thanh niên*), xác định rõ vai trò, vị trí của người thầy, quyền hạn và trách nhiệm trong việc giáo dục đạo đức học sinh, đảm bảo song song việc dạy chữ và

giáo dục ý thức, đạo đức, kỹ năng tham gia giao thông và phải có đủ cơ chế để
răn đe, giáo dục học sinh.

Ba là, thực tế cho thấy, không có tổ chức, trường học nào thực hiện giám sát, quản lý trẻ tốt hơn bằng chính gia đình của các em; nhiều bậc phụ huynh chưa chú trọng nhiều đến việc giáo dục cho con em về an toàn giao thông; có chăng, chỉ dừng lại ở những lời nhắc nhở mà chưa có động thái nào hướng dẫn cho con về pháp luật và kỹ năng tham gia giao thông an toàn. Cá biệt, có một số phụ huynh vì chiều con, dễ dãi trong việc cho con sử dụng xe máy khi tham gia giao thông, dù biết con mình chưa đủ tuổi và pháp luật không cho phép; thiết nghĩ cơ quan chức năng cần có hình thức xử lý thỏa đáng đối với các bậc cha mẹ là đảng viên, cán bộ, công chức, viên chức dung túng hoặc tiếp tay cho con cái vi phạm giao thông.

Bốn là, lực lượng Cảnh sát giao thông, công an xã, chính quyền địa phương thường xuyên tuần tra, kiểm soát xử lý nghiêm vi phạm TTATGT trong học sinh tại các tuyến đường gần khu vực trường học vào những khung giờ cao điểm.

Năm là, kiến nghị cơ quan thẩm quyền cần có chính sách ưu đãi, ưu tiên phát triển hệ thống giao thông công cộng ở những khu vực có hạ tầng giao thông, đặc thù như vùng duyên hải miền Trung với trục đường quốc lộ dài, các công ty vận tải rất khó khai thác dịch vụ giao thông công cộng. Từ đó tiến tới chính sách miễn phí cho nhóm đối tượng nhỏ hơn 18 tuổi (*đối tượng học sinh, sinh viên*) khi tham gia các phương tiện giao thông công cộng./.

THAM LUẬN
Quan điểm về điểm giấy phép lái xe
và quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ

Sở Giao thông vận tải

Quy định về điểm và trừ điểm của Giấy phép lái xe được đưa vào Điều 57 của Dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ để xin ý kiến các Đoàn ĐBQH, HĐND, các Ủy ban của Quốc hội.

Việc trừ điểm của Giấy phép lái xe (GPLX) hiện nay đã được áp dụng tại một số nước trên thế giới như Trung Quốc, một số bang của Mỹ, một số nước Châu Âu,... Đây là xu hướng quản lý của một số nước trên thế giới dùng để quản lý công dân nói chung và người lái xe nói riêng. Việc áp dụng điểm trừ GPLX tạo điều kiện thuận lợi cho cơ quan quản lý Nhà nước, các đơn vị sử dụng lao động lái xe... trong việc truy vấn lịch sử vi phạm, quá trình chấp hành các quy định về an toàn giao thông của người lái xe. Đây cũng là biện pháp vừa mang tính răn đe, giáo dục, tác động trực tiếp vào ý thức của người lái xe mỗi khi tham gia giao thông.

Tuy nhiên, khi đưa vào áp dụng tại Việt Nam trong giai đoạn hiện nay cần hết sức thận trọng do nhiều yếu tố khách quan lẫn chủ quan như: hệ thống dữ liệu GPLX còn chưa hoàn thiện, một số lượng lớn GPLX loại cũ bằng giấy bìa chưa được số hóa hoặc các GPLX đã được số hóa nhưng chưa được chuẩn hóa dữ liệu theo thông tin Căn cước công dân (CCCD); dữ liệu định danh và xác thực điện tử trong bước đầu xây dựng, việc truy cập - sử dụng dữ liệu dân cư còn khó khăn và trong nhiều trường hợp phải tốn một khoản phí tương đối lớn (*hiện nay, mất khoảng 7.000 đồng cho 01 lượt truy cập để xác thực dữ liệu nhận diện khuôn mặt trong quá trình triển khai Mô hình 7: giám sát thi cử của Đề án 06*); hai hệ thống quản lý vi phạm của người lái xe hiện nay do Cục Cảnh sát giao thông và Cục Đường bộ Việt Nam xây dựng hiện đang hoạt động độc lập, chưa liên thông về dữ liệu, việc tra cứu thông tin vi phạm của lái xe thường xuyên xuất hiện lỗi.

Nguồn nhân lực hành chính hiện nay phục vụ cho công tác quản lý GPLX ở địa phương khá mỏng. Việc gia tăng số lượng đầu việc để phục vụ cho việc thống kê vi phạm, xác minh - đối chiếu kết quả kiểm tra luật để cấp lại GPLX, nhất là trong giai đoạn dữ liệu về công dân chưa hoàn thiện sẽ gây quá tải hoặc lãng phí rất lớn về nguồn lực.

Mặt khác, khi quy định về điểm trừ được đưa vào áp dụng thì công tác tuần tra kiểm soát của các lực lượng chức năng sẽ tăng thời gian xử lý khi phát sinh thao tác tra cứu lịch sử vi phạm, số điểm còn lại của GPLX thay vì chỉ nhận dạng GPLX, kiểm tra hiệu lực của GPLX như hiện nay.

Tính hiệu lực, hiệu quả: Khi đưa vào áp dụng điểm trừ GPLX thì các quy định về tước quyền sử dụng GPLX có thể sẽ bị thay đổi theo hướng bỏ các quy định về tước quyền sử dụng có thời hạn; từ đó có khả năng phát sinh tâm lý nhờn luật, chấp nhận chi phí nộp phạt và việc kiểm tra lại kiến thức là có thể ung dung, thoải mái vi phạm đối với các hành vi không nghiêm trọng.

Trong dự thảo Luật quy định “*Trường hợp giấy phép lái xe bị trừ hết điểm, người được cấp giấy phép lái xe phải tham gia kiểm tra kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ do lực lượng Cảnh sát giao thông tổ chức theo quy định của Bộ trưởng Bộ Công an, có kết quả đạt yêu cầu thì được phục hồi đủ 12 điểm*”; tại Điều 59, Điều 60 của Luật thì quy định Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định hình thức, nội dung, quy trình đào tạo, sát hạch để cấp giấy phép lái xe. Về tổng thể, để thống nhất trong việc tổ chức đào tạo, đào tạo lại, kiểm tra kiến thức, sát hạch lái xe thì nội dung này nên giao cho một cơ quan chuyên môn để thống nhất trong triển khai thực hiện.

Trước đây, theo quy định tại khoản 2 Điều 6 Nghị định số 34/2010/NĐ-CP ngày 02/4/2010 của Thủ tướng Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ đã áp dụng nội dung “*người điều khiển phương tiện bị áp dụng hình thức xử phạt tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ có thời hạn 60 (sáu mươi) ngày phải học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ trước khi nhận lại Giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ.*” Tuy nhiên, qua thời gian triển khai thực hiện cho thấy nhiều điểm hạn chế, thực tiễn đã chứng minh sự không phù hợp nên quy định này đã được bãi bỏ, hết hiệu lực kể từ ngày 01/01/2014.

Đối với nội dung thành lập quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ, Sở Giao thông vận tải thống nhất với mục tiêu, quan điểm, nguyên tắc trong việc thành lập, sử dụng quỹ. Tuy nhiên việc ưu tiên chi cho việc “*Hỗ trợ cho các tổ chức, cá nhân tham gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ*” cần được xem xét cụ thể vì đây là các lực lượng cơ bản đã được hưởng lương, các chế độ phụ cấp khác từ ngân sách./.

