|  |  |
| --- | --- |
| **ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI**Số: /BC-UBTVQH15 | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc***Hà Nội, ngày tháng năm 2024* |
| Dự thảo xin ý kiến các Đoàn ĐBQH, HĐDT, các Ủy ban của Quốc hội |  |

**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, 28 ý kiến tại Hội trường và 01 ĐBQH gửi ý kiến). Trên cơ sở ý kiến của các vị ĐBQH, Ủy ban Thường vụ Quốc hội (UBTVQH) đã chỉ đạo Thường trực Ủy ban Quốc phòng và An ninh (UBQPAN) phối hợp với Cơ quan soạn thảo, các cơ quan của Quốc hội 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. Chính phủ đã chỉ đạo, Bộ Công an, Bộ Y tế đã nghiêm túc thực hiện các yêu cầu trên, tổ chức nghiên cứu, tham khảo kinh nghiệm quốc tế, tổ chức điều tra xã hội học, khoa học về “***Tác hại của rượu, bia đối với người tham gia GTĐB***”. Thường trực UBQPAN đã gửi Công văn lấy ý kiến các cơ quan của Quốc hội và Viện Nghiên cứu lập pháp về dự thảo Luật sau khi tiếp thu, chỉnh lý; báo cáo Phó Chủ tịch Quốc hội về công tác tiếp thu, giải trình, chỉnh lý và một số nội dung lớn của dự thảo Luật.

Thực hiện chỉ đạo của lãnh đạo Quốc hội, ngày 09/01/2024, Thường trực UBQPAN có văn bản số 1612/UBQPAN15 đề nghị Chính phủ có văn bản báo cáo UBTVQH về các nội dung: (1) Báo cáo kết quả thực hiện quy định về hành vi cấm *“Điều khiển phương tiện giao thông mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn”* tại khoản 6 Điều 5 của Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019; (2) báo cáo kết quả thực hiện Nghị quyết số 73/2022/QH15 về thí điểm đấu giá biển số xe ô tô; (3) báo cáo, đề xuất về quy định điểm, điểm trừ của giấy phép lái xe; (4) báo cáo, đề xuất phân hạng Giấy phép lái xe cho phù hợp với Công ước Viên về giao thông đường bộ năm 1968 và thực tiễn của Việt Nam; (5) Báo cáo, đề xuất về Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ. Đồng thời, có báo cáo đánh giá tác động đối với các nội dung đề xuất nêu trên. Chính phủ đã gửi Báo cáo số 104/BC-CP ngày 14/3/2024 báo cáo tiếp thu, chỉnh lý một số nội dung lớn trong dự án Luật TTATGTĐB, Báo cáo đánh giá tác động của chính sách mới trong dự án Luật TTATGTĐB.

Dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (TTATGTĐB) 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 (tháng 3/2024) 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 tiếp thu, chỉnh lý có 9 chương, 88 điều, số chương giữ nguyên và tăng 07 điều do bổ sung 04 điều mới[[1]](#footnote-1); gộp 04 điều thành 02 điều[[2]](#footnote-2); tách nội dung của một số điều thành 05 điều khác[[3]](#footnote-3). Dự thảo Luật sau khi được tiếp thu, chỉnh lý đạt được sự đồng thuận cao 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 TTATGTĐB. Một số ý kiến băn khoăn về việc tách Luật Giao thông đường bộ (GTĐB) năm 2008 để ban hành Luật Đường bộ và Luật TTATGTĐB****.***

UBTVQH nhất trí ban hành Luật TTATGTĐB như ý kiến của hầu hết ĐBQH và cho rằng: Việc xây dựng Luật TTATGTĐB và Luật Đường bộ phù hợp với chủ trương, chính sách, chỉ đạo của Đảng[[4]](#footnote-4), đáp ứng 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 TTATGTĐB; 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, TTATGTĐB và quản lý hạ tầng giao thông, vận tải đường bộ.

**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…; 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; đề nghị rà soát các quy định cho phù hợp Công ước viên, nhất là quy định quy tắc tín hiệu đèn giao thông. 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, đối chiếu với quy định của các luật liên quan, điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên để đảm bảo tính thống nhất, tính phù hợp của các quy định trong dự thảo Luật.

**3. Về tên gọi và bố cục của dự thảo Luật**

***3.1. Về tên gọi của Luật***

*Có ý kiến đề nghị đổi tên luật thành “Luật Trật tự, an toàn đường bộ” hoặc “Luật Giao thông đường bộ” để thể hiện tính bao quát hơn; ý kiến khác đề nghị đổi tên luật thành “Luật tham gia giao thông đường bộ”.*

UBTVQH xin báo cáo như sau: 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 TTATGTĐB”. 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 TTATGTĐB trong tình hình mới đã yêu cầu xây dựng, ban hành Luật TTATGTĐB và Luật Đường bộ. Tên gọi Luật TTATGTĐB phù hợp với phạm vi, nội dung điều chỉnh của Luật, cụ thể điều chỉnh về: Quy tắc GTĐB; phương tiện GTĐB; người điều khiển phương tiện tham gia GTĐB; chỉ huy, điều khiển GTĐB; tuần tra, kiểm soát về TTATGTĐB; giải quyết tai nạn GTĐB; quản lý nhà nước về TTATGTĐB. Do đó, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên tên gọi của Luật theo dự thảo Chính phủ trình.

***3.2. Về bố cục của dự thảo Luật***

- *Có ý kiến đề nghị sắp xếp lại Chương V và Chương VI cho phù hợp hoặc gộp Chương V và Chương VI thành một chương.*

UBTVQH xin báo cáo như sau: Các quy định về tuần tra, kiểm soát về TTATGTĐB nhằm phòng ngừa, kiểm tra, phát hiện, xử lý vi phạm pháp luật về TTATGTĐB 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 TTATGTĐB. Các quy định về tuần tra, kiểm soát GTĐB 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 Cảnh sát giao thông (CSGT) tiến hành đã có tác dụng tích cực, hiệu quả rõ rệt, góp phần làm tốt công tác quản lý nhà nước về TTATGTĐB hàng chục năm qua. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ lại hai chương này; đồng thời, có điều chỉnh bố cục, nội dung của từng chương như trong dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý.

- *Có ý kiến cho rằng, các Điều 27, 28, 30 và 31 (nay là Điều 28, 29, 31, 32 dự thảo đã chỉnh lý) 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 huống 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. Mặc dù các quy định này đều nhằm mục đích bảo đảm TTATGTĐB, nhưng để quy định trong chương về quy tắc giao thông (Chương II) là phù hợp. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ lại các điều trên trong dự thảo Luật.

- *Có ý kiến đề nghị chuyển toàn bộ các điều từ* *Điều 39 đến Điều 48 (nay là Điều 43 đến Điều 53 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý) sang một chương mới về bảo đảm TTATGTĐB đối với hoạt động vận tải.*

UBTVQH xin báo cáo như sau: Các quy định từ Điều 39 đến Điều 48 trong dự thảo Luật do Chính phủ trình đều quy định về bảo đảm TTATGTĐB đối với hoạt động vận tải, chủ yếu gắn với điều kiện của phương tiện vận tải, nên quy định trong cùng một chương về phương tiện GTĐB (Chương III) là phù hợp. Trên cơ sở nghiên cứu, tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát các điều luật nêu trên và các điều luật khác có liên quan đến hoạt động vận tải ở chương khác để quy định tập trung trong Chương III bảo đảm tính thống nhất về bố cục; chỉnh sửa tên điều và nội dung các điều cho phù hợp theo thứ tự từ Điều 43 đến Điều 53 trong dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý[[5]](#footnote-5).

- *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*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát quy định tại Chương IV và Chương V để quy định cho phù hợp với nội dung điều chỉnh của từng chương, bảo đảm rõ ràng, minh bạch. Còn đối với nội dung tại Điều 65 *(nay là Điều 71)* quy định quyền và trách nhiệm của người điều khiển phương tiện tham gia GTĐB 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 44)*, Điều 59 *(nay là Điều 48)* 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 I và quy định thành một điều riêng về hợp tác quốc tế*

UBTVQH xin báo cáo như sau: Hợp tác quốc tế về TTATGTĐB là một nội dung của công tác quản lý nhà nước về TTATGTĐB. 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 85.

- *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.*

UBTVQH xin báo cáo như sau: Công tác tổ chức giao thông thuộc phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật Đường bộ, cho phép không bổ sung trong dự thảo Luật này để tránh chồng chéo về phạm vi điều chỉnh. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

- *Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định điều chỉnh về quy tắc GTĐB đối với người đi bộ; 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; 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 CSGT nói riêng để tạo cơ sở pháp lý vững chắc cho yêu cầu thực hiện nhiệm vụ này; 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 CSGT nói riêng*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, nghiên cứu, tiếp thu, chỉnh lý các nội dung trên vào các điều luật cụ thể trong dự thảo Luật cho phù hợp, bảo đảm tính khả thi.

**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 các nội dung trong dự thảo Luật TTATGTĐB và dự thảo Luật Đường bộ như 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, phương tiện và hệ thống 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…. 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.*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát nội dung của dự thảo Luật TTATGTĐB và dự thảo Luật Đường bộ để bảo đảm sự thống nhất, đúng phạm vi điều chỉnh, tránh quy định chồng chéo, trùng lặp, nhất là các quy định về nhiệm vụ, quyền hạn của các cơ quan quản lý nhà nước; rà soát, bổ sung, chỉnh lý Điều 1 và các điều có liên quan trong dự thảo Luật TTATGTĐB.

- *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.*

UBTVQH thấy rằng, nội dung về hoạt động vận tải đường bộ gồm (1) các quy định mang tính kinh tế - kỹ thuật 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...) cần được quy định trong dự thảo Luật Đường bộ; (2) các quy định về bảo đảm TTATGTĐB trong hoạt động vận tải cần được quy định trong dự thảo Luật TTATGTĐB. Do đó, trân trọng báo cáo UBTVQH và đề nghị quy định tách bạch 02 loại nội dung trên trong 02 dự thảo Luật là phù hợp.

- *Có ý kiến đề nghị chuyển các quy định về phương tiện GTĐB sang dự thảo Luật Đường bộ; đề nghị chuyển các Chương III, IV và V của dự thảo Luật này sang Luật Đường bộ; đề nghị quy định về giao thông thông minh thống nhất trong một luật và quy định cụ thể hơn.*

UBTVQH cho rằng rằng, phương tiện GTĐB (Chương III), người điều khiển phương tiện GTĐB (Chương IV) và tuần tra, kiểm soát về TTATGTĐB (Chương V) là các nội dung quan trọng, xuyên suốt trong dự thảo Luật TTATGTĐB. Các nội dung này là yếu tố động, có liên quan chặt chẽ với nhau và trực tiếp tác động đến TTATGTĐB. Do đó, UBTVQH đề nghị giữ lại các nội dung này để điều chỉnh trong dự thảo Luật TTATGTĐB.

