

TỜ TRÌNH TÓM TẮT

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

I. SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG VÀ BAN HÀNH LUẬT

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

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

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

- Hiến pháp năm 2013 quy định: Mọi người có quyền sống; tính mạng con người được pháp luật bảo hộ; mọi người được pháp luật bảo hộ về sức khỏe.

2. Cơ sở thực tiễn

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

Tình trạng vi phạm pháp luật khi tham gia giao thông vẫn diễn ra phổ biến, văn hóa giao thông còn nhiều yếu kém. Các loại tội phạm hoạt động trên các tuyến giao thông đường bộ diễn biến phức tạp. Ùn tắc giao thông phức tạp tại các thành phố lớn do lưu lượng phương tiện tăng đột biến, trong khi tổ chức giao thông, hạ tầng giao thông chưa đáp ứng yêu cầu, gây ra những thiệt hại không nhỏ về kinh tế, ảnh hưởng xấu đến sức khỏe và đời sống của nhân dân,

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

Một trong những nguyên nhân cơ bản của tình trạng trên là do Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được xây dựng và ban hành trong bối cảnh hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ còn hạn chế, phương tiện chủ yếu là xe mô tô, xe gắn máy. Theo đó, một số quy định tuy đã được điều chỉnh trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 nhưng vẫn còn thiếu, chưa đồng bộ và chưa sát với thực tiễn để tổ chức thực hiện. Thực tiễn sau gần 15 năm thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008 cho thấy, nhiều quy định của Luật đã bộc lộ những hạn chế, bất cập, không đáp ứng được yêu cầu của công tác quản lý trong lĩnh vực này, nhất là trước sự phát triển của hạ tầng giao thông, sự gia tăng nhanh chóng của số lượng phương tiện giao thông và tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam.

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

Ba là, vận tải đường bộ hiện phải đảm nhận tỷ trọng lớn, không cân đối với các phương thức vận tải khác; công tác quản lý lái xe còn bất cập; thiếu cơ sở dữ liệu quản lý chặt chẽ người lái xe kinh doanh vận tải... Kinh doanh vận tải là kinh doanh có điều kiện nhưng Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định chưa rõ, chưa đủ cơ chế, chính sách để phát triển tương xứng với nhu cầu xã hội và phòng ngừa tai nạn giao thông.

Bốn là, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 không quy định rõ cơ quan nhà nước chịu trách nhiệm chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, việc phân định nhiệm vụ, quyền hạn của các cơ quan chức năng về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ thiếu rõ ràng, chưa rành mạch dẫn đến quá trình thực hiện còn chồng chéo, thiếu nhất quán, đồng bộ, nhất là giữa cơ quan quản lý nhà nước về an ninh, trật tự và cơ quan quản lý nhà nước về hạ tầng, kinh tế, kỹ thuật, làm giảm hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước, chưa giải quyết được thực trạng phức tạp về trật tự, an toàn giao thông đường bộ như mục tiêu đề ra.

Năm là, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 điều chỉnh cả lĩnh vực kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, vận tải đường bộ và lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông đường bộ, nên không bao quát hết các nội dung điều chỉnh, dẫn đến những bất cập trong công tác quản lý nhà nước, phải ban hành nhiều văn bản hướng dẫn thi hành.

Sáu là, phù hợp với xu hướng xây dựng, hoàn thiện hệ thống pháp luật của Việt Nam hiện nay theo hướng chuyên sâu, điều chỉnh một lĩnh vực cụ thể để bảo đảm sự phân công rõ ràng chức năng, nhiệm vụ trong quản lý nhà nước của các bộ, ngành, địa phương và nâng cao hiệu lực, hiệu quả thực thi pháp luật;

nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế cho thấy nhiều quốc gia xây dựng luật chuyên sâu về trật tự, an toàn giao thông, luật về kết cấu hạ tầng giao thông, luật về vận tải đường bộ. Công ước Viên năm 1968 mà Việt Nam tham gia cũng chỉ điều chỉnh về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Như vậy, việc xây dựng, ban hành Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ xuất phát từ yêu cầu thực tiễn khách quan, với mục tiêu quan trọng là bảo đảm tính mạng, sức khỏe, tài sản của người dân khi tham gia giao thông, xác định cụ thể cơ quan nhà nước chịu trách nhiệm chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, góp phần nâng cao chất lượng, hiệu quả công tác quản lý nhà nước; đảm bảo sự điều chỉnh sát thực tế về pháp lý; khắc phục những hạn chế, vướng mắc, bất cập của Luật Giao thông đường bộ hiện hành, phù hợp với xu thế phát triển phát luật của nước ta và thông lệ quốc tế.

II. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ ÁN LUẬT

Quá trình xây dựng Luật, Bộ Công an đã thực hiện đúng trình tự, thủ tục quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Căn cứ Nghị quyết số 89/2023/QH15 ngày 02/6/2023 của Quốc hội về Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã cho ý kiến đối với dự án Luật tại Phiên họp thứ 24, trong đó giao Chính phủ hoàn thiện hồ sơ dự án Luật để trình Quốc hội tại kỳ họp thứ 6 (tháng 10 năm 2023). Ngày 10/8/2023, Bộ Tư pháp đã thẩm định hồ sơ dự án Luật; ngày 17/8 và ngày 24/8/2023, Thường trực Chính phủ, Chính phủ đã họp cho ý kiến và hoàn thiện hồ sơ dự án Luật báo cáo Quốc hội.

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

Bố cục dự thảo Luật gồm 09 chương, 81 điều, cụ thể như sau:

1. Chương I. Những quy định chung

Gồm 08 điều, từ Điều 1 đến Điều 8, quy định về: Phạm vi điều chỉnh; đối tượng áp dụng...

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, dự thảo Luật đã chỉnh lý phạm vi điều chỉnh để phù hợp với tên gọi và nội hàm của Luật, theo đó đã chuyển các quy định về phương tiện giao thông và một số điều quy định trong chương vận tải đường bộ có nội dung liên quan đến trật tự, an toàn giao thông từ dự thảo Luật Đường bộ sang dự thảo Luật này. Bổ sung các giải thích từ ngữ, một số nội dung về nguyên tắc, chính sách về trật tự, an toàn giao thông, hành vi bị nghiêm cấm, cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ bảo đảm tính bao quát, sát thực tiễn.

2. Chương II. Quy tắc giao thông đường bộ

Gồm 24 điều, từ Điều 9 đến Điều 32, quy định về: Quy tắc chung và các quy tắc cụ thể như: chấp hành báo hiệu đường bộ; chấp hành quy định về tốc độ và khoảng cách giữa các xe; sử dụng làn đường; vượt xe và nhường đường cho xe xin vượt; chuyển hướng xe...

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, trên cơ sở nội luật hóa quy định trong Công ước Viên năm 1968 về Giao thông đường bộ phù hợp với điều kiện Việt Nam, kế thừa những quy định còn phù hợp của Luật Giao thông

đường bộ năm 2008, luật hóa một số quy định ở các văn bản dưới luật, dự thảo Luật đã sửa đổi, bổ sung, mô tả lại một số quy định phù hợp với thực tiễn.

3. Chương III. Phương tiện giao thông đường bộ

Gồm 16 điều, từ Điều 33 đến Điều 48, quy định về: Điều kiện phương tiện tham gia giao thông đường bộ; cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký và biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ... Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong: vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô; vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng... Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô đưa đón học sinh, xe quá khổ giới hạn của đường bộ...

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Dự thảo Luật đã chuyển toàn bộ chương quy định về phương tiện giao thông từ dự thảo Luật Đường bộ sang để bảo đảm tính thống nhất, không chồng chéo, trùng lặp và phù hợp với phạm vi điều chỉnh của Luật. Đồng thời chuyển một số điều luật trong chương vận tải đường bộ liên quan đến bảo đảm trật tự, an toàn phương tiện giao thông đường bộ từ dự thảo Luật Đường bộ sang dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ để phù hợp với phạm vi điều chỉnh của Luật.

4. Chương IV. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

Gồm 11 Điều, từ Điều 49 đến Điều 59, quy định về: Điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; giấy phép lái xe; tuổi, sức khỏe của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; đào tạo lái xe; sát hạch lái xe...

Dự thảo Luật đã bổ sung một số quy định mới phù hợp với xu hướng, tiến trình chuyển đổi số, tạo thuận lợi cho người dân, theo đó, đối với một trong các giấy tờ: giấy phép lái xe, chứng nhận đăng ký xe, chứng nhận kiểm định, chứng nhận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự, trong trường hợp thông tin của các loại giấy tờ nào đã được tích hợp vào tài khoản định danh điện tử, thẻ căn cước theo quy định thì không phải mang theo. Dự thảo Luật không phân chia chi tiết các hạng giấy phép lái xe như Luật Giao thông đường bộ 2008, chỉ quy định nguyên tắc phân hạng giấy phép lái xe để bảo đảm tính linh hoạt trong trường hợp có sự thay đổi của các điều ước quốc tế liên quan mà Việt Nam là thành viên. Đồng thời chuyển một số điều luật trong chương vận tải đường bộ liên quan đến bảo đảm trật tự, an toàn của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông từ dự thảo Luật Đường bộ sang dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ để phù hợp với phạm vi điều chỉnh của Luật.

5. Chương V. Tuân tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Gồm 07 điều, từ Điều 60 đến Điều 66, quy định về: tuân tra, kiểm soát; căn cứ dừng phương tiện tham gia giao thông đường bộ để tuân tra, kiểm soát; phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; huy động người, phương tiện, thiết bị dân sự trong trường hợp cấp bách; ngăn chặn hành vi gây tổn hại đến danh dự, nhân phẩm, tính mạng, sức khỏe, chống người thi hành công vụ...

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, dự thảo Luật đã chỉnh lý, bổ sung nội dung các điều luật để nâng cao hiệu quả công tác phòng ngừa, phát hiện, xử phạt vi phạm; thay đổi phương thức tuần tra, kiểm tra theo hướng ứng dụng hiện đại; phục vụ việc xử lý vi phạm giao thông đường bộ được khách quan, chính xác; ngăn chặn hành vi gây tổn hại đến danh dự, nhân phẩm, tính mạng, sức khỏe, chống người thi hành công vụ.

6. Chương VI. Chỉ huy, điều khiển giao thông

Gồm 06 điều, từ Điều 67 đến Điều 72, quy định về: Chỉ huy, điều khiển giao thông; giải quyết tình huống đột xuất gây mất an toàn giao thông trên đường bộ; chỉ huy, điều khiển giao thông đối với trường hợp sử dụng lòng đường, hè phố vào mục đích khác; chỉ huy, điều khiển giao thông đối với trường hợp vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng, hàng hóa nguy hiểm, xe quá khổ giới hạn; giải quyết ùn tắc giao thông...

7. Chương VII. Giải quyết tai nạn giao thông đường bộ

Gồm 05 điều, từ Điều 73 đến Điều 77, quy định về: Trách nhiệm của người điều khiển phương tiện, người liên quan và người có mặt tại hiện trường vụ tai nạn giao thông; phát hiện, tiếp nhận, xử lý tin báo tai nạn giao thông.

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, dự thảo Luật đã bổ sung các quy định về giải quyết tai nạn giao thông liên quan đến người nước ngoài, phương tiện của nước ngoài; quy định rõ công tác phối hợp trong giải quyết tai nạn giao thông, cập nhật dữ liệu về tai nạn giao thông để đảm bảo tính chính xác, khách quan, minh bạch; nghiên cứu, luật hóa các quy định tại thông tư của Bộ Công an về quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của lực lượng Cảnh sát giao thông.

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

Gồm 02 điều, từ Điều 78 đến Điều 79, quy định về: Nội dung quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Chính phủ; trách nhiệm quản lý nhà nước các bộ, cơ quan ngang Bộ, Ủy ban nhân dân các cấp theo nguyên tắc không thay đổi chức năng, nhiệm vụ của các bộ, ngành, có sự phân công, phân cấp hợp lý và sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ, ngành, địa phương vì nhiệm vụ chung.

9. Chương IX. Điều khoản thi hành

Gồm 02 điều, từ Điều 80 đến Điều 81, quy định về: Hiệu lực thi hành và quy định chuyển tiếp.

Trên đây là Tờ trình tóm tắt dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Chính phủ xin báo cáo Quốc hội./.

CHÍNH PHỦ

CHÍNH PHỦ

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

Số: 426/TTr-CP

Hà Nội, ngày 31 tháng 8 năm 2023

TỜ TRÌNH

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

Kính gửi: Quốc hội

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2020; Nghị quyết số 89/2023/QH15 ngày 02/6/2023 của Quốc hội về Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023, Chính phủ trình Quốc hội dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG VÀ BAN HÀNH LUẬT

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

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

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

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

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

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

- Hiến pháp năm 2013 quy định: Mọi người có quyền sống; tính mạng con người được pháp luật bảo hộ (Điều 19); mọi người được pháp luật bảo hộ về sức khỏe (Điều 20).

Như vậy, việc hoàn thiện thể chế pháp luật trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ là quan điểm chỉ đạo xuyên suốt, thống nhất của Đảng, Nhà nước trong thời gian qua, là sự cụ thể hóa Hiến pháp để đáp ứng đòi hỏi của thực tiễn về trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong tình hình mới.

2. Cơ sở thực tiễn

Một là, tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong những năm qua tuy đã có những chuyển biến nhưng chưa thực sự căn bản, vững chắc, còn nhiều diễn biến phức tạp, tai nạn giao thông vẫn ở mức cao và nghiêm trọng, nhất là số người chết, luôn tiềm ẩn nhiều nguy cơ gây mất an toàn cho người, phương tiện khi tham gia giao thông. Theo thống kê, từ năm 2009 đến nay, toàn quốc đã xảy ra hơn 379 nghìn vụ tai nạn giao thông đường bộ, làm chết hơn 124 nghìn người, bị thương hơn 367 nghìn người, chiếm hơn 97% số vụ, số người chết, người bị thương trong tổng số vụ tai nạn của các loại hình giao thông, gây thiệt hại rất lớn về tài sản. Trung bình hàng năm có gần 9 nghìn người chết, gần

30 nghìn người bị thương, trong đó chủ yếu trong độ tuổi lao động, ảnh hưởng trực tiếp đến phát triển kinh tế - xã hội.

Tình trạng ngang nhiên vi phạm, coi thường pháp luật khi tham gia giao thông vẫn diễn ra phổ biến, văn hóa giao thông còn nhiều yếu kém. Các loại tội phạm hoạt động trên các tuyến giao thông đường bộ diễn biến phức tạp. Các vấn đề về an ninh như biểu tình trái pháp luật, tụ tập đông người trên đường bộ ảnh hưởng trực tiếp đến an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội.

Ùn tắc giao thông phức tạp tại các thành phố lớn do lưu lượng phương tiện tăng đột biến, trong khi tổ chức giao thông, hạ tầng giao thông chưa đáp ứng yêu cầu, gây tắc nghẽn trên diện rộng tại các đô thị lớn và trên các tuyến cao tốc, quốc lộ trọng điểm, gây ra những thiệt hại không nhỏ về kinh tế, ảnh hưởng xấu đến sức khỏe và đời sống của nhân dân, tác động không tốt đến môi trường du lịch, thu hút đầu tư nước ngoài và hình ảnh của Việt Nam đối với bạn bè quốc tế. Tình hình nêu trên cho thấy, an ninh con người trong lĩnh vực giao thông đường bộ chưa được bảo đảm.

Một trong những nguyên nhân cơ bản của tình trạng trên là do Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được xây dựng và ban hành trên cơ sở sửa đổi Luật Giao thông đường bộ năm 2001, trong bối cảnh hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ còn hạn chế, phương tiện chủ yếu là xe mô tô, xe gắn máy. Theo đó, một số quy định tuy đã được điều chỉnh trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 nhưng vẫn còn thiếu, chưa đồng bộ và chưa sát với thực tiễn để tổ chức thực hiện như: Quy tắc giao thông; giải quyết tai nạn giao thông; chỉ huy, điều khiển giao thông, giải quyết ùn tắc giao thông, tuần tra, kiểm soát; quản lý phương tiện giao thông; quản lý người điều khiển phương tiện giao thông; quản lý, vận hành trung tâm chỉ huy giao thông...

Thực tiễn, sau gần 15 năm thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008 cho thấy, nhiều quy định của Luật đã bộc lộ những hạn chế, bất cập, không đáp ứng được yêu cầu của công tác quản lý trong lĩnh vực này, nhất là trước sự phát triển của hạ tầng giao thông, sự gia tăng nhanh chóng của số lượng phương tiện giao thông và tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam.

Hai là, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 tuy đã có quy định về chính sách về quy hoạch đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng, vận hành bảo trì, quản lý vận tải đường bộ nhưng chưa đầy đủ và cụ thể, như cơ chế thu hút nguồn lực đầu tư, cơ chế về vốn, về bảo trì, bảo dưỡng kết cấu hạ tầng... Thực tế cho thấy khi đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng thực hiện các dự án đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ gặp nhiều khó khăn về cơ sở pháp lý¹.

Ba là, vận tải đường bộ hiện phải đảm nhận tỷ trọng lớn, không cân đối với các phương thức vận tải khác; chất lượng dịch vụ đã được nâng cao nhưng chưa đồng đều; hiệu quả kinh doanh chưa cao; công tác quản lý lái xe còn bất cập; thiếu cơ sở dữ liệu quản lý chặt chẽ người lái xe kinh doanh vận tải. Các loại hình kinh doanh vận tải chưa được phân định rõ ràng, dẫn đến tình trạng cạnh tranh không lành mạnh, quy định về điều kiện kinh doanh trong đó có các thiết bị quan trọng như giám sát hành trình, camera hành trình chưa rõ ràng dẫn đến hiệu quả quản lý hạn chế. Chưa có quy định cụ thể trách nhiệm khác của đơn vị kinh doanh vận tải khi thực hiện không đúng các yêu cầu về kinh doanh và điều kiện kinh doanh dẫn đến tai nạn giao thông. Kinh doanh vận tải là kinh doanh có điều kiện nhưng Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định chưa rõ, chưa đủ cơ chế, chính sách để phát triển tương xứng với nhu cầu xã hội và phòng ngừa tai nạn giao thông.

Bốn là, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 không quy định rõ cơ quan nhà nước chịu trách nhiệm chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, việc phân định nhiệm vụ, quyền hạn của các cơ quan chức năng về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ thiếu rõ ràng, chưa rành mạch dẫn đến quá trình thực hiện còn chồng chéo, thiếu nhất quán, đồng bộ, nhất là giữa cơ quan quản lý nhà nước về an ninh, trật tự và cơ quan quản lý nhà nước về hạ tầng, kinh tế, kỹ thuật, làm giảm hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước, chưa giải quyết được thực trạng phức tạp về trật tự, an toàn giao thông đường bộ như mục tiêu đề ra.

Năm là, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 điều chỉnh cả lĩnh vực kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, vận tải đường bộ và lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông đường bộ, nên không bao quát hết các nội dung điều chỉnh, dẫn đến

¹ Khi thực hiện không thể chỉ áp dụng Luật Giao thông đường bộ mà phải áp dụng nhiều luật khác nhau như: Luật Đất đai, Luật Đầu thầu, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Đô thị, Luật Quy hoạch, Luật Xây dựng, Luật giá....

những bất cập trong công tác quản lý nhà nước, phải ban hành nhiều văn bản hướng dẫn thi hành.