THAM LUẬN

Thực trạng và giải pháp nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông của người tham gia giao thông và kiến nghị, đề xuất liên quan đến dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Phòng Cảnh sát giao thông Công an tỉnh

Với vai trò là lực lượng nòng cốt, chủ công trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, năm qua dưới sự lãnh đạo, chỉ đạo sâu sát của Đảng ủy, Lãnh đạo Công an tỉnh, Phòng Cảnh sát giao thông đã tập trung lãnh đạo, chỉ đạo tham mưu triển khai quyết liệt các biện pháp công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, trong đó đã chú trọng một số nội dung như sau:

1. Chủ động nắm chắc tình hình, dự báo cơ bản chính xác tình hình trật tự, an toàn giao thông trên địa bàn tỉnh để tham mưu và tổ chức thực hiện tăng cường tuần tra, kiểm soát xử lý vi phạm về trật tự, an toàn giao thông, với những nội dung chuyên đề cụ thể, từng giai đoạn, thời điểm nhằm đảm bảo trật tự an toàn giao thông, chống ùn tắc giao thông.

- *Về công tác tuyên truyền:* Chủ động đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông thường xuyên liên tục, nhiều mô hình hay, cách làm hiệu quả. Trên lĩnh vực đường bộ, đã tập trung tuyên truyền đến mọi tầng lớp tham gia giao thông, xây dựng mô hình “*Cổng trường an toàn giao thông*” tại một số trường trên địa bàn tỉnh; tuyên truyền thực hiện phong trào “*Cán bộ, đảng viên 3 gương mẫu, Nhân dân 3 tự giác, doanh nghiệp vận tải và lái xe 3 an toàn*”... Trên đường sắt, tăng cường tuyên truyền pháp luật về đường sắt gắn với thực hiện phong trào “*Em yêu đường sắt quê em*”; tham gia phối hợp giải tỏa hành lang an toàn giao thông đường sắt; giải tỏa lều quán, cây xanh; đường dân sinh qua đường sắt... Trên tuyến đường thủy, tăng cường tuyên truyền “*Văn hóa giao thông với bình yên sông nước*” và mặc áo phao khi qua đò ngang, bến sông...

- *Về công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm:* Đã huy động tối đa, lực lượng, phương tiện trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trên các tuyến giao thông. Đối với tuyến đường bộ luôn đảm bảo lực lượng tuần tra 24/24h; tăng cường tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm tập trung xử lý vi phạm các chuyên đề: nồng độ cồn, ma túy; tốc độ; xe coi nói thành thùng, chở hàng quá tải, quá khổ; giấy tờ giả; xe ô tô vận tải hành khách, hàng hóa...; đồng thời, tham mưu lãnh đạo Công an tỉnh ban hành nhiều văn bản chỉ đạo về đẩy mạnh tuần tra kiểm soát xử lý vi phạm đối với hành vi là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn giao thông, qua đó góp phần tích cực công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trên địa bàn tỉnh. Cụ thể:

Chỉ tính năm 2023: Lực lượng Cảnh sát toàn tỉnh đã tổ chức 22.851 ca

tuần tra, kiểm soát (tăng 3.418 ca so với cùng kỳ năm 2022), có 99.172 lượt cán bộ, chiến sĩ tham gia (tăng 16.858 lượt so với cùng kỳ năm 2022). Đã phát hiện 44.606 trường hợp vi phạm (giảm 2.896 trường hợp so với cùng kỳ năm 2022); tạm giữ 9.696 phương tiện và 24.148 giấy tờ. Cảnh cáo, giáo dục 684 trường hợp; xử phạt tiền 35.533 trường hợp (giảm 182 trường hợp so với cùng kỳ năm 2022), với tổng số tiền hơn 92 tỷ đồng (tăng hơn 19 tỷ đồng so với cùng kỳ năm 2022); tước 8.740 trường hợp Giấy phép lái xe, kiểm định, phù hiệu. Trong đó, xử lý theo các chuyên đề:

- **Vi phạm nồng độ cồn:** Lập biên bản 6.414 trường hợp vi phạm, xử phạt 6.226 trường hợp, với tổng số tiền 31.212.608.000đ, tước GPLX 3.962 trường hợp. **Vi phạm tải trọng hàng hóa chuyên chở:** Lập biên bản 1.585 trường hợp vi phạm, xử phạt 1.570 trường hợp, với tổng số tiền 15.401.053.000đ, tước GPLX 643 trường hợp. **Vi phạm quy định về mũ bảo hiểm:** Lập biên bản 1.821 trường hợp vi phạm, xử phạt 1.758 trường hợp, với tổng số tiền 841.161.000đ. **Vi phạm về tốc độ:** Lập biên bản 9.354 trường hợp vi phạm, xử phạt 9.115 trường hợp, với tổng số tiền 22.023.862.000đ, tước GPLX 3.446 trường hợp....

Quý I/2024: Lực lượng Cảnh sát toàn tỉnh đã tổ chức 7.426 ca tuần tra, kiểm soát (tăng 2.178 ca so với cùng kỳ năm 2023), có 33.916 lượt cán bộ, chiến sĩ tham gia (tăng 10.935 lượt so với cùng kỳ năm 2023). Đã phát hiện 13.976 trường hợp vi phạm (tăng 6.455 trường hợp so với cùng kỳ năm 2023); xử phạt tiền 9.051 trường hợp (giảm 2.955 trường hợp so với cùng kỳ năm 2023), với tổng số tiền hơn 27 tỷ đồng (tăng hơn 4,3 tỷ đồng so với cùng kỳ năm 2023); tước 2.484 trường hợp Giấy phép lái xe. Trong đó, xử lý theo các chuyên đề:

- **Vi phạm nồng độ cồn:** Lập biên bản 2.641 trường hợp vi phạm, xử phạt 2.450 trường hợp, với tổng số tiền hơn 10 tỷ đồng, tước GPLX 1.304 trường hợp. **Vi phạm tải trọng hàng hóa chuyên chở:** Lập biên bản 747 trường hợp vi phạm, xử phạt 527 trường hợp, với tổng số tiền hơn 4 tỷ đồng, tước GPLX 144 trường hợp. **Vi phạm quy định về mũ bảo hiểm:** Phát hiện, lập biên bản 444 trường hợp vi phạm, xử phạt 379 trường hợp, với tổng số tiền hơn 200 triệu đồng. **Vi phạm về tốc độ:** Lập biên bản 953 trường hợp vi phạm, xử phạt 3.120 trường hợp, với tổng số tiền hơn 6 tỷ đồng, tước GPLX 733 trường hợp....

Qua thống kê sơ bộ, để thấy rằng lực lượng Cảnh sát giao thông đã thực hiện đầy mạnh công tác tuyên truyền, tăng cường tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm. Tuy nhiên, tình hình trật tự, an toàn giao thông vẫn còn tiềm ẩn nhiều nguy cơ và diễn biến phức tạp; công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm được huy động tối đa lực lượng, phương tiện đã có kết quả xử lý cao nhưng việc vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông vẫn diễn ra thường xuyên.

Phòng Cảnh sát giao thông nhận thấy rằng: Nguyên nhân khách quan là do Cơ sở hạ tầng giao thông còn thiếu và chưa hoàn thiện, trong khi đó tốc độ đô thị hóa nhanh trong khi cơ sở hạ tầng chưa đáp ứng kịp; Tỷ lệ phương tiện cơ giới gia tăng nhanh chóng, nhất là xe ô tô cá nhân, xe mô tô, xe gắn máy; hình thức vận tải hành khách công cộng chưa đủ để đáp ứng nhu cầu. Nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hóa, hành khách cao nhưng hạ tầng giao thông chưa đáp ứng được. Nguyên nhân chủ quan: Công tác quy hoạch, đầu tư, xây dựng hạ tầng giao thông chưa đáp ứng được nhu cầu thực tế; ý thức pháp luật về giao thông của một bộ phận người tham gia giao thông chưa cao.