Đối với ý kiến về giao thông thông minh, UBTVQH cho rằng, các 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) là các yếu tố tĩnh cần được điều chỉnh trong dự thảo Luật Đường bộ; còn các nội dung về phương tiện giao thông thông minh, bảo đảm TTATGTĐB đối với phương tiện giao thông thông minh là các yếu tố động, cần được điều chỉnh trong dự thảo Luật TTATGTĐB. Tuy nhiên, do phương tiện giao thông thông minh là nội dung mới, chưa được kiểm nghiệm trong thực tiễn nên chưa thể quy định cụ thể trong dự thảo Luật, nên chỉ quy định mang tính nguyên tắc và ủy quyền quy định cụ thể cho phù hợp, bảo đảm tính linh hoạt như tại khoản 5 và khoản 7 Điều 34, khoản 3 Điều 35, điểm c khoản 1 Điều 55 của dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý.

*- Có ý kiến đề nghị bổ sung giấy phép lái xe, giấy đăng kiểm, giấy chứng nhận đăng ký vào phạm vi điều chỉnh; 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; 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 cho rằng, phạm vi điều chỉnh của Luật chỉ khái quát các vấn đề lớn, trọng tâm của Luật, không liệt kê hoặc quy định các nội dung cụ thể. Do đó, đề nghị giữ nguyên như dự thảo.

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 đây là vấn đề mới, chưa được kiểm nghiệm trong thực tiễn nên chưa thể xây dựng các quy định điều chỉnh cụ thể, đề nghị giao Chính phủ căn cứ tình hình thực tế để quy định chi tiết 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; đề nghị bổ sung cụm từ “giao thông thông suốt” sau cụm từ “bảo đảm”. Một số ý kiến đề nghị tại khoản 2, bỏ nội dung “Lực lượng CSGT chủ trì tuần tra, kiểm soát trên các tuyến đường GTĐB”, vì cho rằng không nên quy định trách nhiệm thực hiện trong giải thích từ ngữ; đề nghị phân biệt nội dung của giải thích từ ngữ “Tuần tra, kiểm soát về TTATGTĐB” (khoản 2) và “Kiểm soát về TTATGTĐB” (khoản 3), phân biệt “tuần tra” và “kiểm soát” cho phù hợp. 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.* ***Khoản 8, có ý kiến đề nghị hợp nhất với khoản 9****.* ***Khoản 9, có ý kiến đề nghị làm rõ người lái xe chuyên dùng có phải người lái xe không****.* *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; quy định rõ đối tượng được giao nhiệm vụ hướng dẫn giao thông;******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.* *Khoản 37, có ý kiến đề nghị bổ sung quy định về kết cấu vật lý của biển số. Khoản 39, có ý kiến đề nghị sửa như sau “ùn tắc GTĐB là tình trạng phương tiện tham gia GTĐB bị dồn ứ, di chuyển với tốc độ rất chậm hoặc không thể di chuyển được”. Khoản 40, có ý kiến cho rằng việc giải thích cụm từ “tai nạn giao thông” như dự thảo là chưa phù hợp; một số ý kiến đề nghị rà soát, làm rõ các nội dung “địa bàn giao thông khác”, “gây thiệt hại nhất định”.* *Khoản 41, có ý kiến đề nghị làm rõ “cơ sở bồi dưỡng kiến thức pháp luật về GTĐB” là cơ sở nào.* *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****.*** *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”****;*** *“đường bộ”; “****xe taxi, xe buýt”****;* ***“****xe điện, mô tô điện”; “cơ sở giáo dục, cơ sở đào tạo”; “vạch kẻ đường”****;*** *“đường nộ bộ khu công nghiệp, khu dân cư, do doanh nghiệp quản lý”; “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”****; “làn đường ưu tiên”, “làn đường dành riêng”;*** *đề nghị rà soát khái niệm về các loại xe chở khách để quy định cho thống nhất*; rà soát sử dụng thuật ngữ cơ sở khám chữa bệnh hoặc cơ sở y tế cho phù hợp**.**

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, bổ sung, chỉnh lý cụ thể tại 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. 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.* ***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”.*** *Khoản 13, có ý kiến đề nghị làm rõ “các loại xe tương tự”; đề nghị quy định phân biệt rõ xe gắn máy, xe đạp máy, xe đạp điện (01 ý kiến.* *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.* ***Khoản 16, có ý kiến đề nghị bổ sung xe dùng động cơ điện****.* ***Khoản*** *18,* ***có*** *ý kiến đề nghị bổ sung “xe bán tải”, “xe ô tô con kéo rơ- moóc”****.*** *Khoản 20, có ý kiến đề nghị sửa cụm từ “xe ô tô khách thành phố” thành “xe ô tô khách đô thị”; đề nghị làm rõ xe ô tô khách thành phố và xe buýt; đề nghị bỏ cụm từ “vùng lân cận”; rà soát quy định các loại xe buýt, xe khách thành phố cho thống nhất với Điều 43.* *Khoản 32, có ý kiến đề nghị cân nhắc quy định trọng lượng xe ba bánh dưới 400kg.*

UBTVQH thấy rằng, việc phân loại phương tiện cần căn cứ theo thông lệ quốc tế, cụ thể: Tiêu chuẩn quốc gia TCVN 6211:2003 được xây dựng trên cơ sở ISO 3833:1977 phương tiện GTĐB - kiểu - thuật ngữ và định nghĩa. Tiếp thu ý kiến các vị ĐBQH, UBTVQH đã thu hút các nội dung giải thích từ ngữ liên quan đến phương tiện GTĐB thành một điều quy định các loại phương tiện giao thông đường bộ (Điều 34 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý) và giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về phân loại phương tiện GTĐB cho phù hợp.

**- *Khoản 6 (làn đường), có ý kiến đề nghị bỏ từ “an toàn”****.* ***Khoản 7 (người tham gia giao thông đường bộ), có ý kiến đề nghị quy định khái quát hơn****.*

UBTVQH cho rằng, tại khoản 6, 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; giải thích từ ngữ *“****người tham gia giao thông đường bộ”* tại khoản 7 được** kế thừa Luật GTĐB năm 2008, nội dung quy định này đã có tính ổn định, nên đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên các giải thích trên như dự thảo Luật do Chính phủ trình.

- *Khoản 36, nhiều 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****;* ***đề nghị cân nhắc ưu tiên với xe đưa đón học sinh****.*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạonghiên cứu, bổ sung, chỉnh lý tại khoản 1 và khoản 2 Điều 27 và Điều 45 dự thảo Luật**.**

*- Khoản 39, đề nghị quy định riêng ùn và tắc; đề nghị làm rõ tốc độ rất chậm là bao nhiêu.*

UBTVQH thấy rằng, việc giải thích ùn tắc giao thông là tình trạng phương tiện tham gia giao thông bị dồn ứ, di chuyển với tốc độ rất chậm hoặc không thể di chuyển được bảo đảm được tính khái quát, phù hợp với thực tiễn giao thông tại Việt Nam hiện nay, cũng như công tác bảo đảm TTATGTĐB của lực lượng chức năng. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ lại quy định này và chỉnh sửa nội dung như tại khoản 9 Điều 3 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý.

***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.*

UBTVQH thấy rằng, 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. Quy định về nguyên tắc tương tự cũng được quy định trong nhiều luật. Do đó, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ lại nguyên tắc này trong dự thảo Luật: *“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”* (khoản 5 Điều 4).

***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. Có 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 CSGT nói riêng.*

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 trong Điều 5 dự thảo Luật. Về 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 CSGT nói riêng đã được quy định tại Điều 5, Điều 69 và Điều 86 của dự thảo Luật.

*- Tại phiên họp thứ 31 (tháng 3/2024), một số thành viên UBTVQH đề nghị làm rõ cơ sở pháp lý, sự cần thiết việc bổ sung quy định trích lại không ít hơn 70% khoản tiền xử phạt vi phạm hành chính về TTATGTĐB và không ít hơn 30% khoản tiền thu được từ đấu giá biển số xe tại khoản 1 Điều 5 để bảo đảm phù hợp với quy định của pháp luật về xử lý vi phạm hành chính và pháp luật về ngân sách nhà nước.*

Tiếp thu các ý kiến trên, UBTVQH đã chỉ đạo không bổ sung nội dung này tại khoản 1 Điều 5 để bảo đảm sự thống nhất trong hệ thống pháp luật.

***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.*

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, chỉnh lý, bổ sung tại khoản 2 Điều 6 dự thảo Luật*.*

*- 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****; đề nghị bổ sung cơ quan chủ trì là*** ***Bộ Lao động Thương binh và Xã hội****; 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****;*** *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; 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.*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, bổ sung, chỉnh lý nội dung này và thiết kế thành một điều riêng (Điều 7 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý) quy định về giáo dục kiến thức pháp luật về TTATGTĐB.

*- Có ý kiến đề nghị nên tách thành một điều cho Mặt trận Tổ quốc và các thành viên; đề nghị gộp khoản 1 và khoản 6;* ***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****.***

Về những ý kiến nêu trên, UBTVQH thấy rằng, quy định về tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGTĐB 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 nhiệm vụ cụ thể của các bộ, ngành và UBND các cấp (thực hiện theo quy định của pháp luật về phổ biến, giáo dục pháp luật). Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép giữ quy định này như dự thảo Luật.

*- 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.*

Về ý kiến này, UBTVQH cho rằng, mọi cá nhân từ trẻ đến già đều phải tham gia giao thông hàng ngày và việc hình thành ý thức chấp hành pháp luật về TTATGTĐB có vai trò đặc biệt quan trọng. Thực tế cho thấy, nguyên nhân chủ yếu của các vụ tai nạn giao thông do ý thức của người tham gia giao thông. Do đó, việc có các điều riêng quy định về điều tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGTĐB để quy định mang tính nguyên tắc về hình thức, nội dung, biện pháp, trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức, cá nhân 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 TTATGTĐB. 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 lại Điều này.