Sáu là, phù hợp với xu hướng xây dựng, hoàn thiện hệ thống pháp luật của Việt Nam hiện nay theo hướng chuyên sâu, điều chỉnh một lĩnh vực cụ thể để bảo đảm sự phân công rõ ràng chức năng, nhiệm vụ trong quản lý nhà nước của các bộ, ngành, địa phương và nâng cao hiệu lực, hiệu quả thực thi pháp luật; nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế cho thấy nhiều quốc gia xây dựng luật chuyên sâu về trật tự, an toàn giao thông, luật về kết cấu hạ tầng giao thông, luật về vận tải đường bộ². Công ước Viên năm 1968 mà Việt Nam tham gia cũng chỉ điều chỉnh về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Như vậy, việc xây dựng, ban hành Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ xuất phát từ yêu cầu thực tiễn khách quan, với mục tiêu quan trọng là bảo đảm tính mạng, sức khỏe, tài sản của người dân khi tham gia giao thông, xác định cụ thể cơ quan nhà nước chịu trách nhiệm chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, góp phần nâng cao chất lượng, hiệu quả công tác quản lý nhà nước; đảm bảo sự điều chỉnh sát thực tế về mặt pháp lý; khắc phục những hạn chế, vướng mắc, bất cập của Luật Giao thông đường bộ hiện hành, phù hợp với xu thế phát triển phát luật của nước ta và thông lệ quốc tế.

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

1. Mục đích

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

2. Quan điểm chỉ đạo

- Thể chế hóa chủ trương, đường lối của Đảng, cụ thể hóa Hiến pháp năm 2013, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật; các quy định

² Như: Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Thái Lan, Singapore, Nga, Đức...

của Luật được cụ thể và có tính khả thi. Bảo đảm thực hiện đầy đủ và hiệu quả chức năng, nhiệm vụ của các bộ, ngành.

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

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

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

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

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ ÁN LUẬT

- Quá trình xây dựng Luật, Bộ Công an đã thực hiện đúng trình tự, thủ tục quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật: Thành lập Ban soạn thảo và Tổ biên tập; tổng kết thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 trong Công an nhân dân; gửi lấy ý kiến của các bộ, ban, ngành, ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, các cơ quan, tổ chức có liên quan là đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của văn bản; đăng tải hồ sơ dự án Luật trên Cổng Thông tin điện tử của Chính phủ, của Bộ Công an để lấy ý kiến rộng rãi của các tổ chức, cá nhân.

- Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Nghị quyết số 89/2023/QH15 về Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023, Chính phủ có Tờ trình số 327/TTr-CP ngày 07/7/2023, kèm các tài liệu có liên quan gửi Ủy ban Quốc phòng và An ninh để tiến hành thẩm tra sơ bộ đối với dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; ngày 13/7/2023, tại Phiên họp thứ 24, Ủy ban

Thường vụ Quốc hội đã cho ý kiến đối với dự án Luật, trong đó giao Chính phủ, cơ quan soạn thảo tiếp thu ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và báo cáo thẩm tra sơ bộ của Thường trực Ủy ban Quốc phòng và An ninh, khẩn trương hoàn thiện hồ sơ dự án Luật để gửi các cơ quan thẩm tra và trình Quốc hội tại kỳ họp thứ 6 (tháng 10/2023). Ngày 10/8/2023, Bộ Tư pháp đã tổ chức thẩm định đối với dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và đã có Báo cáo thẩm định 144/BCTĐ-BTP ngày 11/8/2023; Thường trực Chính phủ, Chính phủ đã họp ngày 17/8 và 24/8/2023 cho ý kiến, hoàn thiện hồ sơ dự án Luật báo cáo Quốc hội.

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

Tiếp thu nghiêm túc kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại phiên họp thứ 24 (ngày 13 tháng 7 năm 2023), Chính phủ đã chỉ đạo cơ quan soạn thảo bố cục và chỉnh lý nội dung bảo đảm tính hợp hiến, tính hợp pháp, tính chặt chẽ, khả thi, phù hợp với thực tiễn, tính thống nhất của dự thảo Luật với hệ thống pháp luật, tính tương thích với điều ước quốc tế liên quan mà Việt Nam là thành viên.

Bố cục dự thảo Luật gồm 9 chương, 81 điều, cụ thể như sau:

1. Chương I. Những quy định chung

Gồm 08 điều, từ Điều 1 đến Điều 8, quy định về: Phạm vi điều chỉnh; đối tượng áp dụng; giải thích từ ngữ; nguyên tắc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; chính sách của Nhà nước về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông; cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; các hành vi bị nghiêm cấm.

Tiếp thu ý kiến thẩm tra và kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, dự thảo Luật đã chỉnh lý phạm vi điều chỉnh để phù hợp với tên gọi và nội hàm của Luật, theo đó đã chuyển các quy định về phương tiện giao thông và một số điều quy định trong chương vận tải đường bộ có nội dung liên quan đến trật tự, an toàn giao thông từ dự thảo Luật Đường bộ sang dự thảo Luật này. Bổ sung các giải thích từ ngữ liên quan đến tuần tra, kiểm soát, phương tiện giao thông, người điều khiển phương tiện giao thông, cơ quan đăng ký xe, cơ quan đăng

kiểm phương tiện... Bổ sung một số nội dung về nguyên tắc, chính sách về trật tự, an toàn giao thông, hành vi bị nghiêm cấm, cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ bảo đảm tính bao quát, sát thực tiễn.

2. Chương II. Quy tắc giao thông đường bộ

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

Tiếp thu ý kiến thẩm tra và kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, trên cơ sở nội luật hóa quy định trong Công ước Viên năm 1968 về Giao thông đường bộ phù hợp với điều kiện Việt Nam, kế thừa những quy định còn phù hợp của Luật Giao thông đường bộ năm 2008, luật hóa một số quy định ở các văn bản dưới luật, dự thảo Luật đã sửa đổi, bổ sung, mô tả lại một số quy định phù hợp với thực tiễn.

3. Chương III. Phương tiện giao thông đường bộ

Gồm 16 điều, từ Điều 33 đến Điều 48, quy định về: Điều kiện phương tiện tham gia giao thông đường bộ; cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký và biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ; bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới trong nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp; bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ; niên hạn sử dụng của xe cơ giới; 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. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô; vận chuyển hàng hoá siêu trường, siêu trọng; vận chuyển động vật sống; vận chuyển hàng hoá nguy hiểm; vận tải đường bộ trong đô thị; vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự; vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe bốn bánh có gắn động cơ. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô đưa đón học sinh, xe quá khổ giới hạn của đường bộ, xe quá tải trọng, xe bánh xích lưu hành trên đường bộ, xe cứu hộ giao thông đường bộ.

Tiếp thu ý kiến thẩm tra và kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, dự thảo Luật đã chuyển toàn bộ chương quy định về phương tiện giao thông từ dự thảo Luật Đường bộ sang để bảo đảm tính thống nhất, không chồng chéo, trùng lặp và phù hợp với phạm vi điều chỉnh của Luật. Đồng thời, Bộ Công an đã thống nhất với Bộ Giao thông vận tải chuyển một số điều luật trong chương vận tải đường bộ liên quan đến bảo đảm trật tự, an toàn phương tiện giao thông đường bộ (có tính chất “động”) từ dự thảo Luật Đường bộ sang dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ để phù hợp với phạm vi điều chỉnh của Luật.

4. Chương IV. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

Gồm 11 Điều, từ Điều 49 đến Điều 59, quy định về: Điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; giấy phép lái xe; tuổi, sức khỏe của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; đào tạo lái xe; sát hạch lái xe; cấp, đổi, cấp lại và thu hồi giấy phép lái xe; đào tạo, kiểm tra cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng; thời gian làm việc của người lái xe ô tô kinh doanh vận tải và vận tải nội bộ; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách bằng xe ô tô; trách nhiệm của người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe ô tô vận chuyển hành khách; trách nhiệm của người lái xe vận chuyển hàng hoá bằng xe ô tô.

Dự thảo Luật đã bổ sung một số quy định mới phù hợp với xu hướng, tiến trình chuyển đổi số, tạo thuận lợi cho người dân, theo đó, đối với một trong các giấy tờ: giấy phép lái xe, chứng nhận đăng ký xe, chứng nhận kiểm định, chứng nhận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự, trong trường hợp thông tin của các

loại giấy tờ nào đã được tích hợp vào tài khoản định danh điện tử, thẻ căn cước theo quy định thì không phải mang theo. Dự thảo Luật không phân chia chi tiết các hạng giấy phép lái xe như Luật Giao thông đường bộ 2008, chỉ quy định nguyên tắc phân hạng giấy phép lái xe để bảo đảm tính linh hoạt trong trường hợp có sự thay đổi của các điều ước quốc tế liên quan mà Việt Nam là thành viên. Đồng thời, Bộ Công an đã thống nhất với Bộ Giao thông vận tải chuyển một số điều luật trong chương vận tải đường bộ liên quan đến bảo đảm trật tự, an toàn của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông (có tính chất “động”) từ dự thảo Luật Đường bộ sang dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ để phù hợp với phạm vi điều chỉnh của Luật.

5. Chương V. Tuân tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Gồm 07 điều, từ Điều 60 đến Điều 66, quy định về: tuân tra, kiểm soát; căn cứ dừng phương tiện tham gia giao thông đường bộ để tuân tra, kiểm soát; phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; huy động người, phương tiện, thiết bị dân sự trong trường hợp cấp bách; di chuyển phương tiện vi phạm dừng, đỗ trên đường bộ gây cản trở, ùn tắc giao thông hoặc nguy cơ dẫn đến tai nạn giao thông; trang bị, sử dụng, phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ; thiết bị chỉ huy giao thông thông minh; vũ khí, công cụ hỗ trợ; quyền và trách nhiệm của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; ngăn chặn hành vi gây tổn hại đến danh dự, nhân phẩm, tính mạng, sức khỏe, chống người thi hành công vụ.

Tiếp thu ý kiến thẩm tra và kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, dự thảo Luật đã chỉnh lý, bổ sung nội dung các điều luật để nâng cao hiệu quả công tác phòng ngừa, phát hiện, xử phạt vi phạm; thay đổi phương thức tuân tra, kiểm tra theo hướng ứng dụng hiện đại; phục vụ việc xử lý vi phạm giao thông đường bộ được khách quan, chính xác; ngăn chặn hành vi gây tổn hại đến danh dự, nhân phẩm, tính mạng, sức khỏe, chống người thi hành công vụ.

6. Chương VI. Chỉ huy, điều khiển giao thông

Gồm 06 điều, từ Điều 67 đến Điều 72, quy định về: Chỉ huy, điều khiển giao thông; giải quyết tình huống đột xuất gây mất an toàn giao thông trên đường bộ; chỉ huy, điều khiển giao thông đối với trường hợp sử dụng lòng đường, hè phố vào mục đích khác; chỉ huy, điều khiển giao thông đối với trường

hợp vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng, xe vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng và xe ô tô của người nước ngoài đăng ký tại nước ngoài có tay lái ở bên phải tham gia giao thông tại Việt Nam; kiến nghị về an toàn giao thông đối với công trình đường bộ đang khai thác sử dụng; giải quyết ùn tắc giao thông.

7. Chương VII. Giải quyết tai nạn giao thông đường bộ

Gồm 05 điều, từ Điều 73 đến Điều 77, quy định về: Trách nhiệm của người điều khiển phương tiện, người liên quan và người có mặt tại hiện trường vụ tai nạn giao thông; phát hiện, tiếp nhận, xử lý tin báo tai nạn giao thông; cứu nạn, cứu hộ khi xảy ra vụ tai nạn giao thông; điều tra, giải quyết tai nạn giao thông; thống kê tai nạn giao thông.

Tiếp thu ý kiến thẩm tra và kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, dự thảo Luật đã bổ sung các quy định về giải quyết tai nạn giao thông liên quan đến người nước ngoài, phương tiện của nước ngoài; quy định rõ công tác phối hợp trong giải quyết tai nạn giao thông, cập nhật dữ liệu về tai nạn giao thông để đảm bảo tính chính xác, khách quan, minh bạch; nghiên cứu, luật hóa các quy định tại nghị định, thông tư hiện hành có liên quan đang thực hiện ổn định, được thực tiễn kiểm nghiệm để quy định trong dự thảo Luật này.

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

Gồm 02 điều, từ Điều 78 đến Điều 79, quy định về: Nội dung quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Chính phủ; trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Bộ Công an; trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Quốc phòng, Bộ Y tế, các bộ, cơ quan ngang Bộ, Ủy ban nhân dân các cấp. Trong đó, Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; Bộ Công an chịu trách nhiệm trước Chính phủ quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; các Bộ, cơ quan ngang Bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, có trách nhiệm phối hợp với Bộ Công an thực hiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, thực hiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ tại địa phương theo nguyên tắc không thay

đòi chức năng, nhiệm vụ của các bộ, ngành, có sự phân công, phân cấp hợp lý và sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ, ngành, địa phương vì nhiệm vụ chung.

9. Chương IX. Điều khoản thi hành

Gồm 02 điều, từ Điều 80 đến Điều 81, quy định về: Hiệu lực thi hành và quy định chuyển tiếp.

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

(Xin trình kèm theo: (1) Dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; (2) Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp (3) Báo cáo tổng kết thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; (5) Báo cáo đánh giá tác động của chính sách trong dự án Luật; (6) Báo cáo rà soát các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự án Luật; (7) Báo cáo lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong dự án Luật; (8) Bản tổng hợp giải trình tiếp thu ý kiến góp ý của các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.).

Nơi nhận:

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

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

(Đã ký)

Đại tướng Tô Lâm

QUỐC HỘI

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Luật số:...../...../QH

Dự thảo 4
Ngày 31/8/2023

LUẬT

TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Quốc hội ban hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Chương I

NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Luật này quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, bao gồm: Quy tắc giao thông đường bộ; phương tiện giao thông đường bộ; người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ; tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; giải quyết tai nạn giao thông đường bộ; quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Luật này áp dụng đối với cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đến trật tự, an toàn giao thông đường bộ trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Trong Luật này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. *Trật tự, an toàn giao thông đường bộ* là các quy tắc, nguyên tắc mà người tham gia giao thông phải chấp hành bảo đảm an toàn về tính mạng, sức khỏe, tài sản của cơ quan, tổ chức, cá nhân.

2. *Tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ* là hoạt động quan sát, nắm tình hình người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ, phòng ngừa, kiểm tra, phát hiện, xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và vi phạm pháp luật khác nhằm bảo đảm an toàn về tính mạng,

sức khỏe, tài sản của cơ quan, tổ chức, cá nhân. Lực lượng Cảnh sát giao thông chủ trì tuần tra, kiểm soát trên các tuyến giao thông đường bộ.

3. *Kiểm soát trật tự, an toàn giao thông đường bộ* là hoạt động kiểm tra việc chấp hành các quy định về quy tắc giao thông đường bộ; điều kiện của phương tiện tham gia giao thông đường bộ; điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; các quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo quy định của Luật này và pháp luật có liên quan.

4. *Đường ưu tiên* là đường mà trên đó phương tiện tham gia giao thông được các phương tiện tham gia giao thông đến từ hướng khác nhường đường khi qua nơi đường giao nhau.

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

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

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

8. *Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ* gồm người điều khiển xe cơ giới, xe thô sơ, xe máy chuyên dùng.

9. *Người lái xe* là người điều khiển xe cơ giới.

10. *Người điều khiển giao thông* là Cảnh sát giao thông; người được giao nhiệm vụ hướng dẫn giao thông trên đường bộ.

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

12. *Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ* (sau đây gọi là xe cơ giới) gồm: xe ô tô; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô; xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ; xe chở người bốn bánh có gắn động cơ; xe mô tô; xe gắn máy và các loại xe tương tự kể cả phương tiện giao thông thông minh.

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

14. *Xe máy chuyên dùng* gồm xe máy thi công; xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp; máy kéo; rơ moóc, sơ mi rơ moóc được kéo bởi máy kéo; xe máy thực hiện chức năng, công dụng đặc biệt và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh.

15. *Phương tiện giao thông thông minh* là phương tiện giao thông cơ giới đường bộ cho phép tự động hóa nhiệm vụ lái xe và tự xử lý các tình huống, đồng thời xác định lộ trình khi tham gia giao thông.

16. *Xe ô tô* là xe cơ giới có từ bốn bánh trở lên chạy bằng động cơ, được thiết kế, sản xuất để hoạt động trên đường bộ, không chạy trên đường ray; dùng để chở người, hàng hóa, kéo rơ moóc, kéo sơ mi rơ moóc, có thể có kết cấu để thực hiện chức năng, công dụng đặc biệt; xe ô tô bao gồm cả xe được nối với đường dây dẫn điện, xe ba bánh có khối lượng bản thân lớn hơn 400 kg. Xe ô tô không bao gồm các xe quy định tại khoản 33, khoản 34 Điều này.

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

18. *Xe ô tô con* là xe ô tô chở người được thiết kế, sản xuất có số người cho phép chở kể cả người lái dưới 10 người.

19. *Xe ô tô khách* là xe ô tô chở người được thiết kế, sản xuất có số người cho phép chở kể cả người lái từ 10 người trở lên, trên xe không bố trí chỗ đứng cho hành khách.

20. *Xe ô tô khách thành phố* là xe ô tô chở người được thiết kế, sản xuất có số người cho phép chở kể cả người lái từ 17 người trở lên; trên xe có bố trí các ghế ngồi, chỗ đứng cho hành khách; có kết cấu và trang bị để vận chuyển hành khách trong đô thị và vùng lân cận, cho phép hành khách lên, xuống xe phù hợp với việc dừng, đỗ xe thường xuyên.

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

22. *Xe ô tô chở hàng chuyên dùng* (ô tô tải chuyên dùng) là xe ô tô chở hàng có kết cấu và trang bị đặc biệt để chuyên chở một loại hàng hoá nhất định, có thể được thiết kế, sản xuất để kéo theo rơ moóc.

23. *Ô tô chở người chuyên dùng* là ô tô chở người có kết cấu và trang bị để thực hiện một chức năng, công dụng đặc biệt.

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

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

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

27. *Xe ô tô kéo rơ moóc* là xe ô tô được thiết kế, sản xuất chỉ để kéo rơ moóc.

28. *Xe ô tô đầu kéo* là xe ô tô được thiết kế, sản xuất để kéo sơ mi rơ moóc; có thể được thiết kế, sản xuất để kéo theo rơ moóc.

29. *Xe đạp* là xe thô sơ có ít nhất hai bánh và vận hành do sức người thông qua bàn đạp hoặc tay quay.

30. *Xe đạp máy* (kể cả xe đạp điện) là xe đạp, có trợ lực từ động cơ, có khối lượng bản thân không quá 25 kg, nguồn động lực từ động cơ bị ngắt khi người lái xe dừng đạp hoặc khi xe đạt tới tốc độ 25 km/h; đối với xe đạp sử dụng động cơ điện, công suất lớn nhất của động cơ không lớn hơn 250W.

31. *Xe gắn máy* là xe cơ giới có hai hoặc ba bánh chạy bằng động cơ được thiết kế, chế tạo để hoạt động trên đường bộ, có vận tốc thiết kế không lớn hơn 50 km/h; nếu động cơ dẫn động là động cơ nhiệt thì dung tích làm việc hoặc dung tích tương đương không được lớn hơn 50 cm³; nếu động cơ dẫn động là động cơ điện thì công suất lớn nhất của động cơ không lớn hơn 4 kW. Xe gắn máy không bao gồm xe đạp máy nêu tại khoản 30 Điều này.

32. *Xe mô tô* là xe cơ giới có hai hoặc ba bánh chạy bằng động cơ, được thiết kế, sản xuất để hoạt động trên đường bộ và không bao gồm xe gắn máy nêu

tại khoản 31 Điều này. Đối với xe ba bánh thì khối lượng bản thân không lớn hơn 400 kg.