Trong thời gian đến, Phòng Cảnh sát giao thông đề ra một số giải pháp sau:

Một là, Tiếp tục triển khai thực hiện nghiêm túc Chỉ thị, nghị quyết, chương trình hành động, kế hoạch của Ban Bí thư, Chính phủ, Ban An toàn giao thông Quốc gia, Tỉnh ủy, Ủy ban nhân dân tỉnh và Giám đốc Công an tỉnh về công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông. Phát huy vai trò người đứng đầu trong chỉ đạo, triển khai thực hiện.

Hai là, Đẩy mạnh công tác tuyên truyền pháp luật về trật tự, an toàn giao thông; trong đó chú trọng tuyên truyền thực hiện phong trào thi đua “*Cán bộ, đảng viên 3 gương mẫu, Nhân dân 3 tự giác, doanh nghiệp vận tải và lái xe 3 an toàn*” bằng nhiều hình thức, đa dạng về nội dung, phù hợp với từng đối tượng và tuyên truyền rộng rãi mọi tầng lớp nhân dân thực hiện “*Đã uống rượu, bia - không lái xe*”.

Ba là, Chỉ đạo tăng cường tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm về TTATGT, việc xử lý phải có trọng tâm, trọng điểm, tập trung vào các chuyên đề vi phạm nổi và các hành vi là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến TNGT như: vi phạm nồng độ cồn; chạy quá tốc độ cho quy định; chở hàng quá tải, quá khổ... Ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, chống ùn tắc giao thông

Đối với dự án Luật trật tự an toàn giao thông đường bộ, so với dự thảo Luật trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ 6, dự thảo Luật hiện nay đã được chỉnh lý 09 chương, 88 điều, giữ nguyên số Chương, tăng 07 điều do bổ sung 04 điều mới⁶; gộp 04 điều thành 02 điều⁷; tách nội dung của một số điều thành 05 điều khác⁸. Tuy nhiên, Phòng Cảnh sát giao thông tham gia ý kiến đối với một vài vấn đề của dự thảo Luật, cụ thể:

⁶ Điều 36 Biển số xe, Điều 37 - Dấu giá biển số, Điều 57 - Điểm của giấy phép lái xe, Điều 84 - Quy giảm thiểu thiệt hại tai nạn GTĐB.

⁷ Gộp Điều 57 - Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách bằng xe ô tô và Điều 58 - Trách nhiệm của người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe ô tô vận chuyển hành khách thành Điều 44 - Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô vận chuyển hành khách; gộp Điều 39 - Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô và Điều 59 - Trách nhiệm của người lái xe vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô thành Điều 48 - Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô vận chuyển hàng hóa

⁸ Điều 7 - Giáo dục kiến thức pháp luật về TTATGTĐB (tách ra từ Điều 6); Điều 34 - Phân loại phương tiện (tách ra từ Điều 3); Điều 68 - Di chuyển phương tiện vi phạm dừng, đỗ trên đường bộ gây cản trở, ùn tắc giao

1. Về quy định tại khoản 1 Điều 9 dự thảo Luật: Phòng CSGT Công an tỉnh thống nhất quy định nghiêm cấm hành vi điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn.

Lý do: Theo thống kê số liệu tai nạn giao thông, từ khi lực lượng Công an triển khai tuần tra, kiểm soát, xử lý người điều khiển phương tiện tham gia giao thông vi phạm về nồng độ cồn, số vụ tai nạn liên quan đến rượu bia đã giảm rõ rệt; đồng thời, quy định cấm trên đã dần đi vào cuộc sống, được đông đảo người dân đồng tình thực hiện và đang từng bước hình thành văn hóa “đã uống rượu, bia không lái xe”. Mục đích của quy định cấm này nhằm phòng ngừa, làm giảm những rủi ro, thiệt hại tiềm tàng do việc sử dụng rượu, bia mà điều khiển phương tiện giao thông gây ra, bảo vệ được tính mạng, sức khỏe, tài sản cho người dân, bảo vệ nguồn lực cho đất nước, bảo vệ tuổi thọ của giống nòi. Đồng thời, quy định trên kế thừa từ Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và thống nhất với quy định tại khoản 6 Điều 5 của Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019.

Đối với Phương án: đề nghị đưa ra mức giới hạn thấp nhất về nồng độ cồn trong máu và hơi thở đối với người điều khiển phương tiện tham gia giao thông. Về ban đầu, phương án này cơ bản đáp ứng được nhu cầu của một bộ phận nhỏ người dân, tạo điều kiện thuận lợi hơn cho người đã sử dụng rượu, bia được điều khiển phương tiện tham gia giao thông; không làm ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất, nhập khẩu, phân phối, cung ứng, tiêu thụ rượu, bia, nguồn thu ngân sách của Nhà nước ta; không tác động lớn đến lao động, thu nhập của những người làm việc tại các cơ sở sản xuất, kinh doanh đồ uống có cồn; tạo điều kiện phát triển ngành kinh doanh dịch vụ ẩm thực, ăn uống; đồng thời, tương đồng với quy định của nhiều nước trên thế giới. Tuy nhiên, sẽ làm tăng số vụ tai nạn giao thông, kéo theo làm tăng hậu quả, thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra như các thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản của người điều khiển phương tiện, người tham gia giao thông khác. Khó bảo đảm tính khả thi khi người uống rượu, bia không thể biết lúc nào đến ngưỡng để dừng lại.

2. Về bổ sung quy định đấu giá biển số xe (Điều 37): Thống nhất bổ sung quy định này trong dự thảo Luật.

Lý do: Việc luật hoá quy định của Nghị quyết số 73/2022/QH15 ngày 15/11/2022 của Quốc hội về thí điểm đấu giá biển số xe vào Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ là rất cần thiết, phù hợp với các quy định hiện hành về việc cấp và quản lý biển số xe theo mã định danh của chủ xe, đáp ứng mục tiêu công dân số, Chính phủ số theo Đề án 06 của Chính phủ và khai thác, quản lý hiệu quả tài sản công. Việc mở rộng đấu giá biển số xe đối với xe mô tô, xe gắn máy

thông hoặc nguy cơ dẫn đến tai nạn giao thông (tách ra từ Điều 63); Điều 70 - Hệ thống giám sát bảo đảm an ninh trật tự, xử lý vi phạm TTATGTĐB, hệ thống kiểm soát tải trọng, khổ giới hạn xe trên đường bộ (tách ra từ Điều 64); Điều 74 - Trung tâm chỉ huy giao thông (tách ra từ Điều 67)

là rất cần thiết, xuất phát từ nhu cầu của một bộ phận không nhỏ người dân và sẽ tăng thu rất lớn cho ngân sách nhà nước.

3. Về bổ sung quy định về điểm, trừ điểm giấy phép lái xe (Điều 57):
Thống nhất bổ sung quy định này trong dự thảo Luật.

Lý do: Việc quy định điểm, trừ điểm giấy phép lái xe trong dự thảo Luật là một biện pháp quản lý nhà nước (không phải là hình thức xử phạt vi phạm hành chính), vừa có tính chất răn đe vừa có tính chất giáo dục, động viên về việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, mỗi lần bị trừ điểm như là “tiếng chuông” cảnh báo giúp người lái xe chấp hành pháp luật tốt hơn, theo đó, người lái xe vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở mức độ nghiêm trọng sẽ bị trừ điểm giấy phép lái xe và trong thời hạn 12 tháng khi chưa bị trừ hết điểm thì được phục hồi đủ 12 điểm. Giấy phép lái xe chưa bị trừ hết điểm, người lái xe tiếp tục được điều khiển phương tiện tham gia giao thông, không ảnh hưởng đến hoạt động tham gia giao thông, hoạt động sản xuất kinh doanh, đời sống của người dân, bảo đảm tính nhân văn, nhân đạo của pháp luật Việt Nam và quyền của công dân được quy định trong Hiến pháp; đáp ứng yêu cầu thực tiễn, ứng dụng chuyển đổi số trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình hiện nay, tiếp thu kinh nghiệm quản lý an toàn giao thông của các nước tiên tiến trên thế giới. Qua đó quản lý người lái xe trong suốt quá trình từ khi đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, cho đến quá trình chấp hành pháp luật của người lái xe, việc vi phạm tái phạm, từ đó sẽ tác động tới hành vi, nâng cao ý thức của người tham gia giao thông, giúp cơ quan quản lý giám sát toàn diện quá trình chấp hành sau vi phạm của người lái xe.