***1.6. Cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Điều 7, nay là Điều 8)***

*- Có ý kiến đề nghị rà soát các cơ sở dữ liệu tại khoản 1 để quy định cho đầy đủ, khả thi; đề nghị quy định cơ sở dữ liệu sức khỏe, bảo hiểm của chủ xe cho phù hợp hoặc lược bỏ các quy định này tại điểm d và điểm đ.*

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, chỉnh sửa các loại cơ sỡ dữ liệu cho đầy đủ, sát thực, khả thi tại khoản 1 bao gồm: 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 GTĐB; 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 GTĐB; Cơ sở dữ liệu về tai nạn GTĐB; Cơ sở dữ liệu về hành trình của phương tiện GTĐB, hình ảnh người lái xe theo quy định; Cơ sở dữ liệu về quản lý thời gian điều khiển phương tiện của người lái xe theo quy định; Cơ sở dữ liệu khác liên quan đến công tác bảo đảm TTATGTĐB. Các nội dung trên là căn cứ để 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 8 đã quy định: Cơ sở dữ liệu về TTATGTĐB 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. Khoản 3 Điều 8 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 TTATGTĐB. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ laị quy định tại điểm e khoản 1 Điều 8.

***1.7. Về các hành vi bị nghiêm cấm (Điều 8, nay là Điều 9)***

***1.7.1. Về cấm hành vi điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn (khoản 1 Điều 8, nay là khoản 1 Điều 9)***

*\* Đa số ý kiến nhất trí với dự thảo Luật là cấm hành vi điều khiển phương tiện tham gia GTĐB mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn.*

*- Về ưu điểm:*

+ Quy định trên không phải là nội dung mới, mà được kế thừa của quy định của Luật GTĐB năm 2008 và thống nhất với quy định tại khoản 6 Điều 5 của Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019 và quy định cụ thể cho lĩnh vực GTĐB. Trước đó, Luật GTĐB năm 2008 cũng đã quy định 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 mililít máu hoặc 0,25 miligam/1 lít khí thở”*; Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019 quy định cấm *“Điều khiển phương tiện giao thông mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn”* (áp dụng đối với tất cả các loại phương tiện giao thông đường bộ)*.* Theo các quy định hiện hành, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông gây tai nạn khi đã uống rượu, bia thì tùy mức độ có thể bị truy cứu hình sự, xử phạt vi phạm hành chính ở mức cao và bị tước giấy phép lái xe. Thực tế cho thấy chế tài xử phạt đã khá đầy đủ và nghiêm khắc, hoạt động truyền thông đã được triển khai đồng bộ và sâu rộng. Thời gian qua, lực lượng Cảnh sát giao thông trên cả nước đã tăng cường kiểm tra, xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm theo tinh thần nghiêm minh, không có vùng cấm, không có ngoại lệ đã góp phần quan trọng làm giảm tai nạn giao thông, giảm gây rối trật tự công cộng, góp phần giúp người dân giảm bớt nỗi lo khi tham gia giao thông.

+ Sau khi sử dụng rượu, bia mà điều khiển phương tiện giao thông thì mức độ nguy hiểm đặc biệt lớn, nguy cơ cao gây tai nạn giao thông làm thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản của chính người điều khiển, người tham gia giao thông, ảnh hưởng đến cuộc sống của gia đình và toàn xã hội. Thực tiễn cho thấy, người sử dụng rượu, bia mà điều khiển phương tiện giao thông đa số đang trong tuổi lao động, là trụ cột của gia đình, nếu bị tai nạn sẽ làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến cuộc sống của họ, để lại những hệ lụy cho gia đình và xã hội. Cấm hành vi trên với mục đích 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.

+ Quy định trên đã được thực tiễn kiểm nghiệm phát huy kết quả tốt. Tuy nhiên, tình trạng sử dụng rượu, bia mà điều khiển phương tiện giao thông vẫn đang diễn biến phức tạp. Theo báo cáo của Chính phủ, từ tháng 6/2022 đến tháng 12/2023 số người chết và bị thương vì tai nạn GTĐB liên quan đến rượu, bia chiếm 20% tổng số người chết và bị thương do tai nạn GTĐB gây ra, trong số đó 80% thuộc trường hợp do người điều khiển phương tiện đã sử dụng rượu, bia gây ra; từ năm 2018 đến năm 2023, tổng số có 2.742.395 lượt người đến cấp cứu, điều trị tại các cơ sở khám bệnh, chữa bệnh do tai nạn GTĐB gây ra, số bị chấn thương sọ não là 381.269 lượt người (chiếm 13,9%), trong đó số người đến cấp cứu, điều trị có liên quan đến rượu, bia là 425.619 lượt người, số bị chấn thương sọ não có liên quan đến rượu, bia là 70.522 lượt người (chiếm 16,6%) - chiếm tỉ lệ cao hơn so với tỉ lệ chấn thương sọ não nói chung. Trong năm 2023, sau khi lực lượng chức năng tăng cường xử lý đối với người điều khiển phương tiện vi phạm nồng độ cồn, 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.

+ Việc tiếp tục quy định cấm trên được các nhà khoa học ủng hộ. Tại hội thảo khoa học về “***Tác hại của rượu, bia đối với người tham gia giao thông đường bộ***”[[6]](#footnote-6), các nhà khoa học đã nghiên cứu, khẳng định rượu, bia ảnh hưởng trực tiếp đến sức khỏe tâm thần và hành vi của con người, đặc biệt là ảnh hưởng đến hành vi điều khiển phương tiện tham gia GTĐB. Bên cạnh đó, các nhà khoa học đã chỉ ra việc sử dụng rượu, bia là nguyên nhân trực tiếp gây ra khoảng 30 căn bệnh nguy hiểm, là nguyên nhân gián tiếp tác động gây ra hơn 100 căn bệnh khác đối với người sử dụng.

+ Quy định cấm tuyệt đối nồng độ cồn đối với người điều khiển phương tiện giao thông là kết quả xây dựng Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia được Quốc hội khóa XIV thảo luận kỹ lưỡng và quyết định. Quy định này đã 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”. Trong thời gian qua, toàn Đảng, toàn dân và cả hệ thống chính trị đã vào cuộc để tuyên truyền, vận động người dân thực hiện quy định này đã góp phần nâng cao nhận thức của cộng đồng về mức độ rủi ro và hậu quả của việc sử dụng rượu, bia mà tham gia giao thông. Tuy nhiên, thực tế còn có nhiều người vẫn uống rượu, bia rồi lái xe mà chưa thực sự quan tâm đến các chế tài nghiêm khắc đối với hành vi vi phạm. Việc tiếp tục quy định cấm này là một trong những giải pháp căn cơ góp phần thay đổi văn hóa, thói quen uống rượu, bia, đặc biệt là uống rượu, bia rồi thì không được lái xe. Việc hình thành văn hóa “đã uống rượu bia, không lái xe” có thể là một quá trình lâu dài, nhưng phù hợp với điều kiện kinh tế, xã hội, tình hình giao thông của Việt Nam. Do đó, cần phải tiếp tục thúc đẩy sự hình thành văn hóa đó, kết hợp tổng thể các biện pháp khác để xây dựng môi trường sống lành mạnh, lối sống không phụ thuộc vào việc tiêu thụ đồ uống có cồn...

+ Về kinh tế, mặc dù quy định hiện hành cấm tuyệt đối nồng độ cồn đối với người điều khiển phương tiện tham gia giao thông, nhưng mức độ tiêu thụ đồ uống có cồn của Việt Nam vẫn đang ở mức cao. Theo tổng quan ngành bia Việt Nam những tháng đầu năm 2023 cho thấy mức tiêu thụ bia tính đến năm 2022 của Việt Nam đang  ở 3,8 triệu lít/năm, chiếm 2,2% thị trường thế giới, đứng đầu toàn khu vực ASEAN, đứng thứ ba châu Á (sau Trung Quốc và Nhật Bản). Theo tổng quan ngành rượu Việt Nam nửa đầu năm 2023 cho thấy ngành rượu cũng đang phát triển mạnh mẽ, góp phần thúc đẩy các ngành hàng như du lịch, dịch vụ, thương mại phát triển, tạo công ăn việc làm trực tiếp và cả gián tiếp cho nhiều người lao động trong chuỗi sản xuất, kinh doanh.

+ Việc quy định cấm tuyệt đối nồng độ cồn bảo đảm tính khả thi hơn so với quy định cho phép nồng độ cồn ở ngưỡng nhất định. Với quy định cấm tuyệt đối nồng độ cồn thì người dân không uống rượu, bia trước khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông. Còn nếu quy định có ngưỡng nhất định thì chính người dân khó xác định uống bao nhiêu, uống thế nào cho thấp hơn ngưỡng đó, cơ quan chức năng cũng khó khăn trong việc xử lý. Hơn nữa, khi có ngưỡng rất dễ xảy ra trường hợp bị ép uống và khi đã uống dễ bị kích thích, khó làm chủ bản thân và khó dừng lại.

+ Về nồng độ cồn nội sinh phát hiện qua hơi thở, đến thời điểm hiện nay chưa có căn cứ rõ ràng; thực tiễn phát hiện rất hiếm và một số trường hợp sau khi phát hiện đã kịp thời trao đổi với lực lượng chức năng, có thể kiểm tra lại qua xét nghiệm máu để không làm sai lệnh kết quả xử lý.

+ Quy định cấm nêu trên cũng phù hợp với quy định của một số nước trên thế giới. Theo thống kê của Tổ chức Y tế Thế giới tại thời điểm năm 2016 có 36 quốc gia và vùng lãnh thổ cấm tuyệt đối nồng độ cồn đối với lái xe mới, 35 quốc gia cấm tuyệt đối nồng độ cồn đối với lái xe chuyên nghiệp và lái xe thương mại[[7]](#footnote-7).

*- Về hạn chế:*

+ Việc quy định cấm tuyệt đối nồng độ cồn như vậy tác động, ảnh hưởng nhất định đến một số hoạt động văn hóa, lễ hội truyền thống của một số địa phương và thói quen sử dụng rượu, bia của một bộ phận người dân Việt Nam.

+ Việc quy định cấm tuyệt đối nồng độ cồn sẽ làm giảm sức tiêu thụ đồ uống có cồn, từ đó làm ảnh hưởng nhất định các hoạt động sản xuất, nhập khẩu, phân phối, cung ứng, tiêu thụ rượu, bia, nguồn thu ngân sách của Nhà nước ta; ảnh hưởng nhất định đến lao động, thu nhập của những người làm việc tại các cơ sở sản xuất, kinh doanh đồ uống có cồn.