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

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

35. *Phụ tùng xe cơ giới* là các hệ thống, tổng thành, thiết bị, linh kiện dùng để sản xuất, lắp ráp xe cơ giới hoặc thay thế các bộ phận nguyên bản của xe cơ giới.

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

37. *Số biển số* là tập hợp các ký tự bao gồm chữ và số được kết cấu theo quy định, cấp cho phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, xe máy chuyên dùng phục vụ công tác quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

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

39. *Ùn tắc giao thông* là tình trạng phương tiện giao thông bị dồn ứ, di chuyển với tốc độ rất chậm hoặc không thể di chuyển được.

40. *Tai nạn giao thông đường bộ* là sự việc xảy ra khi người, phương tiện tham gia giao thông trên đường bộ hoặc ở các địa bàn giao thông khác nhưng do

chủ quan, vi phạm các quy tắc an toàn giao thông đường bộ hoặc do gặp phải các tình huống, sự cố đột xuất không kịp phòng tránh, đã gây ra những thiệt hại nhất định cho tính mạng, sức khỏe con người hoặc tài sản.

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

42. *Cơ sở đăng kiểm* là tổ chức, đơn vị thực hiện kiểm định, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới, xe máy chuyên dùng theo quy định.

43. *Cơ quan đăng ký xe* là cơ quan được giao thực hiện cấp, thu hồi đăng ký, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng.

44. *Thiết bị an toàn cho trẻ em trên xe ô tô* là thiết bị được thiết kế để giảm nguy cơ thương tích cho trẻ, hạn chế khả năng cơ thể trẻ bị dịch chuyển trong trường hợp phương tiện tham gia giao thông va chạm hoặc giảm tốc độ đột ngột.

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

1. Tuân thủ các quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông; phòng ngừa tai nạn, vi phạm trật tự, an toàn giao thông và ùn tắc giao thông; bảo vệ tính mạng, sức khỏe, tài sản của cơ quan, tổ chức và cá nhân.

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

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

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

5. Công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ được thực hiện thống nhất trên cơ sở phân công, phân cấp tối đa theo hướng giảm tải cho Trung ương, phù hợp với chức năng, nhiệm vụ và sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan.

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

1. Huy động, sử dụng các nguồn lực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Quan tâm đầu tư ngân sách, cơ sở vật chất, phương tiện, thiết bị và

các điều kiện bảo đảm phục vụ cho các lực lượng trực tiếp làm nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Nâng cao năng lực quản lý, điều hành, phối hợp của các lực lượng trong bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

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

3. Tạo điều kiện để tổ chức, cá nhân nghiên cứu, ứng dụng và chuyển giao khoa học, công nghệ trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; khuyến khích tổ chức, cá nhân tự nguyện tham gia phối hợp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ phù hợp với các quy định pháp luật.

4. Tổ chức, cá nhân tham gia phối hợp, cộng tác, hỗ trợ, giúp đỡ cơ quan nhà nước thực hiện nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, có thành tích thì được khen thưởng; bị thiệt hại về tài sản thì được đền bù; bị tổn hại về danh dự, nhân phẩm thì được khôi phục; người bị thương, tổn hại về sức khỏe, tính mạng thì bản thân, gia đình được hưởng chế độ, chính sách theo quy định của pháp luật.

5. Phát triển phương tiện đồng bộ với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và nhu cầu vận tải; sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu phương tiện giao thông bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phù hợp với xu hướng phát triển công nghệ phương tiện trên thế giới; ưu tiên chuyển đổi phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh, thân thiện môi trường, hạ tầng cung cấp năng lượng sạch.

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

1. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ được thực hiện thường xuyên và rộng rãi.

2. Cơ quan quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ chịu trách nhiệm chính trong công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Bộ Công an chủ trì, phối hợp với các bộ, cơ quan ngang bộ, tổ chức chính trị - xã hội, cơ quan truyền thông, báo chí có trách nhiệm tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

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

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

5. Cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục và đào tạo chủ trì, phối hợp với cơ quan Công an có trách nhiệm tích hợp, lồng ghép kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ vào chương trình giảng dạy trong nhà trường và các cơ sở giáo dục khác phù hợp với từng ngành học, cấp học.

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

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

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

Điều 7. Cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

1. Cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, gồm:

a) Cơ sở dữ liệu 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;

b) Cơ sở dữ liệu người điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng;

c) Cơ sở dữ liệu đào tạo, sát hạch, giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ;

d) Cơ sở dữ liệu sức khỏe của người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng;

đ) Cơ sở dữ liệu bảo hiểm của chủ xe cơ giới, xe máy chuyên dùng;

e) Cơ sở dữ liệu xử lý vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ;

g) Cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông đường bộ;

h) Cơ sở dữ liệu hành trình của phương tiện giao thông đường bộ theo quy định;

i) Cơ sở dữ liệu quản lý thời gian điều khiển phương tiện của người lái xe theo quy định.

2. Cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ được kết nối, chia sẻ dùng chung giữa các cơ quan quản lý nhà nước.

3. Chính phủ quy định chi tiết khoản 1 và khoản 2 Điều này.

Điều 8. Các hành vi bị nghiêm cấm

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

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

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

4. Đua xe, cò vũ đua xe, tổ chức đua xe trái phép; điều khiển phương tiện giao thông lạng lách, đánh võng, rú ga liên tục.

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

6. Sử dụng còi có âm lượng không đúng quy định.

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

8. Đưa xe cơ giới, xe máy chuyên dùng không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường tham gia giao thông đường bộ.

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

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

11. Tự ý thay đổi kết cấu, hình dáng, bố trí, tổng thành, hệ thống của xe không đúng với thiết kế của nhà sản xuất hoặc thiết kế cải tạo đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt; tự ý thay đổi chỉ số trên đồng hồ báo quãng đường đã chạy của xe ô tô; cải tạo, lắp đặt thêm hoặc tháo bỏ phụ tùng liên quan đến an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện khi tham gia giao thông so với thiết kế, thông số kỹ thuật của nhà sản xuất đã được phê duyệt; thay đổi phụ tùng xe cơ giới để tạm thời đạt tiêu chuẩn kỹ thuật của xe khi đi đăng kiểm; tự ý cắt, hàn, tẩy xóa, đục lại số khung, số máy của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng.

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

13. Chở hàng vượt quá khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông, quá kích thước giới hạn cho phép của xe; 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.

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

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

16. Kinh doanh dịch vụ kiểm định xe cơ giới mà không có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động kiểm định xe cơ giới theo quy định.

17. Lắp đặt, sử dụng thiết bị âm thanh, ánh sáng trên xe cơ giới, xe máy chuyên dùng gây mất trật tự, an toàn giao thông đường bộ; điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng gắn biển số giả, gắn biển số không đúng vị trí, gắn biển số bị bẻ cong, bị che, lấp; làm thay đổi chữ, số, màu, hình dạng, kích thước của biển số.

18. Sử dụng các biện pháp kỹ thuật, trang thiết bị ngoại vi, các biện pháp khác để can thiệp vào quá trình hoạt động, phá hoặc làm nhiễu sóng định vị vệ tinh toàn cầu, sóng viễn thông hoặc làm sai lệch dữ liệu của thiết bị giám sát hành trình, camera lắp trên xe.

19. Khai báo không đúng hoặc sử dụng các giấy tờ, tài liệu giả để được cấp giấy chứng nhận đăng ký xe, biển số xe.

20. Sản xuất, sử dụng, mua, bán trái phép biển số xe.

21. Kinh doanh dịch vụ đào tạo lái xe, dịch vụ sát hạch lái xe không đủ điều kiện theo quy định.

22. Khai báo không đúng hoặc sử dụng các giấy tờ, tài liệu giả để được học, kiểm tra, sát hạch cấp mới, cấp đổi, cấp lại giấy phép lái xe.

23. Đặt, để chướng ngại vật, vật cản khác trái phép trên đường; rải đinh, vật sắc nhọn khác; đổ dầu nhờn, chất gây trơn khác trên đường bộ.

24. Ném gạch, đất, đá, cát hoặc vật thể khác vào phương tiện đang tham gia giao thông trên đường bộ.

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

26. Lợi dụng chức vụ, quyền hạn, nghề nghiệp của bản thân hoặc người khác để can thiệp, tác động vào quá trình xử lý vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

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

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

Chương II

QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 9. Quy tắc chung

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

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

3. Trẻ em dưới 10 tuổi hoặc chiều cao dưới 1,35 mét được chở trên xe ô tô chở người dưới 10 chỗ ngồi không được ngồi cùng hàng ghế của người lái xe

khi tham gia giao thông đường bộ; trẻ em dưới 4 tuổi phải được chở bằng thiết bị an toàn cho trẻ em trên xe ô tô (trừ xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách theo quy định của pháp luật).

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

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

Điều 10. Chấp hành báo hiệu đường bộ

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

2. Người tham gia giao thông phải chấp hành báo hiệu đường bộ theo thứ tự sau:

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

3. Hiệu lệnh của người điều khiển giao thông

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

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

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

4. Hiệu lệnh của tín hiệu đèn giao thông

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

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

b) Tín hiệu đèn màu đỏ là cấm đi;

c) Tín hiệu đèn màu vàng phải dừng lại trước vạch dừng.

Trường hợp tín hiệu đèn màu vàng nhấp nháy, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông được đi nhưng phải giảm tốc độ, quan sát, nhường đường cho người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật qua đường hoặc các phương tiện khác theo quy định.

5. Hiệu lệnh của biển báo hiệu đường bộ

a) Biển báo cấm: Người tham gia giao thông không vi phạm những điều cấm biểu thị trên biển báo;

b) Biển hiệu lệnh: Người tham gia giao thông bắt buộc phải chấp hành các hiệu lệnh biểu thị trên biển báo;

c) Biển báo nguy hiểm và cảnh báo: Người tham gia giao thông phải giảm tốc độ đến mức cần thiết, chú ý quan sát và chuẩn bị sẵn sàng xử lý những tình huống có thể xảy ra để phòng ngừa tai nạn giao thông;

d) Biển chỉ dẫn: Người tham gia giao thông nhận biết và lựa chọn thực hiện biện pháp an toàn giao thông cần thiết theo thông tin và chỉ dẫn được biểu thị trên biển báo;

đ) Biển phụ, biển viết bằng chữ: Người tham gia giao thông phải chấp hành theo thuyết minh, nội dung bổ sung trên biển báo cấm, biển hiệu lệnh, biển nguy hiểm và cảnh báo, biển chỉ dẫn.

6. Hiệu lệnh của vạch kẻ đường

a) Vạch kẻ đường khi sử dụng độc lập thì người tham gia giao thông phải chấp hành theo hiệu lệnh của vạch kẻ đường;

b) Khi vạch kẻ đường sử dụng kết hợp với đèn tín hiệu, biển báo hiệu, người tham gia giao thông phải chấp hành theo hiệu lệnh của cả vạch kẻ đường và đèn tín hiệu, biển báo hiệu theo thứ tự quy định tại khoản 2 Điều này.

7. Người tham gia giao thông phải chấp hành các quy định về khoảng cách, phần đường, làn đường, hướng đi theo hiệu lệnh của cọc tiêu, đỉnh phản quang, tiêu phản quang, cột Km, cọc H, thiết bị âm thanh báo hiệu đường bộ và công trình an toàn giao thông đường bộ khác.

8. Người tham gia giao thông phải chấp hành nghiêm chỉnh hiệu lệnh của người điều khiển giao thông, kể cả trong trường hợp hiệu lệnh của người điều khiển giao thông khác với tín hiệu của đèn giao thông, biển báo hiệu hoặc vạch kẻ đường.

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

10. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ.

Điều 11. Chấp hành quy định về tốc độ và khoảng cách giữa các xe

1. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải chấp hành quy định về tốc độ, khoảng cách an toàn tối thiểu với xe phía trước cùng làn đường hoặc phần đường.

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

3. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải giảm tốc độ bảo đảm an toàn trong các trường hợp sau:

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

Điều 12. Sử dụng làn đường

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

2. Trên đường có nhiều làn đường cho xe đi cùng chiều được phân biệt bằng vạch kẻ phân làn đường, người điều khiển phương tiện phải cho xe đi trong một làn đường và chỉ được chuyển làn đường ở những nơi cho phép; khi chuyển làn đường phải có tín hiệu báo trước; phải quan sát bảo đảm khoảng cách an

toàn với xe phía trước, phía sau mới được chuyển làn.

3. Trên đường một chiều có vạch kẻ phân làn đường, xe thô sơ phải đi trên làn đường bên phải trong cùng, xe cơ giới, xe máy chuyên dùng đi trên làn đường bên trái.

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

Điều 13. Vượt xe và nhường đường cho xe xin vượt

1. Vượt xe là tình huống giao thông mà xe đi phía sau phải di chuyển sang làn đường hoặc phần đường bên trái để lên trước xe phía trước, sau đó trở lại làn đường hoặc phần đường đã di chuyển ban đầu. Các trường hợp sau đây thì được vượt về bên phải:

- a) Khi xe phía trước có tín hiệu rẽ trái hoặc đang rẽ trái;
- b) Khi xe chuyên dùng đang làm việc trên đường mà không thể vượt bên trái được.

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

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

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

4. Xe xin vượt phải có báo hiệu nhấp nháy bằng đèn chiếu sáng phía trước hoặc còi (trừ xe thô sơ), khi chuyển làn phải có tín hiệu báo hướng chuyển; trong đô thị và khu đông dân cư trong thời gian từ 22 giờ ngày hôm trước đến 5 giờ ngày hôm sau chỉ được báo hiệu xin vượt bằng đèn.

5. Không được vượt xe khi có một trong các trường hợp sau đây:

- a) Không bảo đảm các điều kiện quy định tại khoản 2 Điều này;

- b) Trên cầu hẹp có một làn xe;
- c) Đường cong có tầm nhìn bị hạn chế; trên đường hai chiều tại khu vực đỉnh dốc có tầm nhìn bị hạn chế;
- d) Nơi đường giao nhau, đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt;
- đ) Khi điều kiện thời tiết hoặc đường không bảo đảm an toàn cho việc vượt;
- e) Gây cản trở cho xe ưu tiên đang làm nhiệm vụ;
- g) Ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường;
- h) Khi có người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật qua đường.

Điều 14. Chuyển hướng xe

1. Chuyển hướng xe là tình huống giao thông mà phương tiện rẽ trái hoặc rẽ phải hoặc quay đầu xe.
2. Trước khi chuyển hướng, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông phải quan sát, bảo đảm khoảng cách an toàn với xe phía sau, giảm tốc độ và bật tín hiệu báo hướng rẽ hoặc có tín hiệu bằng tay đối với xe thô sơ. Tín hiệu báo hướng rẽ hoặc tín hiệu bằng tay phải sử dụng liên tục trong quá trình chuyển hướng.
3. Trong khi chuyển hướng, người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải nhường đường cho người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật, xe thô sơ, xe đi ngược chiều và chỉ chuyển hướng khi không gây trở ngại hoặc nguy hiểm cho người, phương tiện khác.
4. Không quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường, trên cầu, đầu cầu, gầm cầu vượt, ngầm, tại nơi đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt, đường hẹp, đường dốc, đoạn đường cong tầm nhìn bị che khuất, trên đường cao tốc, trong hầm đường bộ; trên đường một chiều, trừ khi có hiệu lệnh của người điều khiển giao thông hoặc chỉ dẫn của biển báo hiệu tạm thời.

Điều 15. Lùi xe

1. Khi lùi xe, người điều khiển phương tiện phải quan sát hai bên và phía sau xe, có tín hiệu lùi và chỉ lùi xe khi bảo đảm an toàn.
2. Không được lùi xe ở đường một chiều, khu vực cấm dừng, trên phần đường dành cho người đi bộ qua đường, nơi đường bộ giao nhau, đường bộ giao

nhau cùng mức với đường sắt, nơi tầm nhìn bị che khuất, trong hầm đường bộ, đường cao tốc.

Điều 16. Tránh xe đi ngược chiều

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

2. Các trường hợp nhường đường khi tránh nhau:

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

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

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

Điều 17. Dừng xe, đỗ xe

1. Dừng xe là trạng thái đứng yên tạm thời của phương tiện giao thông trong một khoảng thời gian cần thiết theo quy định tại các vị trí được phép dừng.

2. Đỗ xe là trạng thái đứng yên của phương tiện không giới hạn thời gian tại các địa điểm, khu vực đỗ xe theo quy định.

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

a) Dừng xe phải có tín hiệu, biển cảnh báo cho người điều khiển phương tiện khác biết trạng thái xe đang dừng;

b) Đỗ xe đúng quy định về vị trí, khu vực, phải bảo đảm các quy định an toàn về đỗ xe.

4. Trên đường bộ khi phải dừng xe trong trường hợp khẩn cấp người điều khiển phương tiện phải cố gắng dừng xe ở nơi có lề đường rộng hoặc khu đất ở bên ngoài phần đường xe chạy, trừ trường hợp bất khả kháng; trường hợp lề đường hẹp hoặc không có lề đường thì phải cố gắng dừng xe sát mép đường phía bên phải theo chiều đi của mình.

5. Trên đường phố, tại khu vực được dừng xe, người điều khiển phương tiện phải dừng xe sát theo lề đường, hè phố phía bên phải theo chiều đi của mình.

Điều 18. Mở cửa xe

1. Không được mở cửa xe hoặc không đóng cửa xe đúng quy định khi xe đang chạy.

2. Trước khi mở cửa xe, người mở cửa phải quan sát phía trước, phía sau và bên phía mở cửa xe, khi thấy an toàn mới được mở cửa.

Điều 19. Sử dụng đèn

1. Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông trong thời gian từ 19 giờ ngày hôm trước đến 5 giờ ngày hôm sau hoặc khi có sương mù, khói, bụi, trời mưa, thời tiết xấu làm hạn chế tầm nhìn phải bật đèn chiếu sáng phía trước.

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

- a) Khi gặp người đi bộ qua đường;
- b) Khi đi trên các đoạn đường qua khu dân cư có hệ thống chiếu sáng đang hoạt động;
- c) Khi gặp xe đi ngược chiều;
- d) Khi chuyển hướng xe tại nơi đường giao nhau.

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

Điều 20. Sử dụng tín hiệu còi

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

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

2. Không sử dụng còi liên tục; không sử dụng còi trong thời gian từ 22 giờ đến 5 giờ, khu đông dân cư và khu vực cơ sở điều trị bệnh, trạm cấp cứu, trừ các xe ưu tiên đang đi làm nhiệm vụ theo quy định của Luật này.

Điều 21. Nhường đường tại nơi đường giao nhau

1. Tại nơi đường giao nhau giữa đường không ưu tiên với đường ưu tiên thì xe đi từ đường không ưu tiên phải quan sát, giảm tốc độ hoặc dừng lại để nhường đường cho xe đi trên đường ưu tiên.

2. Tại nơi đường giao nhau không có báo hiệu đi theo vòng xuyên, phải nhường đường theo thứ tự sau đây:

- a) Xe đã đi vào nút giao;
- b) Xe ưu tiên;
- c) Xe đi trên đường ưu tiên;
- d) Xe đi đến từ bên phải;
- đ) Xe rẽ phải;
- e) Xe đi thẳng.

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

Điều 22. Qua phà, qua cầu phao

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

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

- a) Xe ưu tiên;
- b) Xe chở thư báo;
- c) Xe chở thực phẩm tươi sống;
- d) Xe chở khách công cộng.