4. Về quy định Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ:
Thống nhất bổ sung quy định này trong dự thảo Luật.

Lý do: Tạo cơ sở pháp lý đủ mạnh, rõ ràng để triển khai việc hỗ trợ nạn nhân do tai nạn giao thông đường bộ gây ra; hỗ trợ cho các lực lượng tham gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; hỗ trợ xây dựng công trình, thiết bị phòng ngừa, hạn chế tổn thất, thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ; khắc phục hậu quả vụ tai nạn giao thông, giảm thiểu thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra; giải quyết nhanh chóng, kịp thời, khắc phục được tối đa, giảm thiểu được những thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ. Đồng thời, sẽ huy động được tối đa nguồn lực và phát huy được sự chung tay chia sẻ của toàn xã hội hỗ trợ về tinh thần, vật chất cho những người không may bị nạn, giúp thân nhân, gia đình của người bị tai nạn nhanh chóng ổn định, trở lại cuộc sống thường ngày; ngoài ra nguồn quỹ này cũng khích lệ các lực lượng thực hiện công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ ngày một tốt hơn và huy động tối đa nguồn lực xã hội chung tay tham gia công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, từ đó sẽ giảm tai nạn giao thông đường bộ và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội./.

THAM LUẬN

Các vấn đề nổi cộm liên quan đến tình hình trật tự, an toàn giao thông trên địa bàn huyện; vướng mắc, bất cập trong quá trình thực hiện Luật Giao thông đường bộ hiện hành và kiến nghị, đề xuất liên quan đến dự án Luật

Công an huyện Bình Sơn

1. Tình hình trật tự, an toàn giao thông nổi cộm tại địa phương

Trong thời gian qua dưới sự lãnh đạo của Đảng và Nhà nước, sự quan tâm vào cuộc của các cấp, các ngành và Nhân dân trên địa bàn huyện, công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đã có những chuyển biến tích cực; ý thức của người tham gia giao thông, nhận thức, trách nhiệm, của lực lượng thực hiện nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông được nâng cao.

Tuy nhiên, vẫn còn một số vấn đề nổi cộm trên địa bàn như: Tình trạng người điều khiển xe ô tô, mô tô, xe gắn máy vi phạm nồng độ cồn, chạy quá tốc độ... gây tai nạn giao thông vẫn còn diễn ra, để lại hậu quả nặng nề cho xã hội. Tình trạng học sinh vi phạm trật tự, an toàn giao thông có chiều hướng gia tăng. Mặc dù đã tham mưu Huyện ủy, Ủy ban nhân dân huyện ban hành nhiều văn bản về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông nhưng tình hình cán bộ, đảng viên vẫn còn vi phạm về trật tự, an toàn giao thông. Trong năm đã phát hiện, lập biên bản, xử lý và ra thông báo đề nghị cơ quan, tổ chức nơi đảng viên vi phạm xử lý theo quy định đối với **13 trường hợp**. Hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn huyện còn nhiều bất cập, thiếu đồng bộ, một số tuyến đường bộ bị hư hỏng, xuống cấp, chưa được duy tu, bảo dưỡng kịp thời, tiềm ẩn nhiều nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông.

Khu Kinh tế Dung Quất tiếp tục có nhiều dự án đang được đầu tư xây dựng, các doanh nghiệp hoạt động sản xuất, nhất là Dự án Hòa Phát 2 thu hút xe vận chuyển hàng hóa, công nhân từ nơi khác tập trung về gây mất an toàn giao thông.

2. Bất cập trong quá trình thực hiện Luật Giao thông đường bộ

Một số quy định của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa phù hợp. Cụ thể:

Thứ nhất, về quy định biển báo: Cụ thể, khoản 4, Điều 10 Luật quy định biển báo hiệu đường bộ gồm 5 nhóm. Tuy nhiên, thực tế hiện nay đã phát sinh thêm nhóm biển mới “Nhóm biển sử dụng trên các tuyến đường đối ngoại”. Nhóm biển này tuân thủ theo các quy định của các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

Thứ hai, về trách nhiệm tổ chức giao thông: Khoản 2, Điều 37 của Luật chỉ quy định Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (GTVT) chịu trách nhiệm tổ chức giao thông trên hệ thống quốc lộ; Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm tổ chức giao thông trên các hệ thống đường bộ thuộc vi phạm quản lý; không quy định trách nhiệm tham gia tổ chức giao thông cho lực lượng Cảnh sát giao thông trong khi lực lượng Cảnh sát giao thông là lực lượng chủ yếu thực hiện chỉ huy điều khiển giao thông và xử lý vi phạm hành chính về giao thông đường bộ. Hiện nay, lực lượng Cảnh sát giao thông lại là đơn vị chủ động đề xuất phối hợp với các đơn vị của ngành Giao thông, Ban An toàn giao thông để tiến hành khảo sát, kiến nghị về công tác tổ chức giao thông. Bên cạnh đó, lực lượng Cảnh sát giao thông có thẩm quyền trong việc tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm, khám nghiệm, điều tra giải quyết tai nạn giao thông nhưng các kiến nghị đề xuất của Cảnh sát giao thông chưa được các cơ quan chức năng quan tâm giải quyết, khắc phục kịp thời theo thẩm quyền.

Thứ ba, một số nội dung quy định chưa cụ thể như: Luật cũng không quy định hoặc quy định không cụ thể, không đầy đủ về các nội dung như nơi cho phép chuyển làn đường, độ tuổi người điều khiển xe đạp điện, xe máy điện, nhất là chưa quy định chế tài nồng độ cồn đối với người điều khiển phương tiện giao thông thô sơ... Chưa quy định trách nhiệm cụ thể của chủ xe về việc quản lý xe, giao xe cho người không đủ điều kiện điều khiển.

Thứ tư, một số bất cập khác như: Giữa Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và Công ước Viên 1968 cũng có những mâu thuẫn cần phải khắc phục như Luật quy định xe ô tô phải có trang bị dây an toàn thì người lái xe và người ngồi hàng ghế phía trước trong xe ô tô phải thắt dây an toàn nhưng Công ước Viên 1968 lại quy định việc thắt dây an toàn là bắt buộc đối với người lái xe và hành khách đi trên phương tiện cơ giới ngồi tại những chỗ có trang bị dây đeo an toàn.

Luật quy định người điều khiển xe mô tô hai bánh, xe mô tô 3 bánh, xe gắn máy không được sử dụng điện thoại di động, còn điều khiển ô tô không quy định. Tuy nhiên, Công ước Viên 1968 bắt buộc luật quốc gia phải quy định người điều khiển phương tiện không được phép sử dụng điện thoại di động khi phương tiện đang di chuyển.

Bên cạnh đó, Luật quy định người điều khiển mô tô, xe gắn máy, xe thô sơ không được đi dàn hàng ngang và phải đi theo hàng một. Tuy nhiên, việc đi hai hàng hay nhiều hàng sẽ không cần quy định đối với các tuyến đường dành riêng cho loại phương tiện khi đó nếu tình trạng bề mặt đường rộng đủ điều kiện sẽ tổ chức giao thông phù hợp theo hình thức này. Do đó, trong trường hợp kết cấu hạ tầng giao thông Việt Nam đạt đến mức độ nhất định sẽ không cần quy định này nữa.