*\* Một số ý kiến 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 ưu điểm:*

+ Việc quy định ngưỡng giới hạn nồng độ cồn cho phép trong máu và hơi thở đối với người điều khiển phương tiện tham gia GTĐB sẽ đáp ứng được nhu cầu của một bộ phận người dân, tạo điều kiện thuận lợi hơn cho người đã sử dụng rượu, bia được điều khiển phương tiện tham gia giao thông. Một số ý kiến cho rằng, mức độ ảnh hưởng của rượu, bia đối với hành vi của con người, đặc biệt là người điều khiển phương tiện tham gia GTĐB phụ thuộc vào nồng độ cồn nhiều hay ít. Với nồng độ cồn thấp vẫn có khả năng làm chủ hành vi và có thể điều khiển phương tiện tham gia GTĐB. Hơn nữa, trong thực tế có nhiều trường hợp mặc dù đã uống rượu, bia sau một thời gian dài (12-24 giờ) hoặc qua đêm mà vẫn còn nồng độ cồn.

+ Việc quy định ngưỡng giới hạn nồng độ cồn cho phép đối với người điều khiển phương tiện tham gia GTĐB sẽ không làm giảm sức tiêu thụ đồ uống có cồn, không 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.

+ Một số ý kiến cho rằng quy định cấm tuyệt đối nồng độ cồn đối với người điều khiển xe ô tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng và quy định có ngưỡng đối với người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy như Luật GTĐB năm 2008 đã được thực hiện trong thời gian dài (từ năm 2009 đến 2019), không phát sinh vướng mắc lớn, cần được lấy lại để quy định trong dự thảo Luật này để đáp ứng tốt hơn nhu cầu của người dân.

+ Quy định ngưỡng giới hạn nồng độ cồn cho phép đối với người điều khiển phương tiện tham gia GTĐB cũng tương đồng với quy định của nhiều nước trên thế giới.

*- Về hạn chế:*

+ 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, ảnh hưởng đến cuộc sống của gia đình, nguồn lực của đất nước, gây ra nhiều hệ lụy cho xã hội.

+ Lãng phí công sức, tiền bạc của nhà nước và Nhân dân khi đã dày công tuyên truyền, kiểm tra, xử lý hành vi vi phạm, từng bước hình thành văn hóa “đã uống rượu bia, không lái xe”.

+ Khó bảo đảm tính khả thi khi người uống rượu, bia không thể biết lúc nào đến ngưỡng để dừng lại.

UBTVQH nhất trí với đề xuất của Chính phủ là cấm tuyệt đối nồng độ cồn đối với người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ. Tuy nhiên, theo ý kiến đề xuất của một số ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo thiết kế 02 phương án như sau:

***- Phương án 1:*** Quy định cấm hành vi điều khiển phương tiện tham gia GTĐB 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 GTĐB 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 mililít 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.

UBTVQH nhất trí với đề xuất của Chính phủ và đề nghị các vị ĐBQH lựa chọn Phương án 1 cho phép tiếp tục kế thừa quy định hiện hành về việc cấm hành vi điều khiển phương tiện tham gia GTĐB mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn để bảo vệ được nhiều tính mạng, sức khỏe, tài sản cho người dân, bảo vệ nguồn lực cho xã hội, bảo vệ tuổi thọ của giống nòi. Sau quá trình thực hiện, khi đã hình thành ý thức, văn hóa “đã uống rượu bia, không lái xe” sẽ tiến hành tổng kết quy định này để có đề xuất cho phù hợp.

***1.7.2. Về các hành vi bị nghiêm cấm khác***

- *Có ý kiến đề nghị gộp khoản 1 và khoản 2 vì nội dung quy định giống nhau.*

UBTVQH thấy rằng khoản 1 quy định cấm *“Điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà* ***trong máu*** *hoặc* ***hơi thở*** *có nồng độ cồn”* và khoản 2 quy định cấm: *“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”*. Nếu gộp khoản 1 và khoản 2 cũng một cách thiết kế, nhưng nếu tách ra thành 02 khoản như dự thảo Luật sẽ bảo đảm tính rõ ràng, tách bạch các loại hành vi vi phạm đang được cử tri và dư luận nhân dân đặc biệt quan tâm. Do đó, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ lại 02 khoản như dự thảo Luật.

- *Khoản 2, có ý kiến đề nghị làm rõ các chất kích thích khác.*

UBTVQH thấy rằng, dự thảo Luật quy định nghiêm cấm sử dụng *“chất kích thích mạnh khác”* là phù hợp với quy định của Bộ 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****.***

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; bỏ từ “tự ý”; đề nghị bỏ từ “tự ý” tại khoản 11 và khoản 12. Khoản 13, có ý kiến đề nghị làm rõ “toàn bộ khối lượng cho phép”; 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”. Khoản 14, có ý kiến đề nghị bỏ từ “lưu thông”. Khoản 23, có ý kiến đề nghị thay cụm từ “rải đinh, vật sắc nhọn khác” thành “rải vật sắc nhọn”. Khoản 24, một số ý kiến bổ sung đối tượng bị tác động là người tham gia giao thông. 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;*** *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; can thiệp, thay đổi phần mềm điều khiển xe cơ giới; lái xe không có giấy phép lái xe****; thả rông vật nuôi, gia súc, gia cầm trên đường; sử dụng*** *phương tiện giao thông quá hạn đăng kiểm tham gia giao thông; 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; 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; phá hoại, hủy hoại những thiết bị thông minh dùng để điều khiển giao thông dùng để kiểm soát giao thông; đe dọa, cản trở việc dừng xe, đỗ xe bảo đảm theo quy định của pháp luật về TTATGTĐB; 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; cấm gọi điện, nhờ người thân can thiệp trong xử lý vi phạm; bổ sung các hành vi bị nghiêm cấm liên quan đến người thực thi công vụ và hành vi bị nghiêm cấm đối với trung tâm đăng kiểm, đăng kiểm viên; cấm đỗ xe không đúng nơi quy định; 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; cấm đe dọa, cản trở việc dừng xe, đỗ xe đảm bảo theo quy định của pháp luật về TTATGTĐB; dụng đèn, còi ưu tiên khi không làm nhiệm vụ; cấm đỗ xe trên vỉa hè; đề nghị rà soát, phân loại các nhóm các hành vi bị nghiêm cấm và bổ sung các hành vi cấm cho đầy đủ; đề nghị quy định các hành vi cấm mang tính khái quát, tránh liệt kê cụ thể; đề nghị rà soát, lược bỏ các điều cấm đã được quy định trong các luật chuyên ngành khác để tránh trùng lặp.*

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.

*- Tại phiên họp thứ 31 của UBTVQH (tháng 3/2024), có ý kiến đề nghị bổ sung quy định cấm hành vi điều khiển* [*scooter, vali điện*](https://www.google.com/search?sca_esv=b8d6872986dba9cf&rlz=1C1CHBD_viVN1032VN1032&sxsrf=ACQVn081cEc7_hEcORX1np_bDZ2DSlHjGQ:1710496568361&q=scooter,+vali+%C4%91i%E1%BB%87n&spell=1&sa=X&ved=2ahUKEwiby-KigPaEAxWXmFYBHavaBBMQkeECKAB6BAgKEAI) *tham gia giao thông.*

Tiếp thu ý kiến trên, UBTVQH đã chỉ đạo bổ sung vào khoản 8 Điều 9 theo hướng quy định khái quát như sau: Cấm hành vi *“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 đưcơ giới, xe tham gia giao thông đường bộ”*.

**2. Về quy tắc giao thông đường bộ (Chương II)**

***2.1. Về quy tắc chung (Điều 9, nay là Điều 10)***

- *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”; đề nghị bổ sung cụm từ “chú ý quan sát”, bổ sung nội dung “quy tắc GTĐB 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; 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.*

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 11 dự thảo Luật đã tiếp thu chỉnh lý); 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 12 dự thảo Luật đã tiếp thu chỉnh lý); 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 12 dự thảo Luật đã tiếp thu chỉnh lý) và các quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông về vận chuyển hàng hoá (khoản 13 Điều 9, Điều 31, Điều 42 dự thảo Luật đã tiếp thu chỉnh lý).

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”.*

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 GTĐB, 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.*

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 GTĐB”* 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, UBTVQH 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; có ý kiến cho rằng quy định trẻ em dưới 10 tuổi không ngồi cùng hàng ghế lái là không khả thi****;*** *đề nghị nâng độ tuổi lên 12 tuổi****; cần quy định phù hợp với thông lệ quốc tế là trẻ cao dưới 150 cm hoặc dưới 10 tuổi****; 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; đề nghị có lộ trình thực hiện việc sử dụng thiết bị an toàn cho trẻ em dưới 4 tuổi; băn khoăn vì có một số xe ô tô chỉ có 2 cửa 1 hàng ghế không có hàng ghế sau; đề nghị bổ sung quy định về trang bị và điều kiện của dây đai an toàn riêng cho trẻ em.*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, bổ sung, chỉnh lý cụ thể tại dự thảo Luật theo hướng: (1) Ưu tiên tốt nhất cho việc bảo vệ trẻ em khi tham gia giao thông (khi ngồi trên xe, khi qua đường…); (2) Tham khảo kinh nghiệm quốc tế và quy định về việc sử dụng thiết bị an toàn cho trẻ em bảo đảm phù hợp với thể trạng, nhận thức của trẻ em Việt Nam hiện nay tại khoản 3 Điều 10 dự thảo Luật đã chỉnh lý: *“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”*; đồng thời, nội dung quy định này thực hiện theo lộ trình sau 01 năm khi Luật có hiệu lực; (3) Việc sử dụng thiết bị an toàn cho trẻ em khi ngồi trên xe ô tô (ghế trẻ em sơ sinh, ghế trẻ em nhỏ, đệm nâng) cần phải căn cứ vào độ tuổi, thể trạng thực tế của mỗi trẻ em và nội dung này giao cho Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành quy chuẩn kỹ thuật về thiết bị an toàn cho trẻ em trên xe ô tô.

Đối với quy định “*trẻ em dưới 10 tuổi không được ngồi cùng hàng ghế với người lái xe”.* UBTVQH thấy rằng, quy định trên là khó khả thi vì trong trường hợp không có người lớn đi cùng mà chỉ có người lái xe, nếu để trẻ em ngồi hàng ghế sau sẽ khó quan sát, theo dõi trẻ. Mặc khác, một số loại xe chỉ có một hàng ghế. Do đó, đề nghị không quy định nội dung này trong dự thảo Luật để đảm bảo tính khả thi.

- *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.*

UBTVQH 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, nay là Điều 11)***

- *Có ý kiến đề nghị đổi tên điều này thành “Hệ thống biển báo đường bộ Việt Nam”.*

UBTVQH thấy rằng, phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng của Luật này đã quy định rất rõ, do vậy việc bổ sung từ Việt Nam là không cần thiết.