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

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

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

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

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

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

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

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

Điều 23. Giao thông tại đường ngang, cầu chung đường sắt

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

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

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

Điều 24. Giao thông trên đường cao tốc

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

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

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

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

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

2. Khi phải dừng xe trong trường hợp khẩn cấp, lái xe cố gắng điều khiển xe vào làn dừng khẩn cấp cùng chiều xe chạy, nếu không thể di chuyển được, phải có báo hiệu bằng đèn khẩn cấp và đặt biển hoặc đèn cảnh báo về phía sau xe khoảng cách tối thiểu 150 mét, nhanh chóng báo cho cơ quan Cảnh sát giao thông hoặc cơ quan quản lý đường cao tốc.

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

Điều 25. Giao thông trong hầm đường bộ

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

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

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

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

Điều 26. Quyền của xe ưu tiên

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

a) Xe chữa cháy, xe cứu nạn, cứu hộ của lực lượng phòng cháy và chữa cháy đi làm nhiệm vụ;

b) Xe quân sự, xe công an đi làm nhiệm vụ; đoàn xe có xe Cảnh sát giao thông dẫn đường;

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

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

đ) Đoàn xe tang.

2. Xe ưu tiên quy định tại các điểm a, b, c và d khoản 1 Điều này phải lắp đặt còi, đèn ưu tiên theo quy định. Màu của tín hiệu đèn ưu tiên được quy định như sau:

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

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

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

3. Xe ưu tiên quy định tại các điểm a, b, c và d khoản 1 Điều này không bị hạn chế tốc độ; được phép đi không phụ thuộc vào tín hiệu đèn giao thông, đi vào đường ngược chiều, các đường khác có thể đi được; riêng đối với đường cao tốc, chỉ được đi ngược chiều trên làn dừng xe khẩn cấp; phải tuân theo hiệu lệnh của người điều khiển giao thông.

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

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

6. Bộ trưởng Bộ Công an quy định về đoàn xe có xe Cảnh sát giao thông dẫn đường.

Điều 27. Trường hợp chở người trên xe ô tô chở hàng

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

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

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

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

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

Điều 28. Xe kéo xe và xe kéo rơ moóc

1. Một xe ô tô chỉ được kéo theo một xe ô tô hoặc xe máy chuyên dùng khác khi xe này không tự chạy được và phải bảo đảm các quy định sau đây:

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

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

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

2. Xe kéo rơ moóc phải có hệ thống hãm liên động.

3. Không được thực hiện các hành vi sau đây:

a) Xe kéo rơ moóc, xe kéo sơ mi rơ moóc kéo thêm rơ moóc hoặc xe khác;

b) Chở người trên xe được kéo, trừ người điều khiển.

4. Khi xe kéo xe bằng xe chuyên dùng, xe kéo chỉ được kéo theo một xe, việc kết nối xe kéo và xe được kéo phải bảo đảm chắc chắn, an toàn, không được chở người trên xe được kéo.

Điều 29. 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

1. Người đi bộ

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

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

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

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

2. Người khuyết tật, già yếu, người mất năng lực hành vi dân sự, phụ nữ mang thai, trẻ em

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

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

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

d) Trẻ em dưới 7 tuổi khi đi qua đường phải có người lớn dẫn dắt;

đ) Mọi người có trách nhiệm giúp đỡ người khuyết tật, già yếu, người mất năng lực hành vi dân sự, trẻ em dưới 7 tuổi, phụ nữ mang thai khi đi qua đường.

Điều 30. Người điều khiển, người ngồi, hàng hóa xếp trên xe đạp, xe đạp máy, xe đạp điện và xe thô sơ khác

1. Người điều khiển xe đạp, xe đạp máy, xe đạp điện chỉ được chở một người, trừ trường hợp chở thêm một trẻ em dưới 7 tuổi thì được chở tối đa hai người.

Người điều khiển xe đạp, xe đạp máy, xe đạp điện không được thực hiện các hành vi quy định tại khoản 3 Điều 31 Luật này; người ngồi trên xe đạp, xe đạp máy, xe đạp điện khi tham gia giao thông không được thực hiện các hành vi quy định tại khoản 4 Điều 31 Luật này.

2. Người điều khiển, người ngồi 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.

3. Người điều khiển xe thô sơ khác phải cho xe đi hàng một, nơi có phần đường dành cho xe thô sơ thì phải đi đúng phần đường quy định; khi đi vào ban đêm phải có báo hiệu ở phía trước và phía sau xe.

4. Hàng hóa xếp trên xe thô sơ phải bảo đảm an toàn, không gây cản trở giao thông và che khuất tầm nhìn của người điều khiển.

Điều 31. Người lái xe, người ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy, các loại xe tương tự xe mô tô, xe gắn máy

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

a) Chở người bệnh đi cấp cứu;

- b) Áp giải người có hành vi vi phạm pháp luật;
- c) Trẻ em dưới 14 tuổi;
- d) Người già yếu hoặc người khuyết tật.

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

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

- a) Đi xe dàn hàng ngang;
- b) Đi xe vào phần đường dành cho người đi bộ và phương tiện khác;
- c) Sử dụng ô;
- d) Buông cả hai tay hoặc đi xe bằng một bánh đối với xe hai bánh, bằng hai bánh đối với xe ba bánh;
- đ) Sử dụng xe để kéo, đẩy xe khác, vật khác, dẫn dắt vật nuôi, mang, vác và chở vật cồng kềnh; chở người đứng trên xe, giá đèo hàng hoặc ngồi trên tay lái; xếp hàng hóa trên xe quá giới hạn quy định;
- e) Ngồi về một bên điều khiển xe; đứng, nằm trên xe điều khiển xe; thay người lái xe khi xe đang chạy; quay người về phía sau để điều khiển xe hoặc bịt mắt điều khiển xe; sử dụng chân chống hoặc vật khác quệt xuống đường khi xe đang chạy;
- g) Hành vi khác gây mất trật tự, an toàn giao thông.

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

- a) Mang, vác vật cồng kềnh;
- b) Sử dụng ô;
- c) Bám, kéo hoặc đẩy các phương tiện khác;
- d) Đứng trên yên, giá đèo hàng hoặc ngồi trên tay lái;
- đ) Hành vi khác gây mất trật tự, an toàn giao thông.

5. Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe máy.

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

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

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

3. Không được thả vật nuôi trên đường.

Chương III

PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 33. Điều kiện phương tiện tham gia giao thông đường bộ

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

a) Được cấp chứng nhận đăng ký và gắn biển số theo quy định tại khoản 1, khoản 2, khoản 3, khoản 4, khoản 5 và khoản 7 Điều 34 Luật này;

b) Bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 35 và khoản 1, khoản 2, khoản 3, khoản 4 Điều 36 Luật này;

c) Có thiết bị giám sát hành trình; thiết bị thu thập dữ liệu, hình ảnh người lái xe, dữ liệu, hình ảnh bảo đảm an toàn hành trình theo quy định.

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

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

4. Chính phủ quy định chi tiết điểm c khoản 1 và khoản 2 Điều này.

5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể điều kiện, phạm vi hoạt động của xe thô sơ tại địa phương, các loại phương tiện giao thông khác phù hợp với địa bàn đặc thù giao thông của địa phương.

Điều 34. Cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký và biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ

1. Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng đủ các điều kiện sau được cấp mới chứng nhận đăng ký và biển số:

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

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

- a) Đã hoàn thành thủ tục thu hồi đăng ký, biển số;
- b) Quy định tại các điểm b, c khoản 1 Điều này.

3. Chứng nhận đăng ký, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng được cấp đổi trong các trường hợp sau:

- a) Chứng nhận đăng ký, biển số bị mờ, hỏng;
- b) Cải tạo, thay đổi màu sơn, thay đổi thông tin của chủ xe (tên chủ xe, số định danh cá nhân, địa chỉ), thay đổi mục đích sử dụng;
- c) Cơ quan đăng ký xe thay đổi cấu trúc biểu mẫu chứng nhận đăng ký, biển số.

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

- a) Chứng nhận đăng ký, biển số bị mất;
- b) Chứng nhận đăng ký, biển số hết thời hạn sử dụng.

5. Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng đã có Phiếu kiểm tra chất lượng xuất xưởng hoặc Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường được cấp biển số và đăng ký tạm thời trong các trường hợp sau:

- a) Di chuyển từ nhà máy đến kho cảng hoặc từ kho cảng, nhà máy, đại lý bán xe đến nơi đăng ký xe hoặc về các đại lý, kho lưu trữ khác;
- b) Xe ô tô làm thủ tục thu hồi để tái xuất về nước hoặc chuyển quyền sở hữu;

c) Xe đăng ký ở nước ngoài được cơ quan thẩm quyền cho phép, xe ô tô có tay lái bên phải (tay lái nghịch) vào Việt Nam quá cảnh, tạm nhập, tái xuất có thời hạn để tham gia dự hội nghị, hội chợ, triển lãm, thể dục, thể thao, du lịch; trừ trường hợp xe không phải cấp biển số tạm thời theo Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên và trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 70 Luật này;

d) Xe tạm nhập, tái xuất hoặc xe sản xuất, lắp ráp tại Việt Nam;

đ) Xe phục vụ các sự kiện do Đảng, Nhà nước tổ chức.

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

a) Chuyển quyền sở hữu trong chứng nhận đăng ký; hết thời hạn tạm nhập hoặc làm thủ tục nhập khẩu hoặc hết thời hạn đăng ký tại các khu kinh tế - thương mại đặc biệt, khu kinh tế cửa khẩu quốc tế theo quy định;

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

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

7. Số biển số xe được cấp và quản lý theo mã định danh của chủ xe là cá nhân, tổ chức; trường hợp tổ chức chưa có mã định danh điện tử thì quản lý theo mã số thuế hoặc quyết định thành lập (sau đây gọi là biển số định danh).

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

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

8. Bộ trưởng Bộ Công an quy định tiêu chuẩn biển số xe; trình tự, thủ tục cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ và hoạt động của phương tiện giao thông thông minh.

9. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quy định tiêu chuẩn biển số xe; trình tự, thủ tục cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng

tham gia giao thông đường bộ và hoạt động của phương tiện giao thông thông minh do Bộ Quốc phòng quản lý.

Điều 35. 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

1. Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu phải được chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (trừ xe và phụ tùng sản xuất, lắp ráp để xuất khẩu; nhập khẩu không để tham gia giao thông đường bộ gồm: nghiên cứu khoa học, nghiên cứu phục vụ sản xuất, trưng bày, giới thiệu tại hội chợ triển lãm thương mại).

2. Việc chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường do cơ quan đăng kiểm tổ chức thực hiện bao gồm: kiểm tra, thử nghiệm an toàn và khí thải của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng và phụ tùng xe cơ giới, mức sử dụng năng lượng của xe cơ giới; công nhận và chỉ định cơ sở thử nghiệm, chứng nhận; kiểm tra, đánh giá, giám sát việc bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, triệu hồi sản phẩm của cơ sở nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp.

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

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng của xe cơ giới trong nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp; quy định về trình tự, thủ tục chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng của xe cơ giới trong nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp.

5. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an ban hành các quy định liên quan đến sản xuất lắp ráp, nhập khẩu xe cơ giới, xe máy chuyên dùng sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh.

Điều 36. Bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ

1. Xe cơ giới (trừ xe mô tô, xe gắn máy), xe máy chuyên dùng tham gia giao thông công cộng phải được kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định, trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này.

2. Xe cơ giới (trừ xe mô tô, xe gắn máy), xe máy chuyên dùng nếu có giấy tờ về chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của cơ quan đăng kiểm phương tiện hoặc Phiếu (hoặc giấy chứng nhận) kiểm tra xuất xưởng của nhà sản xuất thì không phải kiểm định trong trường hợp di chuyển từ cửa khẩu, từ nơi sản xuất, lắp ráp tới kho, cảng, cửa hàng hoặc ngược lại.

3. Xe mô tô, xe gắn máy phải kiểm định về khí thải; việc kiểm định khí thải được thực hiện tại các trạm kiểm định khí thải đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia. Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông.

4. Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng được quy định tại khoản 1 Điều này do đăng kiểm viên của cơ sở đăng kiểm thực hiện và được cơ sở đăng kiểm cấp giấy chứng nhận đăng kiểm theo quy định. Đăng kiểm viên là người được cấp chứng chỉ để thực hiện công tác chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới; kiểm định xe cơ giới, xe máy chuyên dùng. Đăng kiểm viên gồm: Đăng kiểm viên thử nghiệm, Đăng kiểm viên chất lượng, Đăng kiểm viên kiểm định.

5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm kiểm tra khí thải xe mô tô, xe gắn máy; quy định về trình tự, thủ tục đề cấp, cấp lại, tạm đình chỉ, thu hồi chứng chỉ đăng kiểm viên; quy định trình tự, thủ tục đánh giá và cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động cho trạm kiểm tra khí thải xe mô tô, xe gắn máy, chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới cải tạo, xe máy chuyên dùng cải tạo, kiểm định xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; kiểm định khí thải xe cơ giới; quy định về yêu cầu kỹ thuật đối với xe cơ giới thuộc đối tượng nghiên cứu phát triển có nhu cầu tham gia giao thông đường bộ.

6. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an ban hành các quy định liên quan đến xe cơ giới, xe máy chuyên dùng sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh.

Điều 37. Niên hạn sử dụng của xe cơ giới

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

Không áp dụng niên hạn sử dụng đối với: xe mô tô, xe gắn máy, xe ô tô con, xe ô tô chuyên dùng, rơ moóc, sơ mi rơ moóc và phương tiện của Công an, Quân đội phục vụ mục đích an ninh, quốc phòng.

2. Niên hạn sử dụng của xe cải tạo thực hiện theo quy định sau:

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

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

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

3. Chính phủ quy định chi tiết niên hạn sử dụng đối với xe cơ giới.

Điều 38. 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

1. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân thiết kế, nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp; cơ sở đăng kiểm

a) Tổ chức, cá nhân thiết kế, nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp có trách nhiệm tuân thủ các quy định pháp luật về kiểm tra, thử nghiệm, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới; chịu trách nhiệm về chất lượng sản phẩm hàng hóa do mình thiết kế, nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp và phải bảo đảm tổ chức thực hiện việc bảo hành, bảo dưỡng xe cơ giới nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp và triệu hồi sản phẩm;

b) Cơ sở đăng kiểm chịu trách nhiệm về kết quả kiểm tra, kiểm định, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới.

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

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

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

c) Tổ chức, cá nhân đứng tên trong giấy chứng nhận đăng ký xe tiếp tục chịu trách nhiệm của chủ xe khi chưa thực hiện thu hồi đăng ký, biển số đối với trường hợp phải thu hồi theo quy định tại khoản 6 Điều 34 Luật này;

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

Điều 39. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô

Lái xe vận chuyển hàng hoá bằng xe ô tô phải thực hiện các quy định sau đây:

1. Hàng vận chuyển trên xe phải được xếp đặt gọn gàng và chằng buộc chắc chắn, bảo đảm không gây nguy hiểm cho người và phương tiện tham gia giao thông; không cản trở tầm nhìn của lái xe, làm mất thăng bằng của xe hoặc làm khó điều khiển xe; không được che khuất đèn, biển số đăng ký của xe.

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

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

Điều 40. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng hoá siêu trường, siêu trọng

1. Hàng hoá siêu trường, siêu trọng là hàng có kích thước hoặc trọng lượng vượt quá giới hạn quy định nhưng không thể tháo rời ra được.

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

3. Xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng được phép ghép, nối thành tổ hợp nhiều xe gồm ô tô đầu kéo, ô tô kéo rơ moóc để kéo hoặc vừa kéo vừa

đẩy các rơ moóc, sơ mi rơ moóc chuyên dùng, bao gồm cả trường hợp ghép nối thông qua hàng được chở.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về trình tự, thủ tục cấp giấy phép vận chuyển hàng hoá siêu trường, siêu trọng.

Điều 41. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển động vật sống

Phương tiện vận chuyển động vật sống phải bảo đảm các yêu cầu sau:

1. Có kết cấu phù hợp với loại động vật chuyên chở.
2. Chấp hành các quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, vệ sinh dịch tễ, phòng dịch và bảo đảm vệ sinh môi trường.

Điều 42. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng nguy hiểm

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

2. Việc vận chuyển hàng nguy hiểm phải có giấy phép do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp theo quy định của pháp luật; trong trường hợp cần thiết, đơn vị vận chuyển hàng nguy hiểm phải bố trí người áp tải để bảo đảm an toàn giao thông.

3. Xe vận chuyển hàng nguy hiểm phải lắp thiết bị giám sát hành trình, camera bảo đảm giám sát người lái xe, phía trước và phía sau xe theo quy định của Chính phủ.

4. Người lái xe hoặc người áp tải vận chuyển hàng nguy hiểm phải có chứng nhận chuyên môn về vận chuyển hàng nguy hiểm theo quy định.

5. Chính phủ quy định về danh mục hàng nguy hiểm, vận chuyển hàng nguy hiểm và trình tự, thủ tục cấp giấy phép.

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

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

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

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

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

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

Điều 44. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự

1. Xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự để kinh doanh vận chuyển hành khách, hàng hóa phải bảo đảm các quy định về quản lý và trật tự, an toàn giao thông.

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

Điều 45. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe bốn bánh có gắn động cơ

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

a) Đăng ký, gắn biển số, kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định;

b) Lắp thiết bị giám sát hành trình, niêm yết tên và số điện thoại của doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh theo quy định;

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

2. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể về thời gian, phạm vi hoạt động, trình tự, thủ tục cho phép hoạt động vận chuyển 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 trên địa bàn địa phương.

Điều 46. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô đưa đón học sinh

1. Xe ô tô đưa đón học sinh phải đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định, có niên hạn sử dụng không quá 15 năm, có thiết bị đèn cảnh báo hoặc đăng ký màu sơn để nhận diện;

b) Xe ô tô sử dụng để đưa đón học sinh tiểu học hoặc mầm non phải có dây đai an toàn phù hợp với lứa tuổi hoặc phải sử dụng xe có ghế ngồi phù hợp với lứa tuổi học sinh, kính xe bảo đảm có thể quan sát rõ phía trong xe từ bên ngoài.

2. Khi đưa đón học sinh tiểu học và 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 trong suốt chuyến đi. Trường hợp sử dụng xe ô tô có sức chứa trên 24 chỗ để đưa đón học sinh mầm non, phải bố trí tối thiểu 02 người quản lý trên mỗi xe ô tô.

3. Cơ sở giáo dục, đào tạo phải xây dựng, tập huấn cho cho lái xe và người quản lý học sinh nắm vững và thực hiện đúng quy trình bảo đảm an toàn khi đưa đón học sinh.

4. Cơ sở giáo dục, đào tạo khi tổ chức hoạt động đưa, đón học sinh chịu trách nhiệm về việc đón, trả học sinh của đơn vị mình bảo đảm an toàn giao thông.

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

Điều 47. 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

1. Xe quá khổ giới hạn của đường bộ là xe cơ giới có một trong các kích thước bao ngoài kể cả hàng hóa xếp trên xe (nếu có) vượt quá kích thước tối đa cho phép khi tham gia giao thông trên đường bộ.

2. Xe quá tải trọng là xe cơ giới có khối lượng toàn bộ hoặc có khối lượng toàn bộ phân bổ lên trục xe vượt quá tải trọng khai thác của đường bộ.

3. Việc sử dụng xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích để vận chuyển hàng hoá trên đường bộ được thực hiện trong các trường hợp sau:

a) Khi các phương án vận chuyển hàng hoá bằng đường sắt, đường thủy, đường biển hoặc phương thức vận tải khác không thể thực hiện được;

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

c) Xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng trên đường bộ phải được đăng ký, đăng kiểm theo quy định của pháp luật;

d) Khi xe bánh xích không thể vận chuyển trên đường bộ bằng phương tiện vận tải khác, thì được phép di chuyển trên đường bộ nhưng phải có biện pháp bảo vệ mặt đường.