3. Kiến nghị, đề xuất

Thứ nhất, về điều kiện phương tiện tham gia giao thông đường bộ (Điều 33)

- Tại điểm c, khoản 1 quy định: “Có thiết bị giám sát hành trình; thiết bị thu thập dữ liệu, hình ảnh người lái xe, dữ liệu, hình ảnh bảo đảm an toàn hành trình theo quy định” và nội dung này cũng giao cho Chính phủ quy định chi tiết (tại khoản 4). Tuy nhiên, để phù hợp với thực tiễn và mục tiêu quản lý, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu quy định cụ thể đối với từng đối tượng sử dụng xe cơ giới và mục đích sử dụng nào thì cần có thiết bị giám sát hành trình, thiết bị thu thập dữ liệu, hình ảnh người lái xe; không quy định chung cho tất cả các loại xe cơ giới nhằm tránh lãng phí kinh phí của người dân khi đầu tư cho các thiết bị này và đảm bảo quyền và lợi ích hợp pháp của công dân.

- Tại khoản 5 quy định: “Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể điều kiện, phạm vi hoạt động của xe thô sơ tại địa phương...”

Để đảm bảo tính thống nhất, đề nghị nghiên cứu, giao cho Chính phủ hướng dẫn chi tiết nội dung này để thực hiện thống nhất trên phạm vi toàn quốc và chỉ giao cho UBND cấp tỉnh quy định về phạm vi hoạt động của xe thô sơ, không quy định về điều kiện hoạt động của xe thô sơ.

Thứ hai, về xử phạt vi phạm hành chính

Tại khoản 1, khoản 2 Điều 49 về Điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ quy định: “*Trong các loại giấy tờ trên, trường hợp thông tin của các loại giấy tờ nào đã được tích hợp vào tài khoản định danh điện tử, thẻ căn cước theo quy định thì không phải mang theo*”.

Đồng thời, tại Khoản 2 Điều 61 về căn cứ dừng phương tiện tham gia giao thông đường bộ để kiểm tra, kiểm soát quy định: “*Trường hợp thông tin giấy tờ của người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ đã được tích hợp vào tài khoản định danh điện tử, thẻ căn cước thì việc kiểm tra, kiểm soát được thực hiện thông qua xác thực các thông tin, giấy tờ đó trên tài khoản định danh điện tử.*”.

Tuy nhiên, theo quy định tại Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt; Nghị định số 123/2021/NĐ-CP ngày 28/12/2021 sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ, đường sắt; hàng không dân dụng đang hiện hành vẫn quy định xử phạt đối với các hành vi vi phạm không mang theo các loại giấy tờ của người điều khiển phương tiện và phương tiện.

Trong hồ sơ dự án Luật này, Công an huyện Bình Sơn chưa thấy có dự thảo Nghị định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ thay thế hoặc sửa đổi các Nghị định trên. Do đó, đề nghị sớm xây dựng Nghị định để sau khi Luật được thông qua sẽ kịp thời ban hành các Nghị định triển khai thực hiện, tránh mâu thuẫn, chồng chéo giữa Luật và các văn bản dưới Luật; đồng thời không để xảy ra tình trạng “chờ” các văn bản dưới luật mới triển khai được Luật./.

THAM LUẬN

Tình hình, kết quả xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông trong học sinh, sinh viên; tình trạng lấn chiếm vỉa hè, lòng đường, lề đường để sử dụng vào các mục đích kinh doanh; kiến nghị, đề xuất liên quan đến dự án Luật

Công an thành phố Quảng Ngãi

1. Đối với việc xử lý vi phạm TTATGT trong học sinh, sinh viên

Thành phố Quảng Ngãi là trung tâm chính trị, kinh tế, văn hóa - xã hội; đồng thời cũng là trung tâm giáo dục của tỉnh với gần một trăm cơ sở giáo dục. Trong đó, có 08 trường THPT, 44 trường THCS, Tiểu học và 31 trường Mầm non với khoảng hơn 55.000 học sinh các cấp (số lượng rất đông, chiếm 1/6 tổng số dân của thành phố). Hàng ngày, trên các tuyến đường lưu lượng học sinh tham gia giao thông rất lớn. Hiện nay với điều kiện kinh tế phát triển, nhiều gia đình đã mua sắm cho con em các loại xe có gắn động cơ như xe đạp điện, xe máy điện, xe gắn máy để đến trường; Trong đó, có một bộ phận không nhỏ học sinh tại các trường THPT được phụ huynh giao cho sử dụng xe mô tô có dung tích trên 50cm³ để tự điều khiển; do chưa đảm bảo điều kiện theo quy định nên khi các em điều khiển xe mô tô tham gia giao thông tiềm ẩn nhiều nguy cơ mất ATGT và đã xảy ra nhiều vụ TNGT nghiêm trọng do học sinh điều khiển phương tiện gây ra. Trong 03 tháng đầu năm đã xảy ra 04 vụ TNGT liên quan đến học sinh, làm chết 02 em, bị 02 thương em, điển hình là vụ TNGT rất thương tâm xảy ra ngày 05/02/2024 trên tuyến QL1 làm chết 02 em học sinh (01 em lớp 7, và lớp 4).

- Về tình hình phát hiện, xử lý học sinh vi phạm TTATGT: Từ đầu năm 2024 đến nay đã phát hiện, xử lý 176 trường hợp vi phạm, với tổng số tiền 342.450.000 đồng. Hành vi vi phạm chủ yếu là: Không đội mũ bảo hiểm, đi dàn hàng ngang trên đường, không chấp hành tín hiệu giao thông, tránh, vượt, chuyển hướng xe trái quy định, đặc biệt là điều khiển xe khi chưa đủ tuổi, ngoài ra còn có một số em học sinh tụ tập thành nhóm điều khiển xe rú ga, nẹt pô, gây rối vào ban đêm (công an thành phố đã phá rã, xử lý 7 nhóm với gần 70 trường hợp vi phạm).

Qua phân tích, đánh giá nguyên nhân của tình trạng trên là:

+ *Thứ nhất:* Nguyên nhân chủ yếu và trực tiếp là do ý thức chấp hành pháp luật của một bộ phận học sinh chưa cao, chưa tự giác bảo vệ bản thân và cộng đồng, nhiều em thích thể hiện bản thân qua việc đi xe phân khối lớn, vi phạm giao thông.

+ *Thứ hai:* Nhiều phụ huynh nhận thức chưa đầy đủ, chưa quan tâm giáo dục con em đúng mức hoặc quá nuông chiều để con em mình tự do sử dụng

phương tiện theo ý thích.

+ *Thứ ba*: Việc phát hiện, xử lý vi phạm của học sinh chưa quyết liệt, chưa thực hiện việc thông báo để nhà trường xử lý kỷ luật, ngại ảnh hưởng đến việc học tập của các em học sinh. (Sau khi triển khai thực hiện Chỉ thị số 31 của Chính phủ, đã tiến hành thông báo các trường hợp học sinh vi phạm cho nhà trường).

+ *Thứ tư*: Việc vi phạm của học sinh có sự tiếp tay của các hộ gia đình tổ chức trông giữ xe cho các em học sinh bên ngoài trường, nhưng chính quyền chưa có biện pháp hữu hiệu để ngăn chặn (Thực hiện Chỉ thị số 31, đã tổ chức cho các hộ giữ xe ký cam kết không giữ xe cho học sinh vi phạm).

- Giải pháp trong thời gian tới: Quyết liệt thực hiện các biện pháp đảm bảo TTATGT cho lứa tuổi học sinh theo Chỉ thị số 31 của Chính phủ và các kế hoạch phối hợp với ngành giáo dục. Trọng tâm là: phối hợp rà soát, ký cam kết đối với học sinh và phụ huynh về việc chấp hành các quy định về giao thông, nhất là không giao xe cho con em khi chưa đảm bảo điều kiện; phát huy hiệu quả hoạt động của nhóm zalo “Niềm vui đến trường - Mọi nẻo đường bình yên”. Rà soát, ký cam kết các cơ sở trông giữ xe cho học sinh; tăng cường TTKS xử lý nghiêm các hành vi vi phạm của học sinh và thực hiện việc thông báo vi phạm cho nhà trường để có biện pháp giáo dục, xử lý theo quy định của ngành giáo dục.