- *Khoản 2, có ý kiến đề nghị làm rõ “âm thanh báo hiệu đường bộ”.*

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 tương này.*

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 11, nội dung trên đã được quy định cụ thể tại khoản 5 Điều 10 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý. 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; 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; 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.*

UBTVQH thấy rằng, tại điểm c khoản 3 Điều 10 Luật GTĐB năm 2008 quy định: *“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 12 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý). 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*.

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 trục trặc mà không có người điều khiển giao thông****.*

UBTVQH thấy rằng, trong nội dung Chương II dự thảo Luật đã quy định các quy tắc GTĐB 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 trục trặc 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. 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 02 giai đoạn khi qua giao lộ. 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.*

UBTVQH thấy rằng, tại khoản 4 Điều 11 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 11 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.*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBQPAN đã chỉ đạotiếp 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 11 dự thảo Luật.

***2.3. Chấp hành quy định về tốc độ và khoảng cách giữa các xe (Điều 11, nay là Điều 12)***

**- *Có ý kiến đề nghị gộp khoản 1 và khoản 2 vì quy định cùng một nội dung.***

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 lại như dự thảo Luật.

*- Có ý kiến đề nghị* ***quy định cụ thể về tốc độ, khoảng cách giữa các xe.***

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 GTĐB,… 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****;*

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, cân nhắc cấm chăn thả gia súc, gia cầm trên đường*** *tại điểm e****.***

UBTVQH thấy rằng, tại Điều 32 của dự thảo Luật đã quy định **không chăn thả gia súc, gia cầm trên đường**; tại điểm e khoản 3 Điều 12 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 lại như dự thảo Luật.

***2.4. Sử dụng làn đường (Điều 12, nay là Điều 13)***

**- *Khoản 2, có ý kiến đề nghị bổ sung quy định mỗi lần chuyển làn chỉ được chuyển một làn xe****.*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật.

*­*- *K****hoản 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”.*

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;***

UBTVQH thấy rằng, nguyên tắc nhập làn chỉ được thực hiện trên đường cao tốc, tại Điều 25 (dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý) về 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 22 (dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý) về 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.*

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 25 (dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý) 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 GTĐB 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 ha 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.***

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, nay là Điều 14)***

- *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”.* ***Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định vượt xe trong trường hợp có hai làn xe cùng chiều****.*

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.*

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****.***

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý và dự thảo Luật.

***2.6. Chuyển hướng xe (Điều 14, nay là Điều 15)***

***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***

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, nay là Điều 16)***

*Có ý kiến đề nghị bổ sung cụm từ “trong trường hợp đặc biệt hoặc là bất khả kháng”.*

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 16.

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, nay là Điều 18)***

- *Khoản 1, khoản 2, một số ý kiến đề nghị kế thừa quy định của Luật GTĐB năm 2008 về dừng xe, đỗ xe****; đề nghị đưa về giải thích từ ngữ ở Điều 3****; đề nghị quy định cụ thể thời gian dừng xe.*

- *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; đề nghị kế thừa quy định tại khoản 3 Điều 18 Luật GTĐB năm 2008; đề nghị* ***hợp nhất điểm a và điểm b vì cùng nội dung****.*

- *Khoản 4, khoản 5, có ý kiến đề nghị quy định cụ thể khoảng cách, bỏ từ “cố gắng”****;*** *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.*

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 18 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.

***2.9. Mở cửa xe (Điều 18, nay là Điều 19)***

*Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định an toàn khi mở cửa xe, đóng cửa xe, xuống xe.*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào dự thảo Luật:

***2.10. Sử dụng đèn (Điều 19, nay là Điều 20)***

*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; đề nghị quy định thời gian bật đèn từ 18h00 ngày hôm trước đến 6h00 ngày hôm sau.*

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, nay là Điều 21)***

**- *Khoản 2, có ý kiến đề nghị bổ sung “trường học”; 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****;* ***đề nghị bổ sung từ “trường học”.***

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.***

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.*

UBTVQH thấy rằng, việc dự thảo Luật quy định cấm sử 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, nay là Điều 22)***

**- *Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định rõ về các quy tắc nhường đường****.*

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 GTĐB. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho chỉnh lý quy định này kế thừa Luật GTĐB 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.*

UBTVQH thấy rằng, Điều 22 quy định quy tắc nhường đường tại nơi đường giao nhau, không quy định chi tiết trên xe chở bao nhiêu người. Do đó, nội dung đề nghị không thuộc phạm vi điều chỉnh của Điều này.

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.*

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 12 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ và chỉnh lý như dự thảo Luật.

***2.13. Giao thông tại đường ngang, cầu chung đường sắt (Điều 23, nay là Điều 24)***

*Khoản 3, có ý kiến đề nghị quy định rõ về báo hiệu dừng tàu, thực hiện các biện pháp an toàn.*

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, nay là Điều 25)***

- *Có ý kiến đề nghị bỏ từ “cố gắng”;* đ*ề nghị quy định cụ thể về dừng đỗ xe trên cao tốc phải dừng vào làn khẩn cấp.*

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.*

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, nay là Điều 27)***

- *Nhiều 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.***

**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****; 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.*

**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 này.**

- *Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định cụ thể về nhường đường cho xe ưu tiên.*

**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 TTATGTĐB. 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, nay là Điều 30)***

- *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****.*

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 76 (dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý) 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 CSGT làm nhiệm vụ bảo đảm TTATGTĐB 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 làm rõ quy định độ tuổi trẻ em khi qua đường phải có người lớn dẫn dắt qua đường là 07 tuổi, ý kiến khác đề nghị nâng lên thành 11 tuổi.*

UBTVQH thấy rằng, quy định độ tuổi trẻ em 07 tuổi khi qua đường phải có người lớn dẫn dắt qua đường tại khoản 2 Điều 30 được kế thừa từ Luật GTĐB năm 2008, đã thực hiện ổn định, không có vướng mắc trong thực tế. Vì vậy, đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật để đảm bảo tính khả thi, phù hợp với thể trạng của trẻ em hiện nay.

**- *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****.* 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*.* 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, tiếp thu, bảo đảm khả thi, phù hợp với thực tiễn hiện nay, đó là *“*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” (tại khoản 3 Điều 10 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý); người điều khiển xe đạp, xe đạp máy, xe đạp điện khi chở trẻ em dưới 07 tuổi được chở tối đa hai người để bảo vệ trẻ em (tại khoản 1 Điều 31 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý); người lái xe mô tô hai bánh, xe gắn máy khi chở trẻ em dưới 12 tuổi thì được chở tối đa hai người (tại khoản 1 Điều 33 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý); 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 (tại khoản 3 Điều 31 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý). Về tốc độ tối đa được thiết kế phù hợp với kết cấu của đường bộ và phù hợp với từng loại phương tiện. Quy định như trên được kế thừa quy định hiện hành và phù hợp với thực tiễn Việt Nam.

***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, nay là Điều 31)***

*Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định đội mũi bảo hiểm và đèn cảnh báo cho xe đạp để bảo đảm an toàn giao thông.*

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, nay là Điều 32)***

**- *Khoản 1, điểm c, có ý kiến cho rằng quy định 14 tuổi là không phù hợp thể trạng trẻ em hiện nay****.*

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.***

UBTVQH thấy rằng, tại khoản 6 Điều 10 (dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý) 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.*

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.*

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 TTATGTĐB.

Vì vậy, UBTVQH đề nghị giữ nguyên như dự thảo Luật.

***2.19. Nội dung khác***

***- Tại khoản 5 Điều 19, 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 GTĐB 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 10 dự thảo Luật 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, nay là Điều 35)***

- *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; 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; đề nghị chỉ quy định bắt buộc lắp camera lùi với xe kinh doanh vận tải để bảo đảm an toàn.*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, điều chỉnh theo hướng cơ bản kế thừa các quy định hiện hành để tránh phát sinh chi phí tuân thủ pháp luật, gây khó khăn, phiền hà, tốn kém cho chủ phương tiện. Theo đó, quy định tất cả các loại xe ô tô kinh doanh vận tải đều phải lắp thiết bị giám sát hành trình; đối với 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 cả thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe.

**- *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****; 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.*

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 GTĐB (khoản 5 Điều 35) và UBND cấp tỉnh quy định phạm vi hoạt động của xe thô sơ (khoản 6 Điều 35).

***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, nay là Điều 38)***

*- 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; đề nghị chỉ áp dụng với xe mới để tránh gây phiền hà cho người dân; 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;*

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 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.*

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 05 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, nay là Điều 40)***

- *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****;*** *đề nghị không kiểm định với phụ tùng xe cơ giới vì thuộc trách nhiệm quản lý của Bộ Khoa học công nghệ.*

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 của Chính phủ[[8]](#footnote-8). 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”.*

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, nay là Điều 41)***

- *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; đề nghị bổ sung thêm cụm từ “kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường”. Có ý kiến đề nghị quy định thời gian đăng kiểm lần đầu đối với xe mới sản xuất;*

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;*

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 41 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.*

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, nay là Điều 39)***

- *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.*

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.*

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 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, nay là Điều 42)***

*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; 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.*

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, nay là Điều 48)***

- *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 bánh 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.***

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào **tại Điều 51 và Điều 52** 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.*

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, nay là Điều 50)***

- *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 hóa nguy hiểm trên đường thuỷ nội địa; cân nhắc quy định phải có giấy chứng nhận chuyên môn để tránh phát sinh thủ tục hành chính. Khoản 3, có ý kiến đề nghị bổ sung quy định lắp đèn, tín hiệu cảnh báo để hạn chế tai nạn.*

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, nay là Điều 47)***

- *Khoản 1, điểm b, có ý kiến đề nghị bổ sung cụm từ “giá cước vận tải”; rà soát quy định của dự thảo Luật Đường bộ về xe bốn bánh có gắn động cơ. 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; 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.*

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, nay là Điều 45)***

*Khoản 1, điểm a, một số ý kiến đề nghị bổ sung thêm cụm từ “có lắp đặt camera”; đề nghị xem xét cơ sở pháp lý của quy định niên hạn xe đưa đón học sinh không quá 15 năm. 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; 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; đề nghị áp dụng đối với cả xe đưa đón học sinh tiểu học.*

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 theo hướng các xe ô tô kinh doanh vận tải chở học sinh, trẻ em mầm non hoặc kết hợp với hoạt động đưa đón học sinh, trẻ em mầm non phải lắp thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe; quy định niên hạn sử dụng không quá 20 năm cho phù hợp với thực tế. 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. 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.