4. Bảo vệ công trình đường bộ khi cho phép xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích lưu thông trên đường bộ

a) Trường hợp vận chuyển bằng xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng ảnh hưởng đến chất lượng, an toàn công trình đường bộ, chủ phương tiện vận chuyển có trách nhiệm chi trả toàn bộ chi phí thuê tư vấn đủ điều kiện năng lực hoạt động theo quy định của pháp luật về xây dựng để khảo sát, thiết kế, gia cố công trình đường bộ;

b) Trường hợp vận chuyển xe quá khổ giới hạn cần phải có lực lượng dẫn đường, hộ tống nhằm hỗ trợ lái xe, cảnh báo cho người, phương tiện tham gia giao thông khác và thực hiện các biện pháp an toàn giao thông cần thiết, chủ phương tiện có trách nhiệm bố trí và chi trả kinh phí dẫn đường, hộ trợ;

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

5. Cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền cấp giấy phép lưu hành xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích lưu hành trên đường; chấp thuận phương án khảo sát, thiết kế, gia cố công trình đối với trường hợp quy định tại điểm a khoản 4 Điều này.

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

7. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; trình tự, thủ tục cấp giấy phép lưu hành cho xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích có khả năng gây hư hại công trình đường bộ, gây mất an toàn giao thông.

Điều 48. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe cứu hộ giao thông đường bộ

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

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

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

Chương IV

NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN

THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 49. Điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

1. Người lái xe tham gia giao thông đường bộ phải có giấy phép lái xe phù hợp với loại xe đang điều khiển do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp, trừ người lái xe gắn máy quy định tại khoản 3 Điều này. Khi tham gia giao thông, người lái xe phải mang theo các giấy tờ sau:

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

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

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

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

Trong các loại giấy tờ trên, trường hợp thông tin của các loại giấy tờ nào đã được tích hợp vào tài khoản định danh điện tử, thẻ căn cước theo quy định thì không phải mang theo.

2. Người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông phải có bằng hoặc chứng chỉ điều khiển xe máy chuyên dùng phù hợp loại xe máy chuyên dùng đang điều khiển, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ hoặc giấy phép lái xe quy định tại Điều 50 của Luật này phù hợp loại xe máy chuyên dùng đang điều khiển. Khi tham gia giao thông, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải mang theo các loại giấy tờ sau:

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

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

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

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

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

Trong các loại giấy tờ trên, trường hợp thông tin của các loại giấy tờ nào đã được tích hợp vào tài khoản định danh điện tử, thẻ căn cước theo quy định thì không phải mang theo.

3. Người lái xe gắn máy tham gia giao thông đường bộ phải đủ điều kiện về độ tuổi, sức khỏe theo quy định tại điểm a khoản 1, khoản 3 Điều 51 Luật này.

4. Người tập lái xe ô tô, người dự sát hạch lái xe ô tô khi tham gia giao thông phải thực hành trên xe tập lái, xe sát hạch trên tuyến đường tập lái, tuyến đường sát hạch, có giáo viên dạy lái hoặc sát hạch viên bảo trợ tay lái.

Điều 50. Giấy phép lái xe

1. Giấy phép lái xe được cấp cho người điều khiển xe mô tô, xe ô tô, xe chở người bốn bánh có gắn động cơ, xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ, phương tiện giao thông thông minh tham gia giao thông đường bộ.

2. Người khuyết tật điều khiển xe mô tô ba bánh dùng cho người khuyết tật được cấp giấy phép lái xe mô tô; người khuyết tật điều khiển xe ô tô có cơ cấu điều khiển phù hợp với tình trạng khuyết tật được cấp giấy phép lái xe ô tô.

3. Thời hạn của giấy phép lái xe:

- a) Giấy phép lái xe mô tô không thời hạn;
- b) Giấy phép lái xe ô tô, xe chở người bốn bánh có gắn động cơ, xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ, phương tiện giao thông thông minh có thời hạn.

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

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

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

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

- a) Giấy phép lái xe hết thời hạn sử dụng;
- b) Giấy phép lái xe có Quyết định thu hồi theo quy định tại khoản 3 Điều 54 của Luật này.

7. Giấy phép lái xe quốc tế

- a) Giấy phép lái xe quốc tế là giấy phép lái xe do cơ quan nhà nước có thẩm quyền của các nước tham gia Công ước Viên cấp theo một mẫu thống nhất; có thời hạn không quá 3 năm kể từ ngày cấp và phải phù hợp với thời hạn còn hiệu lực của giấy phép lái xe quốc gia;

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

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

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

8. Chính phủ quy định chi tiết về hạng giấy phép lái xe, thời hạn giấy phép lái xe quy định tại khoản 1, khoản 2, khoản 3 Điều này.

9. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết hình thức của giấy phép lái xe và giấy phép lái xe quốc tế; quy định trình tự thủ tục cấp và sử dụng giấy phép lái xe và giấy phép lái xe quốc tế.

Điều 51. Tuổi, sức khỏe của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

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

a) Người đủ 16 tuổi trở lên được điều khiển xe gắn máy;

b) Người đủ 18 tuổi trở lên được điều khiển xe mô tô, xe ô tô, xe chở người bốn bánh có gắn động cơ, xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ, phương tiện giao thông thông minh, xe máy chuyên dùng.

2. Chính phủ quy định chi tiết điểm b khoản 1 Điều này.

3. Bộ trưởng Bộ Y tế quy định về tiêu chuẩn sức khỏe, khám sức khỏe đối với người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng; khám sức khỏe định kỳ đối với người lái xe ô tô; xây dựng cơ sở dữ liệu về khám sức khỏe của người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng.

Điều 52. Đào tạo lái xe

1. Người có độ tuổi, sức khỏe đáp ứng quy định tại Điều 51 của Luật này để được cấp giấy phép lái xe phải được đào tạo theo nội dung lý thuyết và thực hành theo chương trình đào tạo quy định cho từng hạng giấy phép lái xe.

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

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

4. Người có nhu cầu được đào tạo nâng hạng giấy phép lái xe phải có đủ thời gian lái xe an toàn quy định cho từng hạng giấy phép lái xe; người có nhu cầu được đào tạo nâng hạng giấy phép lái xe chở người trên 10 chỗ ngồi phải có trình độ từ trung học cơ sở trở lên.

5. Chính phủ quy định chi tiết về điều kiện của cơ sở đào tạo lái xe, các hình thức đào tạo lái xe khác; quy định trình tự, thủ tục kiểm tra, đánh giá để cấp, cấp lại và thu hồi giấy phép xe tập lái, giấy chứng nhận giáo viên dạy lái xe và giấy phép đào tạo lái xe; quy định đào tạo nâng hạng giấy phép lái xe.

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

7. Bộ trưởng Bộ Giáo dục và đào tạo quy định nội dung, chương trình phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông, hướng dẫn kỹ năng lái xe gắn máy an toàn cho học sinh từ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi khi tham gia giao thông.

Điều 53. Sát hạch lái xe

1. Người đã hoàn thành chương trình đào tạo lái xe, đủ điều kiện được đăng ký để tham dự kỳ sát hạch tại Trung tâm sát hạch lái xe, trừ các hình thức sát hạch khác do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

2. Trung tâm sát hạch lái xe là đơn vị cung cấp dịch vụ sát hạch lái xe; phải đáp ứng các điều kiện do Chính phủ quy định và đáp ứng yêu cầu kỹ thuật theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ; phải sử dụng thiết bị ứng dụng công nghệ thông tin và chịu sự giám sát các nội dung sát hạch của cơ quan quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe.

Hoạt động tổ chức sát hạch lái xe là dịch vụ công do cơ quan Nhà nước có thẩm quyền thực hiện; tổ chức sát hạch lái xe ô tô phải thực hiện tại các Trung tâm sát hạch lái xe; tổ chức sát hạch lái xe mô tô có thể thực hiện tại các sân tập lái đáp

ứng điều kiện, tiêu chuẩn về cơ sở vật chất, kỹ thuật theo quy định; trừ các hình thức sát hạch khác theo quy định.

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

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

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

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

Điều 54. Cấp, đổi, cấp lại và thu hồi giấy phép lái xe

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

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

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

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

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

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

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

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

Điều 55. Đào tạo, kiểm tra cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng

1. Người có nhu cầu cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ đăng ký với cơ sở đào tạo lái xe ô tô để được đào tạo bảo đảm nội dung, chương trình và kiểm tra cấp chứng chỉ theo quy định.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định hình thức, nội dung, chương trình đào tạo; kiểm tra và thủ tục cấp, đổi, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng.

Điều 56. Thời gian làm việc của người lái xe ô tô kinh doanh vận tải và vận tải nội bộ

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

2. Thời gian lái xe liên tục, thời gian dừng nghỉ giữa hai lần lái xe

a) Từ 06 giờ đến 22 giờ: Thời gian lái xe liên tục không quá 240 phút; thời gian dừng nghỉ giữa hai lần lái xe tối thiểu 05 phút đối với lái xe taxi, xe buýt và 15 phút đối với lái xe vận tải nội bộ, các loại hình kinh doanh vận tải còn lại;

b) Từ 22 giờ ngày hôm trước đến 06 giờ ngày hôm sau: Thời gian lái xe liên tục không quá 180 phút; thời gian dừng nghỉ giữa hai lần lái xe tối thiểu 30 phút đối với lái xe vận tải nội bộ và các loại hình kinh doanh vận tải.

3. Tổng thời gian lái xe trong một ngày không quá 480 phút.

4. Đơn vị kinh doanh vận tải, đơn vị vận tải nội bộ và người lái xe chịu trách nhiệm thực hiện các quy định tại khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều này.

Điều 57. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách bằng xe ô tô

Lái xe, nhân viên phục vụ trên xe vận chuyển hành khách phải thực hiện các quy định sau đây:

1. Đón, trả hành khách đúng nơi quy định; hướng dẫn sử dụng trang thiết bị an toàn trên xe; có biện pháp giữ gìn vệ sinh trong xe.
2. Vận chuyển hành khách đúng lịch trình, lộ trình đã đăng ký, trừ trường hợp bất khả kháng.
3. Không chở hành khách trên nóc xe, trong khoang chở hành lý hoặc để hành khách đu, bám bên ngoài xe.
4. Không chở hàng nguy hiểm, hàng cấm, hàng lậu, động thực vật hoang dã, hàng có mùi hôi thối hoặc động vật, hàng hóa khác có ảnh hưởng đến sức khỏe của hành khách, môi trường.
5. Không chở hành khách, hành lý, hàng hóa vượt quá trọng tải, số người theo quy định.
6. Không chở hàng hóa trong khoang chở hành khách.

Điều 58. Trách nhiệm của người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe ô tô vận chuyển hành khách

1. Trước khi cho xe khởi hành phải kiểm tra các điều kiện bảo đảm an toàn của xe, hướng dẫn cho hành khách về an toàn giao thông và thoát hiểm khi gặp sự cố, yêu cầu hành khách thắt dây đai an toàn.
2. Kiểm tra việc sắp xếp, chằng buộc hành lý, hàng hóa bảo đảm an toàn.
3. Giữ gìn trật tự, vệ sinh trong xe.

Điều 59. Trách nhiệm của người lái xe vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô

1. Kiểm tra các điều kiện bảo đảm an toàn của xe trước khi tham gia giao thông.
2. Khi vận chuyển hàng hóa, lái xe phải mang giấy tờ theo quy định của pháp luật.
3. Kiểm tra việc sắp xếp hàng hóa bảo đảm an toàn; không chở quá khối lượng hàng hóa cho phép hoặc vượt quá khổ giới hạn của xe.

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

Điều 60. Tuần tra, kiểm soát

1. Nội dung tuần tra, kiểm soát

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

b) Dùng phương tiện tham gia giao thông, kiểm soát trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo quy định tại khoản 3 Điều 3 và Điều 61 Luật này nhằm phát hiện, ngăn chặn, xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và vi phạm pháp luật khác;

c) Điều khiển giao thông theo quy định tại khoản 3 Điều 67 Luật này;

d) Điều tra, giải quyết tai nạn giao thông theo quy định của Luật này;

đ) Đấu tranh phòng, chống tội phạm hoạt động trên tuyến giao thông đường bộ theo quy định của pháp luật;

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

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

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

i) Tham gia phòng, chống khủng bố, dịch bệnh, thiên tai, hỏa hoạn, cứu nạn, cứu hộ;

k) Các nội dung công tác khác theo quy định của pháp luật.

2. Hình thức tuần tra, kiểm soát

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

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

3. Lực lượng thực hiện tuần tra, kiểm soát

a) Lực lượng Cảnh sát giao thông;

b) Lực lượng khác được Công an nhân dân huy động tham gia phối hợp với Cảnh sát giao thông thực hiện tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong trường hợp cần thiết.

Việc phối hợp phải trên cơ sở nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng được huy động theo quy định của pháp luật, quyết định của cấp có thẩm quyền và phù hợp với thực tế nhiệm vụ;

c) Lực lượng kiểm soát quân sự, kiểm tra xe quân sự thuộc Bộ Quốc phòng thực hiện tuần tra, kiểm soát xe cơ giới quân sự, xe máy chuyên dùng quân sự và người điều khiển xe cơ giới quân sự, xe máy chuyên dùng quân sự tham gia giao thông.

4. Nhiệm vụ, quyền hạn của Cảnh sát giao thông khi thực hiện tuần tra, kiểm soát

a) Thực hiện các nội dung tuần tra, kiểm soát theo quy định tại khoản 1 Điều này;

b) Huy động người, phương tiện, thiết bị dân sự trong trường hợp cấp bách; di chuyển phương tiện vi phạm dừng, đỗ trên đường bộ gây cản trở, ùn tắc giao thông hoặc nguy cơ dẫn đến tai nạn giao thông theo quy định tại Điều 63 Luật này;

c) Sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, thiết bị chỉ huy giao thông thông minh, vũ khí, công cụ hỗ trợ theo quy định tại Điều 64 Luật này;

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

5. Trách nhiệm của lực lượng thực hiện tuần tra, kiểm soát

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

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

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

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

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

Điều 61. Căn cứ dừng phương tiện tham gia giao thông đường bộ để kiểm tra, kiểm soát

1. Cảnh sát giao thông được dừng phương tiện tham gia giao thông đường bộ để kiểm tra, kiểm soát thuộc một trong các trường hợp sau đây:

a) Khi phát hiện hành vi vi phạm pháp luật hoặc có căn cứ xác định có hành vi vi phạm pháp luật;

b) Những hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ mà buộc phải dừng phương tiện để kiểm soát trực tiếp mới phát hiện được, gồm: Điều khiển phương tiện tham gia giao thông mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn, trong cơ thể có chất ma túy hoặc các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng; điều kiện của phương tiện tham gia giao thông đường bộ; điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận tải đường bộ;

c) Phục vụ bảo đảm an ninh, trật tự; phòng, chống thiên tai, hỏa hoạn; cứu nạn, cứu hộ; phòng, chống dịch bệnh;

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

2. Trường hợp thông tin giấy tờ của người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ đã được tích hợp vào tài khoản định danh điện tử, thẻ căn cước thì việc kiểm tra, kiểm soát được thực hiện thông qua xác thực các thông tin, giấy tờ đó trên tài khoản định danh điện tử.

Điều 62. Phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Việc phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ thực hiện theo quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính và thông qua:

1. Vận hành, sử dụng hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, thiết bị chỉ huy giao thông thông minh; cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; hệ thống camera điều hành giao thông; thiết bị giám sát hành trình; thiết bị thu thập dữ liệu, hình ảnh người lái xe, dữ liệu, hình ảnh bảo đảm an toàn hành trình theo quy định.

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

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

4. Biện pháp nghiệp vụ khác theo quy định của pháp luật.

Điều 63. 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

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

a) Khi thực hiện nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát, chỉ huy, điều khiển giao thông, giải quyết tai nạn giao thông, trong trường hợp cấp bách để bảo vệ an ninh quốc gia, bảo đảm trật tự, an toàn xã hội hoặc để ngăn chặn hậu quả thiệt hại cho xã hội đang xảy ra hoặc có nguy cơ xảy ra, lực lượng Cảnh sát giao thông được huy động người, phương tiện, thiết bị dân sự và người đang sử dụng, điều khiển phương tiện, thiết bị đó.

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

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

2. 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

a) Khi phát hiện phương tiện vi phạm dừng, đỗ trên đường bộ gây cản trở, ùn tắc giao thông, nguy cơ dẫn đến tai nạn giao thông nhưng người điều khiển phương tiện, chủ phương tiện không có mặt tại nơi xảy ra vi phạm thì cán bộ, chiến sĩ Cảnh sát giao thông đang thi hành công vụ thực hiện việc di chuyển phương tiện vi phạm ra khỏi vị trí dừng, đỗ trên.

Trường hợp không đủ điều kiện thì đơn vị, cán bộ, chiến sĩ Cảnh sát giao thông được thuê tổ chức, cá nhân thực hiện việc di chuyển phương tiện đó; người điều khiển phương tiện phải trả chi phí cho việc thuê di chuyển phương tiện;

b) Trong quá trình thực hiện việc di chuyển phương tiện theo quy định tại điểm a khoản này mà gây hư hỏng, đơn vị của cán bộ, chiến sĩ Cảnh sát giao thông, tổ chức, cá nhân được thuê thực hiện việc di chuyển phương tiện phải đền bù theo quy định của pháp luật.

Điều 64. Trang bị, sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ; thiết bị chỉ huy giao thông thông minh; vũ khí, công cụ hỗ trợ

1. Lực lượng Cảnh sát giao thông được trang bị phương tiện giao thông đường bộ; phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ hiện đại; vũ khí, công cụ hỗ trợ theo yêu cầu thực tiễn và sự phát triển của khoa học công nghệ để thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn được giao.

2. Cơ quan, đơn vị được giao nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, thiết bị chỉ huy giao thông thông minh, thiết bị lưu trữ dữ liệu do tổ chức, cá nhân cung cấp để phân tích, đánh giá, dự báo tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ, phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và các vi phạm pháp luật khác theo quy định của pháp luật.

Phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, thiết bị chỉ huy giao thông thông minh phải được quản lý, sử dụng theo quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính, pháp luật có liên quan.

3. Xây dựng, quản lý, vận hành, sử dụng hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông

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

theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia để giám sát tình hình an ninh, trật tự, an toàn giao thông; phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và vi phạm pháp luật khác;

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

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

d) Bộ trưởng Bộ Công an ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia; quy định xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và sử dụng Hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, thiết bị chỉ huy giao thông thông minh.

4. Sử dụng vũ khí, công cụ hỗ trợ

Lực lượng Cảnh sát giao thông được sử dụng vũ khí, công cụ hỗ trợ theo quy định của pháp luật.

Điều 65. Quyền và trách nhiệm của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

1. Khi dừng phương tiện theo yêu cầu của lực lượng thực hiện tuần tra, kiểm soát, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ có quyền sau đây:

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

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

c) Tố cáo hành vi vi phạm pháp luật của lực lượng thực hiện tuần tra, kiểm soát theo quy định của pháp luật về tố cáo;

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

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

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

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

Điều 66. Ngăn chặn hành vi gây tổn hại đến danh dự, nhân phẩm, tính mạng, sức khỏe, chống người thi hành công vụ

1. Giải thích cho người vi phạm biết rõ về hành vi vi phạm pháp luật; thuyết phục, yêu cầu chấm dứt ngay hành vi vi phạm; chấp hành yêu cầu kiểm tra, kiểm soát; giải thích rõ quyền và trách nhiệm của họ.