* **Đối với nội dung này Công an thành phố có kiến nghị, đề xuất liên quan đến Dự án luật TTATGT như sau**: Đề nghị xem xét quy định về việc sát hạch, cấp Giấy phép lái xe hoặc Chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đối với người điều khiển xe gắn máy (xe máy điện). Bởi vì, loại phương tiện này hiện nay khá phổ biến, tham gia giao thông ở hầu hết các tuyến đường bộ (chỉ trừ cao tốc), người điều khiển cần phải được sát hạch, kiểm tra kiến thức về việc nắm bắt đầy đủ các quy định khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông.

2. Về tình hình lấn chiếm vỉa hè, lòng đường, để sử dụng vào mục đích kinh doanh

Thành phố Quảng Ngãi là trung tâm tỉnh lỵ của cả tỉnh, là đô thị loại 2, trên địa bàn có 185 tuyến đường đô thị với tổng chiều dài 140,66 km. Theo số liệu thống kê đầu năm 2024 trên địa bàn có 81 vị trí diễn ra các hoạt động lấn chiếm, sử dụng trái phép vỉa hè để kinh doanh buôn bán.

Thời gian qua thực hiện các chỉ đạo của UBND tỉnh, Công an tỉnh, Công an thành phố đã chủ động tham mưu UBND thành phố ban hành nhiều văn bản chỉ đạo triển khai kiểm tra, xử lý đối với tình hình vi phạm về vỉa hè, lòng đường trên địa bàn.

UBND thành phố giao Đội Quản lý trật tự đô thị thành phố phối hợp Công an thành phố tổ chức rà soát tất cả các điểm vi phạm về lòng đường, vỉa hè

tại từng xã, phường, lập danh sách chi tiết báo cáo Chủ tịch UBND thành phố để chỉ đạo các xã, phường triển khai việc kiểm tra xử lý.

UBND thành phố lập riêng nhóm zalo về trật tự đô thị do đồng chí Phó Chủ tịch phụ trách lĩnh vực giao thông làm trưởng nhóm thường xuyên kiểm tra thực tế và đối chiếu với các kết quả do xã, phường báo cáo để kịp thời chỉ đạo và đồng chí Phó Chủ tịch chỉ đạo rất quyết liệt nội dung này.

Về phía Công an thành phố, ngoài việc tổ chức các tổ tuần tra kiểm soát về giao thông, hàng ngày đều lập 02 tổ Cảnh sát trật tự kiểm tra, xử lý về trật tự đô thị, lấn chiếm lòng đường, vỉa hè, các hành vi dừng, đỗ xe không đúng quy định và các hành vi vi phạm Quyết định số 33 của UBND tỉnh. Đặc biệt đã chỉ đạo Đội CSGT-TT, Công an phường Trần Hưng Đạo triển khai thực hiện hiệu quả thí điểm “Tuyên phố 3 không” tại đường Nguyễn Tự Tân, phường Trần Hưng Đạo, đến nay đã cơ bản khắc phục được tình trạng lấn chiếm vỉa hè, lòng đường và vi phạm TTATGT, tội phạm trên tuyến đường này.

Với các biện pháp công tác trên thì tình hình vi phạm trật tự đô thị, lấn chiếm lòng đường, vỉa hè trên địa bàn thành phố từng bước được khắc phục, nhất là các điểm vi phạm kéo dài như Cổng bệnh viện tỉnh, đầu Nam cầu Trà Khúc, Quảng trường Phạm Văn Đồng đã được xử lý triệt để.

Tuy nhiên, hiện nay tình hình lấn chiếm vỉa hè để kinh doanh, buôn bán vào ban đêm tại 01 số tuyến đường vẫn còn diễn ra, chưa được xử lý dứt điểm. Nguyên nhân của tình trạng này là việc huy động các lực lượng cấp xã, phường vào ban đêm gặp khó khăn, nhất là kinh phí hỗ trợ, bồi dưỡng cho các lực lượng xã, phường. Ngoài ra, một số địa phương cũng mong muốn tạo điều kiện để người dân phát triển kinh tế đêm, do đó, việc kiểm tra, xử lý chưa quyết liệt, triệt để.

Giải pháp trong thời gian đến: Tiếp tục tham mưu UBND thành phố chỉ đạo quyết liệt các xã, phường ra quân xử lý các điểm lấn chiếm, lòng đường, vỉa hè trên địa bàn, nhất là duy trì việc chống tái lấn chiếm. Nhân rộng “Tuyên phố 3 không” trên địa bàn.

*** Kiến nghị đối với Dự án Luật TTATGT về nội dung này,** Công an thành phố đề nghị Luật TTATGT cần quy định rõ về hành vi “đề xe”. Nghị định xử phạt vi phạm hành chính về TTATGT có quy định xử phạt về hành vi “đề xe dưới lòng đường, trên vỉa hè tái quy định” nhưng Luật TTATGT không có khái niệm về “đề xe” dẫn đến lúng túng cho lực lượng xử lý vi phạm./.

THAM LUẬN

Các giải pháp tuyên truyền, phổ biến pháp luật đối với các lái xe vận tải, xe vận chuyển hành khách nhằm hạn chế tình trạng lái xe gây tai nạn bỏ trốn; kiến nghị đề xuất liên quan đến hạ tầng an toàn giao thông và các vấn đề liên quan đến dự án Luật

Công an huyện Mộ Đức

Về thực trạng tình hình: Trong những năm gần đây, trước sự phát triển không ngừng của huyện nhà trên tất cả các lĩnh vực, giao thông đường bộ huyện Mộ Đức đã thay đổi đáng kể, đáp ứng cơ bản yêu cầu về phát triển kinh tế, xã hội và nhu cầu đi lại của nhân dân. Các tuyến đường bộ từ nông thôn, huyện lộ, tỉnh lộ, quốc lộ từng bước được nâng cấp, cải tạo, các tuyến cao tốc được quy hoạch, xây dựng, các tuyến đường cũ được sửa chữa, nâng cấp, cải tạo, các tuyến đường mới được quy hoạch xây dựng. Tuy nhiên, cơ sở hạ tầng đường bộ của huyện vẫn đang trong quá trình hoàn thiện, chưa đáp ứng đúng với yêu cầu thực tiễn về phát triển kinh tế - xã hội của huyện nhà, sự gia tăng nhanh chóng về số lượng phương tiện, nhất là phương tiện cá nhân và nhu cầu đi lại ngày càng lớn của người dân. Do đó, nó đã trở thành một trong những vấn đề bức bối, gây ảnh hưởng không nhỏ đến tình hình trật tự an toàn giao thông. Thời gian qua, nhiều trường hợp người điều khiển phương tiện giao thông sau khi gây ra tai nạn nghiêm trọng đã bỏ rơi người bị nạn, bỏ trốn khỏi hiện trường, cố tình không đến cơ quan Công an để trình báo. Nhiều nạn nhân bị thương nặng, không kịp thời được cấp cứu dẫn đến tình trạng nguy kịch hoặc tử vong. Đây là những hành vi đáng lên án, không chỉ vi phạm về mặt đạo đức và ứng xử trong văn hóa giao thông, mà còn là hành vi vi phạm pháp luật. Theo số liệu thống kê năm 2022, 2023 và Quý I/2024 trên địa bàn huyện Mộ Đức xảy ra 61 vụ TNGT, làm chết 44 người, bị thương 03 người, trong đó có 05 vụ lái xe gây tai nạn chết người bỏ trốn (chiếm tỉ lệ 8,19% số vụ TNGT xảy ra). Công an huyện điều tra, xác minh làm rõ 03 vụ (người điều khiển gây tai nạn bỏ trốn là người ngoài địa bàn tỉnh), 02 vụ đang điều tra xác minh, chưa xác định được người điều khiển phương tiện.