***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 bánh xích lưu hành trên đường bộ (Điều 47, nay là Điều 51)***

*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; 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.*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý tại Điều 51 dự thảo Luật theo hướng: 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; 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; 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 và có trách nhiệm bồi thường khi xảy ra thiệt hại đối với công trình đường bộ. Việc cấp phép, lưu hành xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích trên đường bộ được thực hiện trong trường hợp khi các phương án vận chuyển hàng hoá bằng đường sắt, đường thuỷ, 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.

***3.12. Các nội dung khác của Chương III***

*- 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****; đề nghị giới hạn những loại xe này chỉ hoạt động ở vùng nông thôn, phục vụ sản xuất****.*

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 31/12/2008. 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.*

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. Tuy nhiên, do phương tiện giao thông thông minh là nội dung mới, chưa được kiểm nghiệm trong thực tiễn nên chưa thể quy định cụ thể trong dự thảo Luật về nội dung này, nên trong dự thảo Luật này chỉ quy định mang tính nguyên tắc và ủy quyền quy định cụ thể cho phù hợp, bảo đảm tính linh hoạt (khoản 5 và khoản 7 Điều 34, khoản 3 Điều 35, điểm c khoản 1 Điều 55). 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.*

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.

***- 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; có ý kiến đề nghị nghiên cứu mở rộng đấu giá với cả biển số xe tải, xe khách và xe mô tô****.*

Về vấn đề này, UBTVQH đã giao Thường trực UBQPAN có văn bản đề nghị Chính phủ báo cáo kết quả thực hiện Nghị quyết số 73/2022/QH15 về thí điểm đấu giá biển số xe ô tô (tính đến hết tháng 02/2024); làm rõ tính khả thi, tính hiệu quả và đánh giá tác động việc bổ sung vào trong dự thảo Luật TTATGTĐB. Tại phiên họp thứ 31 (tháng 3/2024), UBTVQH đề nghị nghiên cứu kỹ lưỡng việc luật hóa nội dung đấu giá biển số xe; trường hợp luật hóa, cần có báo cáo kết quả thực hiện và đánh giá tác động đối với nội dung này. Thực hiện kết luận của UBTVQH, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Công an báo cáo kết quả thực hiện công tác đấu giá biển số xe ô tô theo Nghị quyết số 73/2022/QH15 của Quốc hội.

UBTVQH cơ bản nhất trí với các báo cáo của Chính phủ và thấy rằng việc thực hiện Nghị quyết số 73/2022/QH15 trong thời gian vừa qua đã đem lại kết quả tích cực, chứng minh được tính hiệu quả, tính khả thi của chính sách mới này. Trong 05 tháng triển khai thực hiện đã tổ chức đấu giá trực tuyến thành công 15.185 biển số xe ô tô, với tổng số tiền đấu giá thành là 2.052.740.000.000 đồng và đã có 14.062 biển số xe ô tô trúng đấu giá được khách hàng nộp với số tiền 1.395.960.000.000 đồng; việc đấu giá biển số được dư luận xã hội rất quan tâm và đồng tình, ủng hộ. Việc luật hoá quy định của Nghị quyết số 73/2022/QH15 vào dự thảo Luật TTATGTĐB là rất cần thiết, kết hợp với việc cấp và quản lý biển số xe theo mã định danh của chủ xe đã góp phần cải cách thủ tục hành chính, giảm số lượng giấy tờ khi đăng ký, công tác đăng ký 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 kinh doanh vận tải và xe mô tô là rất cần thiết. Nếu không kịp thời đưa vào dự thảo Luật này mà chờ hết thời gian thực hiện thí điểm, tiến hành tổng kết, báo cáo Quốc hội thì lúc đó phải tiến hành trình tự, thủ tục sửa đổi, bổ sung Luật mới được Quốc hội sẽ gây tốn kém, lãng phí cả về thời gian và ngân sách.

Để luật hóa nội dung đấu giá biển số xe, theo đề xuất của đa số ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo thiết kế 02 phương án như sau:

***Phương án 1:*** Bổ sung 01 điều vào dự thảo Luật TTATGTĐB (Điều 37 dự thảo Luật đã chỉnh lý), 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.

***Phương án 2:*** Bổ sung nội dung đấu giá biển số xe vào dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đấu giá tài sản.

UBTVQH đề nghị các vị ĐBQH cho chọn với Phương án 1, vì đưa vào quy định trong dự thảo Luật TTATGTĐB là phù hợp với ý kiến ĐBQH đã nêu, phù hợp với phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật TTATGTĐB là luật chuyên ngành, sẽ quy định đầy đủ, cụ thể các nội dung về đấu giá biển số xe và tạo nên sự thống nhất với các quy định khác về biển số xe như quản lý phương tiện GTĐB, cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký xe và biển số xe. UBTVQH trân trọng đề nghị các vị ĐBQH cho phép lựa chọn Phương án 1 nêu trên.

Trường hợp bổ sung quy định đấu giá biển số xe như trong dự thảo Luật, do mức tiền đặt trước khác so với quy định tại khoản 1 Điều 39 của Luật Đấu giá tài sản[[9]](#footnote-9), nên cần sửa đổi khoản 1 Điều 39 của Luật Đấu giá tài sản theo hướng *“trừ tiền đặt trước đấu giá biển số xe thực hiện theo quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ”*. Đề nghị bổ sung nội dung sửa đổi này vào dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đấu giá tài sản đang được tiếp thu, chỉnh lý để trình Quốc hội thông qua tại kỳ họp thứ 7.

**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, nay là Điều 55)***

- *Một số ý kiến đề nghị cân 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.*

UBTVQH thấy rằng,chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về GTĐB đã được quy định ổn định từ Luật GTĐB 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 GTĐB để tham gia giao thông trên đường. Tại khoản 2 Điều 55 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 GTĐB 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 GTĐB.

**- *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*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, chỉnh lý, bổ sung Điều 34 quy định về phân loại phương tiện GTĐB trong Dự thảo Luật, trong đó tại khoản 5xác định phương tiện giao thông thông minh là xe cơ giới. Đồng thời, theo quy định tại khoản 1 Điều 55 thì khi tham gia giao thông, người lái xephải 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.*

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. Trong thời gian tới, có thể cân nhắc việc sửa Luật xử lý vi phạm hành chính các văn bản pháp luật có liên quan cho đồng bộ với Luật này và Luật Căn cước.

- *Có ý kiến đề nghị không bắt buộc mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự với xe mô tô, xe gắn máy*

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 GTĐB 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 bổ sung quy định về điểm, trừ điểm giấy phép lái xe để nâng cao ý thức người lái xe; có ý kiến đề nghị làm rõ hình thức quản lý khi áp dụng biện pháp trừ điểm khi tích hợp giấp phép lái xe vào thẻ căn cước.*

Về vấn đề này, UBTVQH đã giao Thường trực UBQPAN có văn bản đề nghị Chính phủ báo cáo, đề xuất về quy định điểm, điểm trừ của giấy phép lái xe và đánh giá tác động, tính khả thi, tính thống nhất trong hệ thống pháp luật.

UBTVQH nhất trí với báo cáo của Chính phủ và thấy rằng việc tiếp thu ý kiến của ĐBQH bổ sung quy định về điểm, trừ điểm giấy phép lái xe trong dự thảo Luật TTATGTĐB là cần thiết, bởi vì các lý do sau đây: Trong điều kiện phát triển kinh tế số, xã hội số, khoa học công nghệ ngày càng phát triển thì việc ứng dụng công nghệ số trong xử lý vi phạm giao thông là tất yếu, kể cả việc tính điểm, trừ điểm giấy phép lái xe như một số nước (Trung Quốc, Đức, Singapore, Nhật Bản) hiện nay đang thực hiện. Quy định điểm, trừ điểm giấy phép lái xe là một biện pháp quản lý nhà nước văn minh, hiện đại để quản lý quá trình chấp hành luật của lái xe thay vì quản lý từng hành vi đơn lẻ. Thay vì nhiều hành vi vi phạm phải áp dụng biện pháp xử phạt hành chính bổ sung là tước giấy phép lái xe như hiện nay thì chuyển sang áp dụng quy định trừ điểm giấy pháp lái xe và yêu cầu người bị trừ hết điểm phải kiểm tra lại kiến thức trước khi phục hồi điểm là biện pháp mang tính nhân văn hơn, vừa quản lý chặt chẽ người được cấp giấy phép lái xe, vừa tạo điều kiện cho những người này có cơ hội điều khiển phương tiện khi người đó cố gắng, chấp hành tốt quy định của pháp luật về TTATGTĐB. Theo báo cáo của Chính phủ thì mỗi năm cơ quan chức năng tước có thời hạn trên 500 nghìn 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. 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 đồng thời 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

- Việc bổ sung quy định về điểm, trừ điểm giấy phép lái xe góp phần quản lý tốt hơn đối với người được cấp giấy phép lái xe khi điều khiển phương tiện giao thông. 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 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. Người lái xe vi phạm pháp luật về TTATGTĐB 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. Trường hợp bị trừ hết điểm, người được cấp giấy phép lái xe phải tham gia kiểm tra kiến thức pháp luật về TTATGTĐB (không phải kỳ thi sát hạch cấp giấy phép lái xe) và khi có kết quả đạt yêu cầu thì được phục hồi đủ 12 điểm.

- Đa số ý kiến UBTVQH cho rằng, quy định về 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[[10]](#footnote-10). Tuy nhiên, có ý kiến đề nghị để bảo đảm tính thống nhất với quy định của pháp luật về xử lý vi phạm hành chính, cần bổ sung quy định về trừ điểm giấy phép lái xe là biện pháp xử phạt bổ sung và sửa quy định về hình thức xử phạt bổ sung trong Luật Xử lý vi phạm hành chính.

UBTVQH đã chỉ đạo Thường trực UBQPAN đã phối hợp với Cơ quan soạn thảo xây dựng 01 điều (Điều 57) về điểm của Giấy phép lái xe như trong dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý theo hướng quy định các nguyên tắc về trừ điểm, khôi phục điểm. Đồng thời, 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; quy định cụ thể mức trừ điểm với các hành vi vi đảm bảo không trùng lặp, chồng chéo với các hình thức xử phạt vi phạm hành chính; ứng công nghệ thông tin, chuyển đổi số, quản lý hệ thống cơ sở dữ liệu về xử phạt vi phạm hành chính và quản lý điểm của giấy phép lái xe. Tại phiên họp thứ 31 (tháng 3/2024), UBTVQH cơ bản nhất trí với quy định này trong dự thảo Luật. UBTVQH kính báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định.