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

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

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

Chương VI

CHỈ HUY, ĐIỀU KHIỂN GIAO THÔNG

BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 67. Chỉ huy, điều khiển giao thông

1. Chỉ huy giao thông là hoạt động thu thập, phân tích, đánh giá các yếu tố có liên quan đến giao thông đường bộ của cơ quan chức năng, người có thẩm quyền nhằm chỉ huy hoạt động giao thông đường bộ bảo đảm trật tự, an toàn. Chỉ huy giao thông được thực hiện thông qua:

a) Hoạt động chỉ huy điều khiển giao thông của người điều khiển giao thông;

b) Trung tâm chỉ huy giao thông;

c) Thiết bị chỉ huy giao thông thông minh.

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

Trung tâm chỉ huy giao thông do lực lượng Cảnh sát giao thông quản lý, vận hành, khai thác; hoạt động thường xuyên, liên tục. Trung tâm chỉ huy giao thông quốc gia kết nối với Trung tâm chỉ huy giao thông địa phương và chia sẻ dữ liệu với các bộ, ngành. Trung tâm chỉ huy giao thông gồm các công trình xây dựng, các hệ thống thiết bị công nghệ:

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

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

c) Hệ thống cơ sở dữ liệu điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ;

d) Hệ thống kết nối, tiếp nhận dữ liệu chia sẻ dữ liệu thiết bị giám sát hành trình;

đ) Cơ sở dữ liệu khác theo quy định tại khoản 1 Điều 7 Luật này.

3. Điều khiển giao thông là hoạt động của cơ quan, người có thẩm quyền điều khiển giao thông để chỉ huy hoạt động giao thông đường bộ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông. Điều khiển giao thông được thực hiện thông qua:

a) Điều khiển hệ thống đèn tín hiệu giao thông và các báo hiệu đường bộ khác; điều khiển thiết bị chỉ huy giao thông thông minh;

b) Đặt biển báo hiệu tạm thời, tín hiệu tạm thời, phân lại luồng, phân lại tuyến, nơi dừng xe, đỗ xe khi có tình huống đột xuất quy định tại khoản 1 Điều 68 Luật này;

c) Bố trí người điều khiển giao thông để hướng dẫn người và phương tiện tham gia giao thông.

4. Bộ trưởng Bộ Công an ban hành quy chuẩn kỹ thuật; quản lý, vận hành, kết nối, chia sẻ dữ liệu, khai thác Trung tâm chỉ huy giao thông; quy định chi tiết về điều khiển giao thông.

Điều 68. Giải quyết tình huống đột xuất gây mất an toàn giao thông trên đường bộ

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

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

3. Cơ quan Công an khi phát hiện, tiếp nhận thông tin về tình huống đột xuất trên đường bộ, có trách nhiệm:

a) Tổ chức ngay lực lượng đến nơi xảy ra tình huống đột xuất để chỉ huy, điều khiển giao thông theo quy định tại khoản 1, khoản 3 Điều 67 Luật này;

b) Thông báo cho người tham gia giao thông;

c) Trường hợp vượt quá khả năng, thẩm quyền, chức năng, nhiệm vụ thông báo cho cơ quan có thẩm quyền để giải quyết;

d) Thực hiện các biện pháp khác theo quy định của pháp luật.

4. Cơ quan quản lý đường bộ có trách nhiệm khắc phục kịp thời các hư hỏng về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ gây mất an toàn.

5. Trường hợp xảy ra tai nạn giao thông đường bộ, thực hiện theo quy định tại Điều 74 Luật này.

Điều 69. Chỉ huy, điều khiển giao thông đối với trường hợp sử dụng lòng đường, hè phố vào mục đích khác

1. Lòng đường, hè phố được sử dụng cho mục đích giao thông. Trường hợp cần thiết được sử dụng 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 vào mục đích khác theo quy định và thông báo ngay cho cơ quan Cảnh sát giao thông làm nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trước khi thực hiện.

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

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

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

c) Giải quyết các tình huống gây mất an ninh, trật tự.

3. Chính phủ quy định chi tiết khoản 1 Điều này.

Điều 70. Chỉ huy, điều khiển giao thông đối với trường hợp vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng, xe vận chuyển hàng nguy hiểm, xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng và xe ô tô của người nước ngoài đăng ký tại nước ngoài có tay lái ở bên phải tham gia giao thông tại Việt Nam

1. Cơ quan cấp phép vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng, hàng nguy hiểm trên đường bộ, xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng có trách nhiệm gửi giấy phép đến cơ quan Cảnh sát giao thông ngay sau khi cấp phép. Cơ quan Cảnh sát giao thông khi nhận được thông báo về việc vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng, hàng nguy hiểm, căn cứ vào quy mô, số lượng, khối lượng, tính chất nguy hiểm, thời gian, tuyến vận chuyển, lập kế hoạch để chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ bảo đảm trật tự, an toàn theo quy định. Tổ chức kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm về vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng, hàng nguy hiểm; yêu cầu thay đổi thời gian, tuyến đường, tốc độ phù hợp khi xét thấy không bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội.

2. Cơ quan cấp phép xe ô tô của người nước ngoài đăng ký tại nước ngoài có tay lái ở bên phải tham gia giao thông tại Việt Nam phải thông báo ngay cho cơ quan Cảnh sát giao thông về cửa khẩu nhập cảnh, xuất cảnh, tuyến đường, thời gian, số lượng xe của đoàn, tổ chức cá nhân có trách nhiệm dẫn đường. Cơ quan Cảnh sát giao thông khi nhận được thông báo tổ chức phối hợp chỉ huy, điều khiển giao thông, kiểm tra, xử lý vi phạm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội.

Điều 71. Kiến nghị về an toàn giao thông đối với công trình đường bộ đang khai thác sử dụng

1. Cơ quan Cảnh sát giao thông khi tiếp nhận thông tin về các yếu tố có nguy cơ mất an toàn giao thông đối với công trình đường bộ đang khai thác, vận hành theo quy định tại khoản 1 Điều 68 Luật này hoặc thông qua thực hiện nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, tổ chức khảo sát giao thông nếu phát hiện các yếu tố có nguy cơ mất an toàn đối với công trình giao thông đường bộ, các bất hợp lý về tổ chức giao thông, có trách nhiệm:

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

b) Trường hợp cần thiết, thực hiện theo khoản 1, khoản 3 Điều 67 Luật này hoặc tạm thời đình chỉ hoạt động giao thông tuyến đường nếu thấy không bảo đảm an toàn giao thông.

2. Cơ quan quản lý công trình đường bộ đang khai thác, vận hành có trách nhiệm:

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

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

Điều 72. Giải quyết ùn tắc giao thông

Cơ quan Cảnh sát giao thông khi tiếp nhận thông tin về ùn tắc giao thông phải tiến hành các biện pháp giải quyết theo quy định tại khoản 1, khoản 3 Điều 67 Luật này và có trách nhiệm:

1. Khảo sát, phân tích, đánh giá về tốc độ di chuyển, mật độ, lưu lượng phương tiện giao thông, bất hợp lý về tổ chức giao thông đường bộ để xác định quy luật, nguyên nhân, điều kiện xảy ra ùn tắc giao thông.

2. Chỉ huy, điều khiển giao thông và xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

3. Kiến nghị cơ quan có thẩm quyền về biện pháp phòng ngừa, giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông.

Chương VII

GIẢI QUYẾT TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Điều 73. Trách nhiệm của người điều khiển phương tiện, người liên quan và người có mặt tại hiện trường vụ tai nạn giao thông đường bộ

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

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

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

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

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

a) Bảo vệ hiện trường;

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

c) Báo tin ngay cho cơ quan Công an, Y tế hoặc Ủy ban nhân dân nơi gần nhất;

d) Bảo vệ tài sản của người bị nạn;

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

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

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

Điều 74. Phát hiện, tiếp nhận, xử lý tin báo tai nạn giao thông đường bộ

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

2. Cơ quan Công an nơi gần nhất khi nhận được tin báo vụ tai nạn giao thông phải tổ chức ngay lực lượng đến hiện trường giải quyết vụ tai nạn giao thông theo quy định.

3. Cơ sở y tế cấp cứu ban đầu người bị nạn do tai nạn giao thông đường bộ có trách nhiệm báo ngay cho cơ quan Công an nơi gần nhất.

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

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

Điều 75. Cứu nạn, cứu hộ khi xảy ra vụ tai nạn giao thông đường bộ

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

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

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

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

Điều 76. Điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ

1. Nguyên tắc điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ

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

b) Cơ quan Công an có thẩm quyền chịu trách nhiệm tổ chức điều tra, giải quyết tai nạn giao thông theo quy định của pháp luật; trường hợp vụ tai nạn giao thông liên quan đến người, phương tiện do Quân đội quản lý có dấu hiệu tội phạm thì chuyển cho Cơ quan điều tra quân sự điều tra, giải quyết. Các tổ chức, cá nhân liên quan đến vụ tai nạn giao thông có trách nhiệm phối hợp giải quyết;

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

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

2. Nội dung điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ

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

b) Khám nghiệm hiện trường, phương tiện, tử thi, công trình đường bộ, thu thập thông tin, tài liệu, dữ liệu điện tử liên quan đến vụ tai nạn giao thông;

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

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

đ) Xem xét dấu vết trên thân thể người bị nạn; kiểm tra, xác minh phương tiện, người điều khiển phương tiện; hành khách, hàng hóa vận chuyển và các loại giấy tờ khác có liên quan;

e) Giám định chuyên môn; dựng lại hiện trường.

3. Kết luận vụ tai nạn giao thông: Xác định diễn biến, nguyên nhân, lỗi và điều kiện liên quan trực tiếp đến vụ tai nạn giao thông và đề xuất, kiến nghị.

Đề xuất xử lý vụ tai nạn giao thông và kiến nghị cơ quan, tổ chức, cá nhân khắc phục những sơ hở, thiếu sót nhằm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

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

Điều 77. Thống kê tai nạn giao thông đường bộ

1. Thông tin về tai nạn giao thông đường bộ phải được thống kê chính xác, đầy đủ, kịp thời.
2. Các cơ quan có thẩm quyền điều tra, giải quyết tai nạn giao thông có trách nhiệm cung cấp thông tin, tài liệu, kết quả điều tra, giải quyết cho cơ quan Cảnh sát giao thông có thẩm quyền để phục vụ thống kê, tổng hợp về tai nạn giao thông.
3. Kết quả thống kê, tổng hợp về tai nạn giao thông phục vụ nghiên cứu, đề ra các giải pháp phòng ngừa tai nạn giao thông.
4. Chính phủ quy định trách nhiệm phối hợp giữa các cơ quan, ban ngành về số liệu thống kê tai nạn giao thông đường bộ.

Chương VIII

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

Điều 78. Nội dung quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

1. Xây dựng, ban hành và tổ chức thực hiện chính sách, chiến lược, chương trình, kế hoạch, đề án, dự án về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.
2. Ban hành và tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.
3. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.
4. Quản lý phương tiện giao thông đường bộ.
5. Quản lý người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ.
6. Chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ.
7. Điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ.
8. Tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

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

10. Đào tạo, tập huấn, bồi dưỡng, huấn luyện về công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

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

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

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

Điều 79. Trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

2. Bộ Công an chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; xây dựng lực lượng Cảnh sát giao thông chính quy, tinh nhuệ, hiện đại đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

3. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Công an chịu trách nhiệm quản lý nhà nước về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe; chịu trách nhiệm trước Chính phủ 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 theo quy định của Luật này.

4. Bộ Quốc phòng chịu trách nhiệm quản lý nhà nước về phương tiện và người điều khiển phương tiện cho lực lượng quân đội làm nhiệm vụ quốc phòng.

5. Bộ Y tế có trách nhiệm quản lý điều kiện về sức khỏe của người lái xe tham gia giao thông; cung cấp thông tin thống kê người bị tai nạn giao thông đường bộ cho Bộ Công an.

6. Bộ, cơ quan ngang Bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, có trách nhiệm phối hợp với Bộ Công an thực hiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

7. Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, thực hiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ tại địa phương.

Chương IX

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 80. Hiệu lực thi hành

1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày tháng năm 2024.
2. Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 ngày 13 tháng 11 năm 2008 hết hiệu lực kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành.

Điều 81. Quy định chuyển tiếp

1. Giấy phép lái xe được cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành vẫn có giá trị sử dụng theo thời hạn ghi trên Giấy phép lái xe.
2. Giấy phép lái xe không thời hạn được cấp trước ngày 01 tháng 7 năm 2012 phải được đổi sang giấy phép lái xe mới theo lộ trình do Chính phủ quy định.
3. Giấy chứng nhận đăng ký, biển số xe máy chuyên dùng cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành vẫn có giá trị sử dụng./.

Luật này đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa....., kỳ họp thứ..... thông qua ngày.....tháng.....năm.....

Số: 1386/BC-BCA-C08

Hà Nội, ngày 31 tháng 8 năm 2023

BÁO CÁO**Tổng kết thi hành Luật Giao thông đường bộ
năm 2008 về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ
của lực lượng Công an nhân dân**

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được Quốc hội khoá XII, kỳ họp thứ 4 thông qua ngày 13/11/2008 (thay thế Luật Giao thông đường bộ năm 2001), có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/7/2009 đi vào thực tiễn đã có những tác động tích cực đến công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông (TTATGT), nâng cao nhận thức và ý thức tự giác chấp hành của người tham gia giao thông. Từ thực tiễn công tác, căn cứ chức năng nhiệm vụ, Bộ Công an tổng kết 14 năm thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ của lực lượng Công an nhân dân, như sau:

I. TÌNH HÌNH TRIỂN KHAI THỰC HIỆN

1. Để tăng cường công tác bảo đảm TTATGT, trước đây Bộ Công an đã tham mưu cho Ban Bí thư Trung ương Đảng ban hành Chỉ thị số 22-CT/TW ngày 24/02/2003 về “Tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông”. Sau 10 năm thực hiện, tình hình TTATGT có chuyển biến, tai nạn giao thông được kiềm chế, giảm về số vụ, số người chết và số người bị thương, tuy nhiên, tình hình vi phạm TTATGT còn diễn ra phức tạp; tai nạn giao thông vẫn ở mức cao và nghiêm trọng, nhất là số người chết, tiềm ẩn nhiều nguy cơ gia tăng, gây thiệt hại nghiêm trọng về người và tài sản, do đó, Bộ Công an đã tiếp tục tham mưu cho Ban Bí thư Trung ương ban hành Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 về “Tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông”. Qua 10 năm thực hiện Chỉ thị số 18-CT/TW, có thể khẳng định: Việc ban hành Chỉ thị là một chủ trương đúng đắn, kịp thời, có ý nghĩa quan trọng đối với công tác bảo đảm TTATGT nói riêng và sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước nói chung; công tác bảo đảm TTATGT và khắc phục ùn tắc giao thông là một nhiệm vụ chính trị cam go, quyết liệt, cần nhiều giải pháp đồng bộ, đòi hỏi Đảng phải huy động sức mạnh tổng hợp của cả hệ thống chính trị. Chỉ thị đã được Chính phủ, các cấp ủy Đảng, Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam, các bộ, ban, ngành và địa phương tổ chức quán triệt và

triển khai đến các chi bộ, đảng viên và toàn dân. Từ Chỉ thị số 18-CT/TW, Bộ Công an đã chỉ đạo lực lượng Công an nhân dân triển khai đồng bộ các giải pháp bảo đảm TTATGT, khắc phục ùn tắc giao thông đạt được nhiều kết quả tích cực. Ngày 01/02/2019 Bộ Công an đã tham mưu cho Ban Bí thư ban hành Kết luận số 45-KL/TW chỉ đạo các cấp ủy, chính quyền, Mặt trận Tổ quốc và các đoàn thể chính trị - xã hội các cấp để tiếp tục đẩy mạnh thực hiện có hiệu quả Chỉ thị số 18-CT/TW của Ban Bí thư và ngày 25/5/2023 ban hành Chỉ thị số 23-CT/TW về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong tình hình mới, trong đó đề ra nhiệm vụ: *Tập trung rà soát, hoàn thiện đồng bộ hệ thống pháp luật về giao thông theo hướng quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông gắn với bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và phát triển kinh tế - xã hội; xây dựng, ban hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Luật Đường bộ để cụ thể hóa một bước định hướng trên.*

2. Về triển khai thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008

Ngay sau khi Luật ban hành, Bộ Công an đã có Kế hoạch số 08/KH-BCA(C11) ngày 02/02/2009 để triển khai trong toàn lực lượng Công an nhân dân; thực hiện chỉ đạo của Bộ, Công an các địa phương đã tham mưu cho cấp ủy, chính quyền địa phương ban hành các chỉ thị, nghị quyết, kế hoạch thực hiện Luật Giao thông đường bộ tại địa phương.

Thực hiện Luật Giao thông đường bộ và phân công của Chính phủ, Bộ Công an cơ bản hoàn thành việc xây dựng, sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008: Bộ Công an đã chủ trì xây dựng 02 Nghị định của Chính phủ, 49 Thông tư của Bộ trưởng Bộ Công an, 05 Thông tư liên tịch giữa Bộ Công an với Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công Thương.

II. KẾT QUẢ THỰC HIỆN

1. Thực hiện các nhiệm vụ công tác bảo đảm TTATGT theo phân công của Luật giao thông đường bộ năm 2008

1.1. Công tác tuần tra kiểm soát và huy động lực lượng tham gia thực hiện tuần tra, kiểm soát (thực hiện Điều 87 Luật Giao thông đường bộ)

- Bộ Công an đã chủ trì, tham mưu với Chính phủ ban hành 01 Nghị định, đồng thời ban hành 09 Thông tư quy định cụ thể về hoạt động tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm của lực lượng Cảnh sát giao thông, huy động lực

lượng Cảnh sát khác, Công an xã phối hợp với Cảnh sát giao thông đường bộ tham gia tuần tra, kiểm soát TTATGT đường bộ trong trường hợp cần thiết¹.

- Tham mưu, xây dựng và triển khai 02 đề án, 09 dự án tăng cường năng lực, hiện đại hoá công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm TTATGT².

- Vận dụng linh hoạt các phương thức hoạt động và chiến thuật tuần tra, kiểm soát nhằm nâng cao hiệu quả tuần tra, kiểm soát, phát hiện xử lý vi phạm TTATGT, như: Tuần tra, kiểm soát công khai (*tuần tra kiểm soát lưu động trên tuyến; kiểm soát tại Trạm Cảnh sát giao thông; kiểm soát tại một điểm trên đường giao thông*); tuần tra, kiểm soát công khai kết hợp với hóa trang sử dụng các phương tiện kỹ thuật nghiệp vụ (*máy đo tốc độ, máy đo nồng độ cồn, camera...*) phát hiện vi phạm; xây dựng và khai thác hệ thống giám sát, phát hiện xử lý vi phạm TTATGT trên các tuyến quốc lộ trọng điểm...