Để làm tốt công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật đối với các lái xe vận tải, lái xe vận chuyển hành khách nhằm hạn chế tình trạng lái xe gây tai nạn giao thông bỏ trốn, Công an huyện sẽ tập trung thực hiện một số công tác trọng tâm sau:

Một là, Tiếp tục phối hợp với các ban, ngành, đoàn thể đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đến người dân, người tham gia giao thông bằng nhiều hình thức, nội dung, chủ đề tuyên truyền phù hợp với từng đối tượng, nhất là các lái xe vận tải, xe vận chuyển hành khách. Để giảm thiểu những tình huống lái xe gây tai nạn rồi bỏ trốn khỏi hiện

trường, trốn tránh pháp luật, ngoài việc tăng cường chế tài xử phạt thì phải tăng cường việc giáo dục nhằm nâng cao ý thức của người tham gia giao thông là điều hết sức cần thiết để răn đe và giáo dục.

Hai là, Tổ chức cho 100% lái xe vận tải, vận chuyển hành khách trên địa bàn huyện ký cam kết chấp hành nghiêm quy định của pháp luật về TTATGT.

Ba là, Đối với các trường hợp lái xe gây tai nạn bỏ trốn sẽ tiến hành đăng tải trên trang Fanpage Cờ đỏ Mộ Đức, tuyên truyền đến người dân, người tham gia giao thông, những hành vi bỏ trốn hay bỏ rơi người bị nạn sau khi xảy ra tai nạn giao thông là hành vi không chỉ coi thường pháp luật, mà còn đáng bị lên án của xã hội và có hình phạt nghiêm khắc.

Bốn là, Phát động phong trào toàn dân tham gia, phát hiện, cung cấp thông tin, hình ảnh phản ánh vi phạm về trật tự an toàn giao thông trên địa bàn huyện để làm cơ sở, căn cứ để xử lý nghiêm các hành vi vi phạm góp phần đảm bảo trật tự, an toàn giao thông.

Năm là, Thường xuyên phối hợp với các ngành chức năng tổ chức khảo sát tuyến đường bộ, phân tích, thống kê và xác định điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông, điểm phức tạp về TTATGT và bắt cập về tổ chức giao thông để kiến nghị cấp thẩm quyền chỉ đạo các biện pháp khắc phục nhằm xóa bỏ các nguyên nhân tiềm ẩn dẫn đến tai nạn giao thông, đảm bảo an toàn cho người và phương tiện tham gia lưu thông.

Sáu là, Khi xảy ra các vụ TNGT lái xe gây tai nạn giao thông bỏ trốn, cần tập trung lực lượng, tiến hành điều tra xác minh làm rõ, xử lý nghiêm theo quy định của pháp luật, để bảo đảm tính giáo dục và răn đe.

Bảy là, Qua nghiên cứu dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Công an huyện Mộ Đức thống nhất với nội dung của dự thảo, sự cần thiết ban hành Luật Trật Tự, an toàn giao thông đường bộ là phù hợp với chủ trương của Đảng tại chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư và đáp ứng yêu cầu thực tiễn. Tiếp tục rà soát các điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT, các bất hợp lý trong tổ chức giao thông trên các tuyến đường được tuần tra, xử lý./.

THAM LUẬN

Tình hình, kết quả xử lý cán bộ, công chức vi phạm trật tự, an toàn giao thông trong những năm qua; kiến nghị, đề xuất liên quan đến dự án Luật

Công an thị xã Đức Phổ

Thực hiện nghiêm chỉ đạo của các cấp ủy Đảng và chính quyền đối với công tác lãnh đạo, chỉ đạo tăng cường thực hiện công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới, trọng tâm là: Chỉ thị số 23 của Ban Bí thư, Chỉ thị số 10 của Thủ tướng Chính phủ, Chương trình hành động số 35 và Chỉ thị số 23 của Tỉnh ủy; Chỉ thị số 10 và Kế hoạch số 140 của Thị ủy Đức Phổ, các Kế hoạch triển khai thực hiện của UBND tỉnh và UBND thị xã về thực hiện nghiêm túc phong trào “5 không”, phong trào thi đua “Cán bộ, đảng viên 3 gương mẫu; nhân dân 3 tự giác; doanh nghiệp vận tải và lái xe 3 an toàn”. Thời gian qua, Công an thị xã đã triển khai đồng bộ, toàn diện các mặt công tác bảo đảm TTATGT. Chỉ đạo, quán triệt đến 100% CBCS thực hiện nghiêm các quy định của pháp luật về giao thông. Tăng cường vai trò, trách nhiệm của Công an xã, phường đối với nhiệm vụ bảo đảm TTATGT ở địa bàn cơ sở.

Với quyết tâm xử lý vi phạm “*không có vùng cấm, không có ngoại lệ*”, bất kể người đó là ai; thực hiện Điện mật số 81 của Bộ Công an, bắt đầu từ ngày 15/8/2023 đến nay, trong công tác TTKS Công an thị xã Đức Phổ đã phát hiện, lập biên bản và gửi xác minh 408 trường hợp vi phạm nồng độ cồn, ma túy (trong đó 403 trường hợp vi phạm nồng độ cồn và 05 trường hợp vi phạm về ma túy). Qua xác minh, phát hiện 20 cán bộ, đảng viên vi phạm nồng độ cồn (**03 cán bộ; 17 đảng viên**), Công an thị xã đã thông báo đến các Chi bộ, Đảng bộ trực thuộc và cơ quan quản lý cán bộ, đảng viên vi phạm để kiểm điểm, xử lý theo quy định; đến thời điểm hiện tại, có 04 Chi bộ đã gửi kết quả xử lý đối với 04 đảng viên vi phạm để Công an thị xã theo dõi, tập hợp (**01 trường hợp khiển trách, 01 trường hợp yêu cầu kiểm điểm rút kinh nghiệm và 02 trường hợp nhắc nhở**); thông báo 05 trường hợp vi phạm pháp luật về ma túy để UBND xã, phường lập hồ sơ theo dõi, quản lý theo quy định.

Công an thị xã Đức Phổ quan tâm, chỉ đạo huy động tối đa lực lượng, phương tiện, nòng cốt là lực lượng CSGT - TT trực tiếp tham mưu, triển khai thực hiện nhiều giải pháp bảo đảm TTATGT theo chỉ đạo của lãnh đạo các cấp và phù hợp với điều kiện, tình hình thực tiễn tại địa phương. Trong đó có thể kể đến việc thực hiện hiệu quả đợt cao điểm bảo đảm TTATGT, TTXH dịp Tết Dương lịch, Tết Nguyên đán Giáp Thìn và các lễ hội đầu Xuân năm 2024, Công an thị xã hoàn thành và vượt hầu hết các chỉ tiêu được Công an tỉnh giao, tình hình TNGT trên địa bàn cơ bản được kiểm chế; kết quả công tác TTKS, xử lý vi phạm các chuyên đề tăng so với cùng kỳ và liền kề. Tuy nhiên, tình hình

TTATGT trên địa bàn vẫn còn nhiều diễn biến phức tạp, quá trình thực hiện các giải pháp bảo đảm TTATGT có mặt còn hạn chế, thiếu sót xuất phát từ nhiều nguyên nhân như: (1) Biên chế CSGT - TT Công an thị xã mỏng, chưa tương xứng với tình hình địa bàn và khối lượng công việc được giao; (2) Một số phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ được trang cấp phục vụ công tác TTKS, xử lý vi phạm đã cũ, thường xuyên hư hỏng, phải sửa chữa, ảnh hưởng chất lượng công tác; (3) Lãnh đạo, người đứng đầu một số cơ quan, đơn vị, địa phương chưa quan tâm chỉ đạo, quán triệt thực hiện đồng bộ công tác bảo đảm TTATGT; (4) Một số ít cán bộ, đảng viên chưa nâng cao tinh thần nêu gương để tuyên truyền đến Nhân dân chấp hành nghiêm pháp luật về giao thông, đồng thuận ủng hộ, giúp đỡ lực lượng chức năng thực hiện nhiệm vụ; (5) Một số tổ chức đảng, cơ quan, đơn vị, địa phương chưa kịp thời xử lý trách nhiệm một số cán bộ, đảng viên vi phạm pháp luật về giao thông nên chưa tạo được tính răn đe, giáo dục để hình thành ý thức tự giác, gương mẫu chấp hành pháp luật; (6) Công tác tuyên truyền pháp luật về TTATGT hiệu quả chưa cao nên chưa tạo chuyển biến rõ nét trong việc hình thành văn hóa giao thông trong cộng đồng.