Đối với ý kiến đề nghị làm rõ hình thức quản lý khi áp dụng biện pháp trừ điểm khi tích hợp giấp phép lái xe vào Thẻ căn cước, UBTVQH xin báo cáo làm rõ như sau: Khi tích hợp giấy phép lái xe vào Thẻ căn cước để đơn giản hóa thủ tục khi kiểm tra, xuất trình giấy phép lái xe; còn việc quản lý điểm, trừ điểm chỉ được thực hiện trên hệ thống cơ sở dữ liệu quản lý giấy phép lái xe và thông báo cho người có giấy phép lái xe bị trừ điểm.

- *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; đề nghị cân nhắc bỏ quy định về thời hạn giấy phép lái xe.*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, bổ sung vào khoản 5 Điều 56 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*

UBTVQH 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 56. Việc quy định trách nhiệm quản lý Nhà nước đã được cụ thể hoá tại Điều 86 của Dự thảo 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*. *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.*

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 các nội dung này tại các văn bản dưới luật.

**- *Khoản 8, một số ý kiến đề nghị quy định cụ thể về hạng giấy phép lái xe trong Luật, không giao Chính phủ quy định chi tiết như trong dự thảo Luật do Chính phủ trình.***

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho quy định cụ thể hạng giấy phép lái xe ngay trong dự thảo Luật (Điều 56 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý) để đảm bảo tính minh bạch và giá trị pháp lý, vì cho rằng Luật hiện hành đã quy định hạng giấy phép lái xe, không nên giao Chính phủ quy định; đồng thời, bổ sung điều khoản chuyển tiếp quy định các loại giấy phép lái xe đã cấp theo Luật GTĐB năm 2008 còn thời hạn thì vẫn có hiệu lực, trường hợp cấp lại thì cấp theo quy định mới của Luật này, không làm xáo trộn và ảnh hưởng đến quyền lợi của người đã được cấp giấy phép lái xe như quy định tại Điều 86 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý.

UBTVQH đã chỉ đạo Thường trực UBQPAN đã phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công an xây dựng quy định các hạng giấy phép lái xe quy định tại khoản 1 Điều 56 theo hướng kế thừa các quy định hiện hành của Luật GTĐB năm 2008, nghiên cứu bảo đảm phù hợp với quy định của Công ước viên 1968 về GTĐB, không gây nhiều tác động khi thay đổi về chính sách, phù hợp với yêu cầu thực tiễn do quá trình phát triển của phương tiện, người điều khiển phương tiện, xuất hiện nhiều loại phương tiện mới. Theo đó, quy định này trong dự thảo Luật bao gồm các nội dung sau:

+ Việc cấp giấy phép lái xe theo hạng mới sẽ được thực hiện đối với người cấp lần đầu và cho những giấy phép lái xe thuộc các trường hợp cấp đổi, cấp lại.

+ Bỏ hạng A4 và không quy định hạng giấy phép lái xe cho người điều khiển máy kéo vì căn cứ vào kiểu loại, công dụng của phương tiện, loại phương tiện này sẽ được xếp vào nhóm xe máy chuyên dùng.

+ Đưa hạng B1 và B2 về cùng hạng B do căn cứ để phân hạng giấy phép lái xe là từ công suất, kiểu loại, động cơ và số chỗ ngồi. Để tránh tác động xã hội tại điều khoản chuyển tiếp sẽ quy định đối với giấy phép lái xe cấp trước khi Luật này có hiệu lực thi hành sẽ được tiếp tục sử dụng theo thời hạn và giá trị ghi trên giấy phép lái xe. Việc chuyển đổi chỉ thực hiện đối với sát hạch, cấp mới và các trường hợp cấp đổi, cấp lại, chuyển đổi thực hiện theo hướng có lợi cho người dân, không gây mất an toàn giao thông.

Tại phiên họp thứ 31 (tháng 3/2024), UBTVQH nhất trí với việc tiếp thu, chỉnh lý và quy định cụ thể các hạng giấy phép lái xe trong dự thảo Luật. UBTVQH trân trọng báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định.

***4.3. Tuổi, sức khỏe của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ (Điều 51, nay là Điều 58)***

- *Khoản 1, có ý kiến đề nghị quy định độ tuổi tối đa không được điều khiển phương tiện giao thông; 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; 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; đề nghị nghiên cứu độ tuổi 14-16 có thể thi và được cấp bằng điều khiển xe máy dưới 50cc.* Tại phiên họp thứ 31 của UBTVQH *(tháng 3/2024)*, có ý kiến đề nghị *cấp giấy phép lái xe cho người đủ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi.*

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. Dự thảo Luật được quy định trên cơ sở kế thừa Luật GTĐB 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 từ đủ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi đểđiều 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 3 Điều 7 Dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý có 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 theo quy định cho học sinh từ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi học tại cơ sở giáo dục đó”.*

- *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; đề nghị làm rõ định kỳ là bao lâu để bảo đảm tính khả thi****; đề nghị chỉ khám sức khỏe định kì với người trên 65 tuổi****.*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, chỉnh lý vào khoản 2 Điều 58 Dự thảo Luật theo hướngchỉ quy địnhviệc khám sức khoẻ định kỳ đối với người hành nghề lái xe ô tô. Thời gian khám sức khoẻ định kỳ sẽ được quy định tại các văn bản hướng dẫn dưới luật.

***4.4. Đào tạo lái xe (Điều 52, nay là Điều 59)***

- *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.*

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 59 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 kĩ năng lái xe an toàn*

UBTVQH thấy rằng, kế thừa Luật GTĐB 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, dự thảo Luật đã bổ sung một điều về Giáo dục kiến thức pháp luật về TTATGTĐB (Điều 7) quy định về xây dựng, tích hợp lồng ghép kiến thức pháp luật về TTATGTĐB 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.*

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.*

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, nay là Điều 60)***

- *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.* ***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.*

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 GTĐB, 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, nay là Điều 61)***

- *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.*

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; 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”.*

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, chuyển ngành...). Nội dung này cần Luật hóa để các Bộ, Ngành có cơ sở phối hợp thực hiện. Tại điểm a khoản 4 Điều 61 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 khoẻ để điều khiển phương tiện hạng cao thì sẽ được cấp đổi giấy phép lái xe xuống hạng phù hợp với điều kiện sức khoẻ.

- *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.*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, bổ sung chỉnh lý vào khoản 3 Điều 61 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.*

UBTVQH thấy rằng, nội dung quy định phân công quản lý nhà nước đã quy định cụ thể tại Điều 86 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, nay là Điều 63)***

- *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; 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****; đề nghị làm rõ vận tải nội bộ****; 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****; đề nghị nghiên cứu làm việc ban đêm thì thời gian nghỉ giữa giờ là 45 phút; 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****.*

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 GTĐB năm 2008, cơ quan soạn thảo giữ lại 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 sức khỏe người lái xe, góp phần bảo đảm TTATGTĐB.

- *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.*

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.*

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 44, bổ sung quy định về trách nhiệm của người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe tại điểm đ khoản 2 Điều 44.

**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 64)***

**-** *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, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, chỉnh sửa nội dung tại khoản 3, khoản 4, khoản 5 Điều 64 dự thảo Luật để làm rõ hơn nhiệm vụ, quyền hạn của CSGT khi thực hiện nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát.

*- Có ý kiến đề nghị nghiên cứu bổ sung nhiệm vụ, quyền hạn của CSGT 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.*

UBTVQH 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 GTĐB, đường sắt (sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 123/2021/NĐ-CP) thì lực lượng CSGT có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực GTĐB, 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 lại như khoản 4, khoản 5 Điều 64 dự thảo Luật.

*- 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, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, bổ sung vào khoản 8 Điều 64 dự thảo Luật.

**-** *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 TTATGTĐB của CSGT” là chưa phù hợp với quy định của Luật Xử phạt 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[[11]](#footnote-11). 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 TTATGTĐB 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 lại như tại khoản 7 Điều 64 dự thảo Luật.

***-*** *Có ý kiến đề nghị bổ sung trách nhiệm của CSGT 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 chồng chéo về nhiệm vụ kiểm soát, xử lý vi phạm giữa lực lượng CSGT và Thanh tra giao thông.*

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, bổ sung vào Điều 48, Điều 51, Điều 52, lực lượng CSGT 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 chồng chéo nhiệm vụ giữa lực lượng CSGT và Thanh tra giao thông. Bổ sung khoản 2 Điều 70, nội dung quy định về Hệ thống kiểm soát tải trọng 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, quy định chỉ giao một cơ quan chủ trì và chịu trách nhiệm chính phù hợp với các quan điểm chỉ đạo của Đảng[[12]](#footnote-12). Đồng thời, 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 về GTĐB, không chồng chéo, trùng lắp với chức năng, nhiệm vụ của lực lượng CSGT[[13]](#footnote-13) 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 CSGT chịu trách nhiệm chủ yếu trong công tác này.

Do đó, dự thảo Luật TTATGTĐB đã quy định hoạt động tuần tra, kiểm soát được giao cho lực lượng CSGT 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 65)***

*- 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 CSGT 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 GTĐB 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 CSGT đang thực hiện theo các quy định này tại Luật GTĐB 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 GTĐB của CSGT.

- *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 65 dự thảo Luật.

*- 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 4 Điều 55 để phù hợp với triển khai Đề án 06ngày 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.

***5.3. Phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Điều 62 nay là Điều 66)***

*- 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

Tiếp thu ý kiến ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, chỉnh sửa vào khoản 6 Điều 66 theo hướng giao Chính phủ quy định chi tiết để bảo đảm không trùng chéo, xung đột với Luật Xử lý vi phạm hành chính[[14]](#footnote-14).

 *- 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 66 để phù hợp với các quy định của pháp luật khác như tố tụng hình sự, thanh tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo.

***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 67)***

*- Có ý kiến đề nghị tại Điều 63 (nay là Điều 67), 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[[15]](#footnote-15). Tuy nhiên, trên thực tế 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 CSGT 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 tréo với Luật Trưng mua, trưng dụng tài sản[[16]](#footnote-16) Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ lại như tại khoản 5 Điều 64 và Điều 67 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 khoản 3 Điều 67 dự thảo Luật.

***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 69)***

**-** *Có ý kiến đề nghị bỏ Khoản 1, vì đã được quy định trong pháp luật chuyên ngành.*

UBTVQH thấy rằng, các phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, công cụ hỗ trợ trang bị cho lực lượng CSGT để thực hiện nhiệm vụ có tính chất đặc thù của công tác bảo đảm TTATGTĐB 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. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ lại như tại khoản 1 Điều 69 dự thảo Luật.