- Hàng năm đều tăng cường và huy động tối đa lực lượng, phương tiện, mở từ 03 đến 04 đợt cao điểm tuần tra, kiểm soát, bảo đảm TTATGT trên phạm vi toàn quốc và nhiều cao điểm tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm theo các chuyên đề; trong đó, tập trung kiểm tra xử lý các hành vi vi phạm là nguyên nhân trực tiếp gây ra tai nạn giao thông, đảm bảo được yêu cầu tập trung, thống nhất, không tràn lan, phòng ngừa, đấu tranh ngăn chặn kịp thời

¹ Nghị định số 27/2010/NĐ-CP ngày 24/3/2010 của Chính phủ quy định việc huy động các lực lượng Cảnh sát khác và Công an xã phối hợp với CSGT đường bộ tham gia TTKS TTATGT đường bộ trong trường hợp cần thiết; Thông tư số 47/2011/TT-BCA ngày 02/7/2011 của Bộ Công an hướng dẫn thực hiện Nghị định số 27/NĐ-CP; Thông tư số 65/2012/TT-BCA ngày 30/10/2012, Thông tư số 01/2016/TT-BCA ngày 04/01/2016 quy định nhiệm vụ, quyền hạn, hình thức, nội dung tuần tra, kiểm soát của Cảnh sát giao thông đường bộ; Thông tư số 66/2012/TT-BCA ngày 30/10/2012, Thông tư 02/2016/TT-BCA ngày 04/01/2016 quy định về quy trình tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm của Cảnh sát giao thông đường bộ; Thông tư số 45/TT-BCA ngày 27/7/2012 của Bộ Công an quy định việc cấp và quản lý giấy chứng nhận tuần tra, kiểm soát cho toàn lực lượng làm nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát; Thông tư số 03/2016/TT-BCA ngày 04/01/2016 Quy định quy trình tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm hành chính trên đường cao tốc của Cảnh sát giao thông; Thông tư số 65/2020/TT-BCA ngày 19/6/2020 quy định nhiệm vụ, quyền hạn, hình thức, nội dung và quy trình TTKS, XLVP hành chính về giao thông đường bộ của CSGT; Thông tư số 66/2020/TT-BCA ngày 19/6/2020 quy định công tác nghiệp vụ TTKS, XLVP hành chính về giao thông đường bộ của CSGT.

² Đề án "Tăng cường biên chế, trang thiết bị, đào tạo và chế độ, chính sách cho lực lượng CSGT đường bộ" ban hành kèm theo Quyết định 334/QĐ-TTg ngày 15/12/2005 của Thủ tướng Chính phủ, với 03 dự án thành phần: (1) Dự án tổ chức hệ thống kiểm soát giao thông đường bộ; xây dựng trạm cảnh sát giao thông trên quốc lộ trọng điểm, trạm cảnh sát giao thông cửa ô ở các thành phố trực thuộc Trung ương; (2) Dự án tăng cường biên chế, đào tạo cho lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ; (3) tăng cường phương tiện giao thông, thiết bị kỹ thuật, hệ thống thông tin chỉ huy phục vụ công tác giữ gìn trật tự an toàn giao thông của lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ. Đề án "Tăng cường và hiện đại hoá công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm TTATGT" ban hành kèm theo Quyết định số 617/QĐ-TTg ngày 15/5/2009 của Thủ tướng Chính phủ với 04 dự án đầu tư cho lực lượng CSGT đường bộ: (1) Dự án xây dựng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT đường bộ trên các quốc lộ trọng điểm"; (2) Dự án hiện đại hoá các Trung tâm thông tin chỉ huy CSGT đường bộ"; (3) Dự án tổ chức công tác tuần tra, kiểm soát xử lý vi phạm TTATGT thí điểm theo phương thức hiện đại hoá trên tuyến quốc lộ 5 Hà Nội - Hải Phòng"; (4) Dự án xây dựng trường Trung cấp Cảnh sát giao thông. Dự án tăng cường phương tiện cho lực lượng CSGT cấp quận, huyện. Dự án tăng cường trang bị phương tiện cho lực lượng CSGT đường bộ.

các hành vi vi phạm hành chính và hoạt động của các loại tội phạm trên tuyến giao thông, giải quyết nhanh các vụ tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông.

Thực hiện quy định của Luật Giao thông đường bộ, Nghị định số 27/2010/NĐ-CP của Chính phủ và Thông tư số 47/2011/TT-BCA của Bộ Công an, đã huy động được các lực lượng Cảnh sát khác và Công an xã phối hợp với Cảnh sát giao thông tăng cường tuần tra, kiểm soát, xử lý hành vi vi phạm hành chính về TTATGT và đấu tranh phòng, chống tội phạm hoạt động trên tuyến giao thông.

Từ năm 2009 đến hết tháng 06/2023 đã lập biên bản xử lý 67.110.053 trường hợp vi phạm, nộp kho bạc nhà nước 38.888 tỷ đồng, tước giấy phép lái xe 4.965.081 trường hợp, tạm giữ 8.544.218 phương tiện. Thông qua công tác tuần tra kiểm soát, trực tiếp phát hiện và phối hợp với lực lượng chức năng kiểm tra, bắt giữ 48.330 đối tượng có dấu hiệu tội phạm.

1.2. Công tác đăng ký phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (thực hiện Điều 54 Luật Giao thông đường bộ)

- Trong từng thời kỳ, phù hợp với tình hình và các quy định của Chính phủ, Bộ Công an luôn chủ động bổ sung, sửa đổi, xây dựng mới các thông tư tạo hành lang pháp lý trong công tác đăng ký, quản lý xe và phục vụ yêu cầu cải cách thủ tục hành chính; đã ban hành 09 thông tư, hiện 04 Thông tư đang có hiệu lực³.

³ (1)Thông tư số 15/2014/TT-BCA ngày 04/4/2014 quy định về đăng ký xe; (2)Thông tư số 64/2017/TT-BCA ngày 28/12/2017 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 15/2014/TT-BCA; (3)Thông tư số 41/2016/TT-BCA ngày 12/10/2016 quy định quy trình đăng ký xe; (4)Thông tư số 58/2020/TT-BCA ngày 16/6/2020 quy định quy trình cấp, thu hồi đăng ký, biển số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; (5)Thông tư số 59/2020/TT-BCA ngày 16/6/2020 quy định công tác nghiệp vụ cấp, thu hồi đăng ký biển số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ của lực lượng CSGT; (6)Thông tư số 15/2022/TT-BCA ngày 06/4/2022 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 43/2017/TT-BCA ngày 20 tháng 10 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về trình tự cấp, thu hồi Giấy chứng nhận đủ điều kiện về an ninh, trật tự và sát hạch, cấp Chứng chỉ nghiệp vụ bảo vệ; Thông tư số 45/2017/TT-BCA ngày 20 tháng 10 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về trình tự đăng ký mẫu con dấu, thu hồi và hủy con dấu, hủy giá trị sử dụng con dấu, kiểm tra việc quản lý và sử dụng con dấu; Thông tư số 58/2020/TT-BCA ngày 16 tháng 6 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định quy trình cấp, thu hồi đăng ký, biển số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; Thông tư số 65/2020/TT-BCA ngày 19 tháng 6 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định nhiệm vụ, quyền hạn, hình thức, nội dung và quy trình tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính về giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông; Thông tư số 68/2020/TT-BCA ngày 19 tháng 6 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về quy trình tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm hành chính của Cảnh sát đường thủy; Thông tư số 73/2021/TT-BCA ngày 29 tháng 6 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về mẫu hộ chiếu, giấy thông hành và các biểu mẫu liên quan; (7)Thông tư số 16/2022/TT-BCA ngày 06/4/2022 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 59/2020/TT-BCA ngày 16 tháng 6 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định công tác nghiệp vụ cấp, thu hồi đăng ký, biển số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ của Lực lượng Cảnh sát giao thông và Thông tư số 67/2020/TT-BCA ngày 19/6/2020 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về hoạt động tuần tra, kiểm soát của Cảnh sát đường thủy; (8) Thông tư số 24/2023/TT-BCA ngày 01/7/2023 quy định về cấp, thu hồi đăng ký, biển số xe cơ giới (thay thế Thông tư số 58/2020/TT-BCA và một số điều của Thông tư số 15/2020/TT-BCA); (9) Thông tư số

Công tác đăng ký, quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ được xác định không chỉ là nhiệm vụ quản lý hành chính nhà nước mà còn là hoạt động nghiệp vụ của lực lượng Công an nhân dân phục vụ các yêu cầu nghiệp vụ của ngành Công an, như: Tra cứu, xác minh, truy nguyên, thu thập chứng cứ, xử lý vi phạm... trong công tác phòng ngừa, đấu tranh phòng chống tội phạm và các vi phạm pháp luật khác; trong thực tế công tác, từ hoạt động đăng ký, quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, trung bình mỗi năm, lực lượng Công an nhân dân đã truy nguyên dấu vết làm căn cứ quan trọng để phá được hàng nghìn vụ án trộm cắp, giết cướp, tiêu thụ tài sản do phạm tội mà có, vận chuyển ma túy và một số loại tội phạm khác. Thời gian gần đây, ứng dụng hệ thống xử phạt "nguội" và xử phạt qua hình ảnh, công tác đăng ký, quản lý phương tiện đã góp phần tích cực phục vụ hoạt động xử phạt và nâng cao ý thức tự giác của người điều khiển phương tiện. Ngoài ra, thông qua công tác đăng ký xe, cũng đã phát hiện và ngăn chặn kịp thời tình trạng đối tượng lợi dụng chính sách ưu đãi của nhà nước đối với phương tiện của Việt kiều hồi hương, phương tiện ngoại giao... để nhập khẩu, trốn thuế.

- Từ năm 2009 đến nay số phương tiện giao thông tăng nhanh chủ yếu là phương tiện cá nhân, trung bình mỗi năm sự gia tăng số lượng phương tiện giao thông khoảng 10% đến 15%, tăng nhanh tại các thành phố lớn như: Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng. Tính đến tháng 06/2023 số phương tiện đã được đăng ký, quản lý toàn quốc được nâng lên 6.057.646 ô tô, 72.993.787 mô tô.

1.3. Công tác điều tra giải quyết tai nạn giao thông đường bộ (thực hiện Điều 38 Luật Giao thông đường bộ)

- Bộ Công an ban hành 04 Thông tư quy định về phân công, phân cấp và tổ chức điều tra các vụ tai nạn giao thông đường bộ⁴. Ngoài ra, còn ban hành Thông tư quy định và hướng dẫn thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu, cung cấp thông tin về tai nạn giao thông đường bộ⁵.

25/2023/TT-BCA ngày 01/7/2023 quy định nghiệp vụ cấp, thu hồi đăng ký, biển số xe cơ giới (thay thế Thông tư số 59/2020/TT-BCA và Điều 1 Thông tư số 16/2022/TT-BCA).

⁴ Thông tư số 76/2011/TT-BCA quy định phân công trách nhiệm và quan hệ phối hợp trong công tác điều tra, giải quyết tai nạn giao thông của lực lượng Cảnh sát nhân dân và Thông tư số 77/2012/TT-BCA ngày 28/12/2012 Quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông đường bộ; Thông tư số 62/2020/TT-BCA ngày 19/6/2020 quy định về phân công trách nhiệm và quan hệ phối hợp trong công tác điều tra, giải quyết TNGT của lực lượng CAND; Thông tư số 63/2020/TT-BCA ngày 19/6/2020 quy định quy trình điều tra, giải quyết TNGT đường bộ của lực lượng CSGT.

⁵ Thông tư số 58/2009/TT-BCA ngày 28/10/2009 quy định và hướng dẫn thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu, cung cấp thông tin về tai nạn giao thông đường bộ.

- Công tác điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đã được Bộ Công an triển khai thực hiện nghiêm túc, từ việc xây dựng văn bản pháp luật, đến kiện toàn tổ chức, phân công, phân cấp thực hiện, tăng cường cán bộ làm công tác điều tra, giải quyết tai nạn giao thông ở các cấp; mở nhiều lớp đào tạo, tập huấn nâng cao nghiệp vụ điều tra tai nạn giao thông; tăng cường các phương tiện, thiết bị phục vụ công tác, tập trung điều tra làm rõ nguyên nhân các vụ tai nạn giao thông, nhất là các vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng; kiên quyết xử lý hình sự những vụ tai nạn giao thông đủ yếu tố cấu thành tội phạm. Đồng thời, Bộ Công an, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Toà án nhân dân tối cao đã ban hành văn bản liên tịch chỉ đạo phối hợp điều tra, truy tố, xét xử các vụ tai nạn giao thông và các vụ vi phạm TTATGT khác... đã nâng cao hiệu quả công tác điều tra giải quyết tai nạn giao thông; giải quyết, khắc phục hậu quả tai nạn giao thông; mặt khác, phát hiện kịp thời các nguyên nhân gây tai nạn giao thông góp phần đề ra giải pháp bảo đảm TTATGT, ngăn ngừa tai nạn giao thông và tuyên truyền, cảnh báo đối với các hành vi vi phạm TTATGT của người tham gia giao thông.

Từ năm 2009 đến hết tháng 06/2023 toàn quốc đã xảy ra 378.147 vụ tai nạn giao thông đường bộ, làm chết 123.193 người, bị thương 367.551 người. Trung bình mỗi năm tai nạn giao thông cướp đi sinh mạng của gần 10.000 người, trong đó đa số là lực lượng đang trong độ tuổi lao động, gây rất nhiều hệ lụy cho xã hội.

1.4. Công tác dẫn đoàn, chỉ huy điều khiển giao thông và bảo đảm TTATGT các kỳ họp lớn, lễ hội, Tết... (thực hiện Điều 22 và khoản 3 Điều 37 Luật Giao thông đường bộ)

- Bộ Công an đã tham mưu với Chính phủ ký ban hành Nghị định số 109/2009/NĐ-CP ngày 01/12/2009 quy định về tín hiệu của xe được quyền ưu tiên, phối hợp với Bộ Công thương ban hành Thông tư liên tịch số 04/2012/TTLT-BCA-BCT quy định về thiết bị phát tín hiệu của xe được quyền ưu tiên, trực tiếp ban hành Thông tư số 61/2009/TT-BCA ngày 06/11/2009 quy định về dẫn đường các đoàn trong nước và khách nước ngoài đến Việt Nam, Thông tư số 28/2011/TT-BCA ngày 10/5/2011 quy định về chỉ huy, điều khiển giao thông của Cảnh sát giao thông đường bộ, Thông tư số 26/2017/TT-BCA ngày 22/8/2017 quy định về chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông (thay thế Thông tư số 28/2011/TT-BCA), Thông tư số 10/2022/TT-BCA ngày 01/3/2022 quy định về dẫn đường các

đoàn trong nước và khách nước ngoài đến Việt Nam (thay thế Thông tư số 61/2009/TT-BCA).

- Thừa uỷ quyền của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Công an đã phê duyệt và triển khai Dự án trang bị phương tiện dẫn đoàn cho lực lượng Cảnh sát giao thông; biên chế tổ chức lực lượng chuyên dẫn và bảo đảm tuyệt đối an toàn các đoàn trong nước cũng như quốc tế đến thăm và làm việc tại Việt Nam, góp phần thực hiện tốt các nghi lễ ngoại giao cũng như cải thiện hình ảnh đất nước với bạn bè quốc tế (*từ năm 2009 đến tháng 06/2023, lực lượng Cảnh sát giao thông toàn quốc đã bố trí dẫn 13.496 đoàn trong nước và khách quốc tế*); đồng thời, bố trí phân công lực lượng bảo đảm tuyệt đối an toàn các kỳ họp, sự kiện lớn, lễ hội và tết...

- Công tác hướng dẫn, chỉ huy, điều khiển giao thông, phòng ngừa, giải quyết tai nạn giao thông được tổ chức, bố trí chặt chẽ, chuyên sâu; nhiều địa phương huy động các lực lượng dân phố, dân phòng, thanh niên tình nguyện...tham gia hướng dẫn giao thông và phòng ngừa, giải toả ùn tắc giao thông. Cùng với các giải pháp tổ chức giao thông của ngành giao thông và Ủy ban nhân dân các cấp, hoạt động hướng dẫn, chỉ huy, điều khiển giao thông đã có tác dụng tích cực trong phòng ngừa, giải quyết ùn tắc giao thông, nhất là vào giờ cao điểm.

1.5. Thực hiện một số nhiệm vụ khác theo quy định của Luật Giao thông đường bộ.

a) Công tác đào tạo và sát hạch lái xe; cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe cơ giới đường bộ và quản lý đội ngũ lái xe ô tô trong ngành Công an

Đến nay, Bộ Công an đã ban hành 04 thông tư quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe trong Công an nhân dân. Việc đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe và quản lý lái xe trong Công an nhân dân được thực hiện nghiêm túc, chặt chẽ, phân công, phân cấp rõ ràng từ việc đào tạo đến việc sát hạch và quản lý lái xe, thường xuyên có sự kiểm tra, giám sát. Do đó, đảm bảo được về chất lượng đào tạo cũng như quản lý chặt chẽ được lái xe trong ngành Công an, đáp ứng yêu cầu, nhiệm vụ.

b) Công tác kiểm định phương tiện Công an nhân dân

Bộ Công an ban hành 03 thông tư quy định về tổ chức kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe ô tô, xe máy chuyên dùng trong Công an nhân dân. Việc kiểm định phương tiện giao thông cơ giới trong ngành Công an

đảm bảo các yêu cầu về dây chuyền, máy móc hiện đại đạt tiêu chuẩn để thực hiện việc kiểm định, đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ.

2. Công tác tham gia, phối hợp với các ngành thực hiện Luật Giao thông đường bộ

2.1. Phối hợp thực hiện công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về Luật giao thông và các quy định về bảo đảm TTATGT

- Theo quy định của Luật Giao thông đường bộ 2008, Bộ Công an có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường bộ cho cán bộ, chiến sĩ Công an nhân dân thuộc thẩm quyền quản lý. Tuy nhiên, thực tế hiện nay, Công an được xem là một lực lượng nòng cốt, chủ công trong thực hiện các nhiệm vụ về phổ biến, tuyên truyền, giáo dục pháp luật về TTATGT đối với người tham gia giao thông.

- Đã chủ động phối hợp với các ngành, các cấp, các cơ quan thông tin đại chúng, các trường học... cung cấp thông tin tuyên truyền, xây dựng các phóng sự, bản tin an toàn giao thông, tổ chức các cuộc thi tìm hiểu luật giao thông, thi lái xe an toàn, liên hoan băng hình toàn quốc về nội dung an toàn giao thông với nhiều hình thức, biện pháp tuyên truyền đa dạng, phong phú khác nhằm truyền tải, hướng dẫn cho Nhân dân các nội dung về bảo đảm TTATGT, nâng cao nhận thức và ý thức tự giác của người tham gia giao thông⁶...

Công tác tuyên truyền, phổ biến và giáo dục pháp luật về TTATGT nói chung và Luật Giao thông đường bộ nói riêng đã được thực hiện có hiệu quả, lực lượng Công an đã thể hiện rõ vai trò nòng cốt, xung kích trong tổ chức các hoạt động tuyên truyền.

2.2. Phối hợp trong công tác bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông và tổ chức điều khiển giao thông

- Về công tác tổ chức giao thông: Thông qua các hoạt động nghiệp vụ bảo đảm TTATGT của lực lượng Cảnh sát giao thông (tuần tra, kiểm soát; chỉ huy điều khiển và hướng dẫn giao thông; điều tra, giải quyết tai nạn giao thông...), lực lượng Cảnh sát giao thông đã chủ động phát hiện nhiều bất hợp lý trong tổ chức giao thông đô thị cũng như tổ chức giao thông trên các tuyến quốc lộ, tuyến cao tốc... có văn bản kiến nghị với ngành giao thông để sửa

⁶ 02 năm một lần tổ chức liên hoan phim toàn quốc về ATGT; tổ chức thi tìm hiểu Luật giao thông đường bộ dưới hình thức sân khấu hoá cho các đối tượng là nông dân, lái xe, học sinh, sinh viên; phối hợp với một số đơn vị tổ chức thi lái xe giỏi, thi tìm hiểu Luật giao thông cho bạn nghe đài với hình thức thi trắc nghiệm; xây dựng các triển lãm pano ảnh, phim phóng sự, phim khoa giáo về TTATGT; thông báo gương người tốt, việc tốt trong chấp hành các quy định về TTATGT...; biên soạn, in 50.000 cuốn tài liệu tuyên truyền về Luật giao thông đường bộ; in và cấp phát hơn 1 triệu tờ rơi tuyên truyền với chủ đề: Hiểm họa rượu bia, văn hoá giao thông, vi phạm tốc độ...

chữa, khắc phục nhằm hạn chế các nguyên nhân gây tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông do kết cấu hạ tầng giao thông.