Thời gian đến, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Luật đường bộ sẽ được trình Quốc hội xem xét, thông qua. Trong đó, dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ quy định nhiều nội dung lớn, có tác động đến toàn bộ người điều khiển phương tiện tham gia giao thông, được cử tri và dư luận nhân dân đặc biệt quan tâm, như: Tiếp tục xử lý nghiêm người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn (không có giới hạn định lượng mức cồn cho phép); trách nhiệm giữa ngành Công an và ngành Giáo dục trong thực hiện các nội dung giáo dục pháp luật về giao thông trong nhà trường... Để tránh sự chông chéo, bất cập giữa luật và các văn bản dưới luật sau khi Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ được Quốc hội thông qua, đề nghị Bộ Công an chỉ đạo sớm rà soát, xây dựng dự thảo Nghị định, Thông tư hướng dẫn kịp thời, tạo cơ sở pháp lý chặt chẽ để lực lượng chức năng thống nhất thực hiện./.

THAM LUẬN

Thực trạng lái xe sử dụng xe hết niên hạn để chuyên chở hàng hóa trên địa bàn; kiến nghị, đề xuất liên quan đến dự án Luật

Công an huyện Sơn Hà

Trong năm 2023, tình hình trật tự, an toàn giao thông (TTATGT) trên địa bàn huyện cơ bản ổn định, tai nạn giao thông (TNGT) xảy ra 09 vụ làm chết 05 người, 07 người bị thương (*So với cùng kỳ năm 2022 giảm 02 vụ, không tăng, không giảm về số người chết và giảm 08 người bị thương*). Liên quan đến phương tiện hết kiểm định, trong năm 2023, trên địa bàn huyện Sơn Hà xảy ra 01 vụ TNGT làm chết 01 người, cụ thể:

Vào ngày 07/10/2023 tại Km 96+400m QL24B thuộc thôn Làng Ranh, xã Sơn Ba, huyện Sơn Hà xảy ra vụ TNGT đường bộ xảy ra giữa xe ô tô tải trên 3,5 tấn BKS: 76C-105.00 do anh Võ Thanh Xuân (SN 2003, trú tại thôn Làng Ranh, xã Sơn Ba, huyện Sơn Hà) không có bằng lái xe, điều khiển chở theo Đinh Văn An (SN 23/11/2003, trú tại thôn Làng Ranh, xã Sơn Ba, huyện Sơn Hà) điều khiển lưu thông theo hướng xã Sơn Ba, huyện Sơn Hà đi xã Ba Ngạc, huyện Ba Tư với xe mô tô BKS: 76M1-275.58 do bà Đinh Thị Huệ (SN 2002, trú tại thôn Làng Ranh, xã Sơn Ba, huyện Sơn Hà) điều khiển lưu thông cùng chiều. Hậu quả: Bà Đinh Thị Huệ chết tại chỗ, thiệt hại ước tính 05 triệu đồng.

- Đối với xe ô tô tải trên 3,5 tấn BKS: 76C-105.00: Kiểm định vào ngày 24/9/2022, đã hết kiểm định, thời hạn kiểm định đến **hết ngày 23/3/2023**.

- Đối với xe ô tô tải BKS 76C-105.00 gây tai nạn giao thông vào ngày 07/10/2023 tại địa phận thuộc thôn Làng Ranh, xã Sơn Ba, huyện Sơn Hà, Công an xã Sơn Ba, huyện Sơn Hà đã tổ chức mời làm việc, tuyên truyền và ký cam kết đối với chủ xe là ông Võ Tấn Sơn (SN 1964, trú tại thôn Làng Ranh, xã Sơn Ba, huyện Sơn Hà) **vào ngày 26/8/2023** về việc không đưa phương tiện hoạt động khi chưa đáp ứng đầy đủ các điều kiện hoạt động theo quy định của pháp luật. Mặc dù đã ký cam kết nhưng lái xe, chủ phương tiện vẫn bất chấp vi phạm.

Qua rà soát đến tháng 01/2024, trên địa bàn huyện có 139 xe hết hạn kiểm định. Đa số xe hết kiểm định rơi vào xe ô tô tải vận chuyển chở nông lâm sản (keo, mỳ).

Nguyên nhân các phương tiện chưa được đưa đi kiểm định: Các lái xe và chủ xe đều di chuyển đi các tỉnh Tây Nguyên để hái cà phê nên phương tiện không hoạt động; một số ít hoạt động trong vùng đồi núi không di chuyển ra ngoài đường; một số vì chưa đủ điều kiện kinh tế nên chưa đưa phương tiện đi kiểm định; một số phương tiện khi đến kiểm định nhưng không đăng kiểm được vì phương tiện không đảm bảo điều kiện... Đến nay cơ bản các phương tiện đã được kiểm định.

Trong năm 2023, Công an huyện đã tổ chức 1.130 ca tuần tra, kiểm soát với 3.992 lượt cán bộ, chiến sĩ tham gia. Phát hiện, xử lý 1.134 trường hợp vi phạm, tạm giữ 758 phương tiện (14 ô tô, 744 mô tô) và 614 giấy tờ xe, xử phạt ước tính 3,8 tỷ đồng. Trong đó, xử lý theo chuyên đề xe hết kiểm định: Số lượt dừng kiểm tra 2.150 trường hợp; phát hiện và lập biên bản 07 trường hợp vi phạm (05 chủ xe, 02 lái xe), tạm giữ 07 xe ô tô tải, 07 giấy tờ các loại; xử phạt ước tính 45 triệu đồng; tước GPLX: 07 trường hợp.

*** Khó khăn, vướng mắc trong quá trình xử lý xe hết kiểm định:**

- Đa số các lái xe, chủ xe đều biết điều khiển phương tiện hết kiểm định là vi phạm pháp luật. Tuy nhiên, vì lợi nhuận một số doanh nghiệp, hộ kinh doanh trên địa bàn từng nơi, từng lúc vẫn bắt chấp để phương tiện hết kiểm định lưu thông trên đường, nhất là trên tuyến QL24B.

- Đối với các phương tiện hết kiểm định thường hoạt động vào các thời gian lực lượng CSGT nghỉ ngơi, vào các cung đường ít có lực lượng CSGT tuần tra, kiểm soát và có lực lượng canh chừng. Lực lượng CSGT Công an huyện quá mỏng (05 đồng chí CSGT) nhưng thực hiện nhiều mặt công tác khác nên công tác tuần tra, kiểm soát chưa đảm bảo khép kín địa bàn.

*** Kiến nghị, đề xuất liên quan đến dự án Luật:**

- Cần giao thêm thẩm quyền cho Công an cấp xã, lực lượng Cảnh sát khác trong việc xử lý đối với tất cả các hành vi là nguyên nhân chính gây ra tai nạn giao thông như: Vi phạm nồng độ cồn, vi phạm xe hết kiểm định, vi phạm quá tải, quá khổ, đi không đúng phần đường, làn đường... đối với tất cả các phương tiện lưu thông trên địa bàn quản lý.

- Đối với hành vi vi phạm là nguyên nhân chính gây tai nạn giao thông, cần tăng mức phạt và hình thức phạt bổ sung như tăng thời gian tước quyền sử dụng giấy phép lái xe đối với vi phạm lần đầu, vi phạm lần hai thì tịch thu Giấy phép lái xe.

- Đối với hành vi điều khiển xe hết niên hạn sử dụng tham gia giao thông, nếu gây tai nạn giao thông thì phải xử lý hình sự đối với người điều khiển./.