**-** *Có ý kiến đề nghị tại khoản 3 (nay là khoản 1 Điều 70), 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 TTATGTĐB, Bộ Công an, Uỷ ban nhân dân nhiều tỉnh, thành phố đã đầu từ xây dựng Hệ thống giám sát GTĐB. Tại điểm d khoản 1 Điều 70 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 TTATGTĐB, 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 72)***

*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 72 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, nay là Điều 76)***

- *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****.***

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****.***

UBTVQH thấy rằng, quy định tại Điều 76 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 TTATGTĐB. 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 76 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, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho giữ nguyên như dự thảo Luật.

**- *Có ý kiến đề nghị làm rõ quy định về hè phố phải thống nhất với dự thảo Luật Đường bộ***

**Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo nghiên cứu, rà soát quy định về hè 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*

UBTVQH thấy rằng, **việc tổ chức giao thông,** phân luồng giao thông không thuộc phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật TTATGTĐB, mà thuộc phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật Đường bộ.

Vì vậy, UBTVQH 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, nay là Điều 79)***

*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.*

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH 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, nay là Điều 80)***

*- 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 GTĐB 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.*

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH 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 80; khoản 2 Điều 81; khoản 3 Điều 83 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.*

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, nay là Điều 82)***

*- 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.*

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 82 dự thảo Luật).

*- Khoản 2, có ý kiến đề nghị bổ sung nội dung “truy tìm người, phương tiện gây tai nạn”.*

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 82 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**.*

UBTVQH thấy rằng, dự thảo Luật giao Bộ trưởng Bộ Công an quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn GTĐB của lực lượng CSGT. 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.*

UBTVQH thấy rằng, Điều 82 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 CSGT. 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 (nay là Điều 80, 81 và 82), 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.*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạonghiên cứu, bổ sung, chỉnh lý *“Ủy ban nhân dân nơi gần nhất”* tại điểm a, b khoản 1 và điểm c khoản 2 Điều 79; khoản 1 và 4 Điều 80; *“cơ quan Công an nơi gần nhất”* tại khoản 2 Điều 75 và khoản 3 Điều 80 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;*

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****;***

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 82 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****;***

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.*

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 81 trong dự thảo Luật. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

*- M rong ý kig dự thảo Luật. Vì vậy, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho Quý kig dự tệt hại tai nạn GTĐB để hỗ trkig dự tệt hại tai nạn GTĐB để hỗđề nghị Qcó cơ chự tệt hại tai nạn GTĐB để hỗđề nghị Quốc hội cho phép không bổ sun****. T cơphiên hhự tệt hại tai nạn GTĐB đểUBTVQH đã yêu cại làm rõ nguồn kinh phí, mục đích, nội dung và phạm vi chi của Quỹ Giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ; bổ sung đánh giá tác động đối với quy định kiểm định khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy.***

Về vấn đề này, UBTVQH đã giao Thường trực UBQPAN có văn bản đề nghị Chính phủ đề xuất cụ thể và đánh giá tác động đối với nội dung đề xuất. Chính phủ đã có văn bản đề xuất bổ sung một điều quy định về Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn GTĐB (như tại Điều 84 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý). UBTVQH cơ bản nhất trí với đề xuất tiếp thu ý kiến ĐBQH và đánh giá tác động của Chính phủ, đồng thời cho rằng:

Việc thành lập Quỹ này phù hợp với nhu cầu thực tiễn khi có rất nhiều tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước mong muốn được chia sẻ, giúp đỡ, góp phần giảm thiểu các thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra cho con người và xã hội. Nguồn kinh phí của Quỹ chủ yếu là nguồn tài chính xã hội hóa, 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.

Mục đích và phạm vi chi của Quỹ này là để hỗ trợ kịp thời cho nạn nhân, gia đình nạn nhân do tai nạn GTĐB gây ra; hỗ trợ cho các tổ chức, cá nhân tham gia bảo đảm TTATGTĐB và 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.

Trên cơ sở đề xuất của Chính phủ, UBTVQH đã chỉ đạo Thường trực UBQPAN đã phối hợp với Cơ quan soạn thảo nghiên cứu, bổ sung xây dựng Điều 84 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý quy định về Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn GTĐB, bảo đảm nguyên tắc rõ ràng: không vì mục đích lợi nhuận; được quản lý, sử dụng đúng mục đích, đúng pháp luật, kịp thời, hiệu quả, bảo đảm công khai, minh bạch; hỗ trợ cho các hoạt động bảo đảm TTATGTĐB mà ngân sách nhà nước chưa đầu tư hoặc chưa đáp ứng yêu cầu; không được chi trùng với ngân sách nhà nước. UBTVQH kính trình Quốc hội xem xét, quyết định.

**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, nay là Điều 86)***

- *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.* *Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định trách nhiệm Bộ Giáo dục đào tạo trong tuyên truyền, phố biến kiến phức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông cho học sinh, sinh viên. 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*

UBTVQH thấy rằng, tại khoản 5 và khoản 5 Điều 6 Dự thảo Luật hiện này đã quy định nội dung này. Do đó, 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*

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 86). UBTVQH thấy rằng, giao Bộ Công an là đầu mối tham mưu cho Chính phủ trong quản lý nhà nước về TTATGTĐB 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 TTATGTĐB. 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*

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*

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*

UBTVQH thấy rằng, 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 thế 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*

UBTVQH thấy rằng, tại khoản 7 Điều 86 quy định về trách nhiệm quản lý nhà nước đã quy định 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 TTATGTĐB. Do đó, UBTVQH đề nghị Quốc hội cho phép giữ quy định này như dự thảo Luật.

- *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*

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, nghiên cứu bổ sung một điều về Giáo dục kiến thức pháp luật về TTATGTĐB (Điều 7) trong đó, quy định giao “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 TTATGTĐB 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 bắt buộc học sinh từ 16-18 tuổi phải được học tập, phổ biến pháp luật về TTATGTĐB trước khi tham gia giao thông*

UBTVQH thấy rằng, nội dung này đã được thể hiện tại khoản 7 Điều 52 (nay là khoản 7 Điều 59) dự thảo Luật. 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.*

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, nghiên cứu chỉnh lýdự 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.*

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**

*- Điều 80 về Hiệu lực thi hành (nay là Điều 87 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý), 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.*

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, nghiên cứu chỉnh lý vào Điều 87dự thảo Luật TTATGTĐB để thống nhất với dự thảo Luật Đường bộ.

***- Điều 81 về Quy định chuyển tiếp (nay là Điều 89 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý): Một số ý kiến đề nghị bổ sung báo cáo đánh giá tác động, cân nhắc quy định về việc đổi giấy phép lái xe của năm 2012 trở về trước****.*

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 4 Điều 55 Dự thảo Luật TTATGTĐB: “4. 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”. 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.*

Tiếp thu ý kiến của ĐBQH, UBTVQH đã chỉ đạo rà soát, nghiên cứu chỉnh lýdự thảo Luật.

*- Có ý kiến đề nghị lấy ý kiến rộng rãi đối với người dân đối với hai dự thảo luật (Luật Đường bộ và Luật TTATGTĐB) để có được sự đồng thuận.*

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.*

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 04 thủ tục hành chính luật hóa từ các văn bản dưới luật, đề nghị đánh giá rõ thêm.*

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 TTATGTĐB, 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 (nay là Điều 30 và Điều 33) 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.*

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.*

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. 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….*

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 GTĐB, 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;- Chính phủ;- Các bộ: CA, GTVT, QP, TP;- Lưu: HC, QPAN. | **TM. ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI****KT. CHỦ TỊCH****PHÓ CHỦ TỊCH****Trần Quang Phương** |

a

1. Gồm: Điều 36 - Biển số xe, Điều 37 - Đấu giá biển số xe, Điều 57 - Điểm của giấy phép lái xe, Điều 84 - Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn GTĐB. [↑](#footnote-ref-1)
2. Gộp Điều 57 - Bảo đảm TTATGTĐB 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 TTATGTĐB đối với xe ô tô vận chuyển hành khách; gộp Điều 39 - Bảo đảm TTATGTĐB 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 TTATGTĐB đối với xe ô tô vận chuyển hàng hóa. [↑](#footnote-ref-2)
3. 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). [↑](#footnote-ref-3)
4. 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 TTATGTĐB 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 TTATGTĐB và Luật Đường bộ để cụ thể hóa một bước định hướng trên”.* [↑](#footnote-ref-4)
5. Theo đó, chỉnh lý tên điều, số điều như sau: Điều 39 thành Điều 48, Điều 40 thành Điều 52, Điều 41 thành Điều 49, Điều 42 thành Điều 50, Điều 43 thành Điều 43, Điều 46 thành Điều 45, Điều 47 thành Điều 51 và Điều 48 thành Điều 53. [↑](#footnote-ref-5)
6. 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). [↑](#footnote-ref-6)
7. Theo thống kê do Tổ chức Y tế Thế giới thực hiện trên 194 quốc gia và vùng lãnh thổ thì tại thời điểm năm 2016 có:

***- Đối với lái xe mới:*** Có 07 quốc gia và vùng lãnh thổ cấm tuyệt đối việc mua bán, sử dụng; 29 quốc gia và vùng lãnh thổ có nồng độ cồn bằng không; 119 quốc gia và vùng lãnh thổ nồng độ cồn có giới hạn; 3 quốc gia quy định theo từng địa phương (bang); 36 quốc gia không quy định.

***- Đối với lái xe chuyên nghiệp và lái xe thương mại:*** Có 07 quốc gia và vùng lãnh thổ cấm tuyệt đối việc mua bán, sử dụng; 28 quốc gia và vùng lãnh thổ có nồng độ cồn bằng không; 121 quốc gia và vùng lãnh thổ nồng độ cồn có giới hạn; 2 quốc gia quy định theo từng địa phương (bang); 36 quốc gia không quy định. [↑](#footnote-ref-7)
8. 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. [↑](#footnote-ref-8)
9. Khoản 1 Điều 39 của Luật Đấu giá tài sản số 01/2016/QH14 quy định: “Khoản tiền đặt trước do tổ chức đấu giá tài sản và người có tài sản đấu giá thỏa thuận, nhưng tối thiểu là năm phần trăm và tối đa là hai mươi phần trăm giá khởi điểm của tài sản đấu giá”. [↑](#footnote-ref-9)
10. 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. [↑](#footnote-ref-10)
11. 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. [↑](#footnote-ref-11)
12. 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 thế 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. [↑](#footnote-ref-12)
13. 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 [↑](#footnote-ref-13)
14. 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 ảnh, dữ liệu thu thập được từ phương tiện kỹ thuật của tổ chức, cá nhân để xử lý vi phạm hành chính. [↑](#footnote-ref-14)
15. 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.

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.

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. [↑](#footnote-ref-15)
16. 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. [↑](#footnote-ref-16)