Hàng năm, lực lượng Cảnh sát giao thông từ Cục đến địa phương đều có kế hoạch phối hợp với lực lượng chức năng của ngành giao thông tổ chức khảo sát về công tác tổ chức giao thông, qua đó, phát hiện hàng nghìn bất hợp lý trong tổ chức giao thông để kịp thời khắc phục, sửa chữa.

- Về phối hợp giữa Bộ Công an và Bộ Giao thông vận tải bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông: Đây là nhiệm vụ hết sức cần thiết và vô cùng quan trọng nhằm thực hiện tốt nhiệm vụ bảo đảm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội nói chung và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông nói riêng. Tuy nhiên, việc phối hợp chưa được thực hiện thường xuyên, liên tục, nhiều bất hợp lý trong tổ chức giao thông đã được phát hiện và gửi kiến nghị khắc phục, nhưng việc tổ chức khắc phục ở một số nơi, một số thời gian tiến hành chậm, làm ảnh hưởng đến công tác bảo đảm TTATGT, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông và tổ chức giao thông.

III. NHẬN XÉT

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được ban hành đã tạo ra cơ sở pháp lý quan trọng để thiết lập trật tự, kỷ cương về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, góp phần phát triển nền kinh tế - xã hội và an ninh, quốc phòng của đất nước. Việc triển khai thực hiện các quy định của Luật Giao thông đường bộ về cơ bản đã được các cấp, các ngành tổ chức thực hiện và thu được những kết quả nhất định, bước đầu tạo lập được những điều kiện thuận lợi để chủ động tham gia vào hoạt động giao thông vận tải của các nước trong khu vực, đẩy nhanh tiến trình hội nhập với các nước trên thế giới. Tuy nhiên qua 14 năm thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008, đã bộc lộ một số tồn tại, hạn chế và khó khăn vướng mắc, như sau:

(1) Nhiều quy định của Luật giao thông đường bộ năm 2008 chưa phù hợp và còn bất cập trong quá trình tổ chức thực hiện, như:

- Thiếu các khái niệm liên quan đến an toàn giao thông, như: ùn; tắc; chỉ huy, điều khiển giao thông; trung tâm chỉ huy giao thông; tổ chức an toàn giao thông; trật tự, an toàn giao thông; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; tránh; vượt; chuyển hướng; sát hạch lái xe; cơ quan tổ chức công tác sát hạch lái xe; đào tạo lái xe; cơ quan đào tạo lái xe...

- Không quy định hoặc quy định không cụ thể, không đầy đủ về các nội dung: độ tuổi người điều khiển xe đạp điện, xe máy điện; quy tắc ưu tiên "rẽ phải - đi thẳng - rẽ trái"; dừng, đỗ xe; cấm lười xe trên đường một chiều hoặc

đường đặt biển cấm đi ngược chiều; nhường đường cho các xe đi cùng chiều phía sau, khi chuyển hướng; các trường hợp phải chú ý quan sát...

- Số lượng biển cấm, biển hiệu lệnh kèm theo biển phụ để thuyết minh, giải thích ý nghĩa của biển bằng tiếng Việt và báo hiệu, chỉ dẫn trên mặt đường bằng vạch sơn còn rất ít, dẫn đến nhiều người dân chưa hiểu rõ ý nghĩa của biển báo. Đối với đường cao tốc, không có tốc độ giới hạn tối đa cho từng loại phương tiện, nên nhiều xe trọng tải lớn chạy với tốc độ cao là nguy cơ gây mất an toàn giao thông.

- Một số quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Công ước Viên 1968 mà Việt Nam tham gia chưa được nội luật hóa vào Luật Giao thông đường bộ hiện hành, cần phải khắc phục, như:

+ Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chỉ có quy định người điều khiển xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy không được sử dụng điện thoại di động, không quy định đối với người điều khiển xe ô tô; tuy nhiên, Công ước Viên bắt buộc Luật quốc gia phải quy định người điều khiển phương tiện không được phép sử dụng điện thoại di động khi phương tiện đang di chuyển.

+ Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đang quy định xe ô tô phải có trang bị dây an toàn thì người lái xe và người ngồi hàng ghế phía trước trong xe ô tô phải thắt dây an toàn (khoản 2 Điều 9); tuy nhiên, Công ước Viên lại quy định việc thắt dây an toàn là bắt buộc đối với người lái xe và hành khách đi trên phương tiện cơ giới ngồi tại những chỗ có trang bị dây đeo an toàn.

(2) Kết quả kiểm chế và làm giảm tai nạn giao thông chưa vững chắc, số người chết và bị thương do tai nạn giao thông vẫn rất cao, còn tiềm ẩn nhiều nguy cơ gia tăng tai nạn giao thông, còn xảy ra 964 vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng, làm chết 3.107 người, bị thương 2.928 người, trong đó có rất nhiều vụ tai nạn giao thông thảm khốc làm thương vong rất nhiều người.

(3) Các hành vi vi phạm về TTATGT vẫn diễn ra phổ biến, người tham gia giao thông chưa thực sự tự giác, còn hiện tượng đối phó, thậm chí chống đối người thi hành công vụ (toàn quốc xảy ra 678 vụ chống lại lực lượng làm công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, làm 08 đồng chí hy sinh, 234 đồng chí bị thương)... tình trạng vi phạm: Điều khiển phương tiện vi phạm tốc độ, tránh vượt, chuyển hướng không đúng quy định, đi không đúng phần đường, làn đường, đi ngược chiều, lùi xe không đúng quy định, phương tiện

không đảm bảo an toàn kỹ thuật, lái xe sử dụng rượu bia, chất ma túy ... vẫn diễn ra ở nhiều nơi.

(4) Công tác quản lý an toàn người điều khiển phương tiện: Chưa quy định cụ thể và chặt chẽ về điều kiện sức khỏe, độ tuổi, loại giấy phép lái xe; về tổ chức đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe; quản lý cấp mới, cấp lại, cấp đổi giấy phép lái xe; quản lý quá trình chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông của người được cấp giấy phép lái xe; quản lý người nước ngoài điều khiển phương tiện giao thông tại Việt Nam và ngược lại; người điều khiển phương tiện tham gia kinh doanh vận tải. Nội dung, chương trình đào tạo lái xe còn bị nhiều cơ sở đào tạo cắt xén, đào tạo không đầy đủ, kỹ càng về kiến thức pháp luật và đặc biệt là kỹ năng điều khiển từng loại phương tiện giao thông trên sa hình và ở đường trường.

(5) Công tác quản lý về an toàn của phương tiện:

- Điều 54 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 giao nhiệm vụ cho Bộ Công an thực hiện cấp, thu hồi đăng ký, biển số các loại xe cơ giới, Bộ Quốc phòng thực hiện cấp, thu hồi đăng ký, biển số các loại xe cơ giới của quân đội sử dụng vào mục đích quốc phòng; Điều 55 và Điều 57 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 lại giao nhiệm vụ cho Bộ Giao thông vận tải thực hiện công tác kiểm định an toàn kỹ thuật của các loại phương tiện và thực hiện việc cấp, thu hồi đăng ký, biển số các loại xe máy chuyên dùng. Như vậy, khi ba ngành cùng thực hiện việc quản lý an toàn của phương tiện, nhưng việc kết nối, chia sẻ thông tin còn hạn chế, dẫn đến giảm hiệu quả trong công tác quản lý. Luật chưa quy định nguyên tắc xác định màu sắc biển số xe thuộc chức năng quản lý của mỗi ngành.

- Chưa có khái niệm rõ ràng về xe tự chế, xe công nông, xe máy kéo, xe máy điện, xe đạp điện, niên hạn sử dụng của các loại phương tiện cơ giới... nên có nhiều cách hiểu khác nhau, gây khó khăn trong công tác thực thi pháp luật.

- Hiện nay, đã có các phương tiện giao thông đường bộ mới tham gia giao thông đường bộ nhưng thiếu các quy định điều chỉnh như xe 4 bánh chạy bằng năng lượng điện, xe ô tô tự lái, phương tiện hoán cải dùng cho người khuyết tật, phương tiện giao thông thông minh...

- Chưa có chính sách, biện pháp cụ thể để kiểm soát tốc độ gia tăng của phương tiện một cách hiệu quả, phù hợp với kết cấu hạ tầng và điều kiện kinh tế - xã hội của Việt Nam hiện nay.

- Quy định về trách nhiệm của chủ phương tiện, người lái xe ô tô đối với việc đảm bảo tình trạng an toàn kỹ thuật của phương tiện giữa 2 kỳ kiểm định còn chung chung và chưa có chế tài rõ ràng (khoản 5 Điều 55) dẫn đến người dân, doanh nghiệp không thực thi tốt trách nhiệm của mình. Quy định về kết nối giữa đăng kiểm với bảo trì, bảo dưỡng và đăng ký xe còn chưa rõ ràng.

(6) Các biện pháp tổ chức giao thông an toàn, giải quyết tai nạn giao thông, thực thi pháp luật trong phát hiện, xử lý vi phạm còn chung chung, sơ sài, phải ban hành nhiều văn bản dưới luật để thực hiện.

(7) Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT tuy đã được quan tâm thực hiện, nhưng chưa đáp ứng yêu cầu thực tế; các ngành các cấp đã tham gia thực hiện nhiệm vụ tuyên truyền, tuy nhiên, không thực hiện thường xuyên, liên tục; nội dung, hình thức tuyên truyền không phù hợp với đặc điểm từng loại đối tượng, địa bàn; người dân chưa ý thức được việc chấp hành pháp luật về bảo đảm TTATGT vừa là trách nhiệm, đồng thời là quyền lợi thiết thực của mình nhằm bảo vệ tính mạng, tài sản của bản thân, gia đình và lợi ích chung của toàn xã hội.

(8) Việc ứng dụng công nghệ tiên tiến, hiện đại trong công tác bảo đảm TTATGT còn hạn chế; thiếu các quy định cụ thể và chặt chẽ về việc đầu tư, lắp đặt, quản lý, khai thác, vận hành, sử dụng hệ thống giám sát về TTATGT, ảnh hưởng đến hiệu quả của công tác chỉ huy điều khiển giao thông, phát hiện và xử lý các vi phạm về trật tự, an toàn giao thông cũng như các vấn đề về an ninh, trật tự diễn ra trên các tuyến giao thông đường bộ.

Nguyên nhân cơ bản của tồn tại, hạn chế:

- Luật Giao thông đường bộ năm 2008 hiện nay đang đồng thời điều chỉnh 3 lĩnh vực: (1) An toàn cho người tham gia giao thông; (2) Kết cấu hạ tầng giao thông; (3) Vận tải đường bộ. Cả 3 lĩnh vực này đang còn nhiều vấn đề bất cập cần phải giải quyết, đó là bảo đảm an toàn tính mạng, sức khỏe cho người tham gia giao thông, duy trì trật tự, kỷ cương khi tham gia giao thông; quy hoạch, đầu tư, xây dựng, phát triển, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng; phát triển, quản lý các hình thức kinh doanh vận tải mới phù hợp với nhu cầu xã hội... Như vậy tên gọi Luật Giao thông đường bộ là chuyên ngành nhưng nội dung, phạm vi điều chỉnh không đúng là luật chuyên ngành, dẫn đến không thể quy định đầy đủ, cụ thể, rõ ràng nhiều nội dung quan trọng thuộc cả 3 lĩnh vực, phải ban hành nhiều văn bản dưới luật để hướng dẫn, thiếu tính ổn định, tập trung, thống nhất, gây khó khăn cho việc tổ chức thực hiện và chưa đủ mạnh về pháp lý để giải quyết các vấn đề thực tiễn đặt ra cả

về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ và phát triển kết cấu hạ tầng, quản lý vận tải đường bộ.

- Theo quy định của pháp luật hiện hành, Bộ Công an có chức năng, nhiệm vụ trực tiếp tham mưu với Đảng, Nhà nước thực hiện quản lý nhà nước về an ninh, trật tự và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và thực tế lực lượng Công an là lực lượng trực tiếp, thường xuyên thực hiện công tác này, do đó về lý luận và thực tiễn, Bộ Công an phải là cơ quan tham mưu với cấp có thẩm quyền ban hành đạo luật để điều chỉnh các vấn đề về an ninh, trật tự, an toàn giao thông. Tuy nhiên, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 lại điều chỉnh đồng thời cả hai lĩnh vực là bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ và xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, quản lý vận tải đường bộ, do đó việc phân định nhiệm vụ, quyền hạn của các cơ quan chức năng về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ thiếu rõ ràng, chưa rành mạch, dẫn đến chồng chéo, tăng tổ chức bộ máy và tăng biên chế, chưa phù hợp với thực tiễn, làm giảm hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước, chưa giải quyết được thực trạng phức tạp về trật tự, an toàn giao thông đường bộ diễn ra trong nhiều năm qua.

- Về cơ sở khoa học, pháp lý và thực tiễn cho thấy quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe là quản lý hành vi trực tiếp của con người để bảo đảm về kiến thức pháp luật, kỹ năng điều khiển, xử lý tình huống nhằm phòng ngừa tai nạn giao thông và các hành vi vi phạm pháp luật khi tham gia giao thông. Bởi vì tai nạn giao thông do 3 nguyên nhân chính, gồm: (1) Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông vi phạm luật, (2) Phương tiện không bảo đảm an toàn kỹ thuật; (3) Đường sá không bảo đảm an toàn kỹ thuật, tổ chức giao thông bất hợp lý. Trong đó 90% nguyên nhân gây ra các vụ tai nạn là do lỗi của người điều khiển phương tiện, chỉ có 10% là do phương tiện và đường sá.

Hiện nay cả 3 nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông nêu trên do cơ quan về kinh tế - kỹ thuật quản lý, nhưng không có chức năng bảo đảm an ninh, an toàn. Nếu giữ nguyên như mô hình hiện nay sẽ không có đột phá về hoàn thiện thể chế, khó có thể kiểm chế được tai nạn giao thông. Trong đó nhiệm vụ thu hút nguồn lực, bảo đảm chất lượng, đồng bộ các công trình giao thông đường bộ từ quy hoạch, đầu tư, vận hành, bảo dưỡng, bảo trì là trách nhiệm chính của cơ quan quản lý về mặt kinh tế - kỹ thuật. Nếu chỉ giao cho cơ quan bảo đảm an ninh, an toàn thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, xử lý vi phạm trên đường mà không quản lý chất lượng người lái xe từ khâu đào tạo, sát

hạch, cấp giấy phép lái xe thì việc phòng ngừa tai nạn giao thông sẽ khó đạt hiệu quả.

- Trình độ năng lực, sự công tâm, khách quan và trách nhiệm trong xây dựng văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT còn nhiều hạn chế, nhiều văn bản còn mang tính cục bộ là các nguyên nhân chính của tình trạng văn bản chưa đáp ứng yêu cầu thực tế, có nhiều nội dung chồng chéo, nhất là trong phân công nhiệm vụ quản lý nhà nước.

- Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT chưa duy trì thường xuyên, liên tục, chưa phù hợp với đặc điểm từng loại đối tượng, địa bàn, chưa đến được cơ sở; người dân chưa nhận thức được việc chấp hành pháp luật về bảo đảm TTATGT vừa là trách nhiệm, vừa là quyền lợi thiết thực của mình.

V. PHƯƠNG HƯỚNG NHIỆM VỤ THỜI GIAN TỚI

1. Dự báo tình hình liên quan đến công tác bảo đảm TTATGT

Trong giai đoạn tới, đất nước sẽ có nhiều đổi mới, tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá, kinh tế xã hội sẽ phát triển nhanh, mạnh bền vững và hội nhập sâu rộng với kinh tế thế giới, tình hình an ninh, chính trị, trật tự, an toàn giao thông có nhiều yếu tố mới, phức tạp hơn. Giao thông vận tải sẽ phát triển mạnh mẽ cùng tốc độ tăng trưởng kinh tế, với nhiều loại hình, phương tiện giao thông tiếp tục gia tăng, trong khi kết cấu hạ tầng chưa thể đáp ứng kịp, tổ chức giao thông thiếu khoa học, quỹ đất dành cho giao thông (cả giao thông động và giao thông tĩnh) thiếu và mất cân đối, nhất là giao thông đô thị.

Khủng bố, biểu tình trái pháp luật, lợi dụng hoạt động giao thông để gây rối an ninh, trật tự và phạm tội có nguy cơ thường trực trên các tuyến giao thông; công nghệ thông tin phát triển mạnh mẽ làm thay đổi nhiều vấn đề trong xã hội; phương tiện giao thông cá nhân (ôtô, xe máy, xe máy điện) tăng quá nhanh, ý thức tự giác chấp hành các quy định về bảo đảm TTATGT của người tham gia giao thông chưa được cải thiện nhiều; quản lý nhà nước về TTATGT còn hạn chế, trong khi lực lượng trực tiếp thực thi nhiệm vụ không được tăng biên chế, chưa được chính quy, hiện đại,... Đó là những vấn đề đặt ra cho công tác bảo đảm TTATGT và khắc phục ùn tắc giao thông trong giai đoạn tới.

2. Quán triệt quan điểm chỉ đạo của Đảng liên quan đến công tác bảo đảm TTATGT

Văn kiện Đại hội XIII của Đảng nhấn mạnh mục tiêu tăng cường quốc phòng, an ninh, bảo vệ Tổ quốc nhằm giữ vững môi trường hòa bình, ổn định chính trị, an ninh quốc gia, an ninh con người. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông là một nội dung của công tác bảo đảm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, là một trong 5 quan điểm, 10 nhiệm vụ, giải pháp trong Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 để xây dựng xã hội trật tự, kỷ cương, an toàn, lành mạnh, bảo đảm cuộc sống bình yên, hạnh phúc của Nhân dân, chính là cụ thể hóa nội hàm an ninh con người mà Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XIII đề cập.

3. Phương hướng nhiệm vụ

Để bảo đảm trật TTATGT, giảm tai nạn giao thông bền vững, khắc phục ùn tắc giao thông trong thời gian tới cần tập trung thực hiện một số công tác trọng tâm sau:

3.1. Tiếp tục hoàn thiện hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật quy định về bảo đảm TTATGT, trong đó, xây dựng 02 Luật mới là Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Luật Đường bộ; 02 dự án Luật mới này sẽ thay thế Luật Giao thông đường bộ năm 2008 để điều chỉnh chuyên sâu và tạo hành lang pháp lý đủ mạnh về công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, công tác đầu tư, xây dựng, phát triển, quản lý kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; quy định rõ trách nhiệm của các bộ, ngành, chính quyền địa phương các cấp trong quản lý nhà nước đối với từng lĩnh vực *(theo đúng 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" đúng với tinh thần Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Khóa XII)*, nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước.

3.2. Nâng cao hiệu quả công tác quản lý nhà nước về bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông, tạo bước đột phá thông qua triển khai áp dụng đồng bộ các giải pháp, cơ chế, chính sách, quy định các chế tài đủ mạnh nhằm chuyển biến ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông, qua đó sẽ tác động trực tiếp việc làm giảm các hành vi vi phạm, làm giảm tai nạn giao thông và các vấn đề phức tạp về an ninh, trật tự trên tuyến giao thông.

3.3. Xây dựng và hoàn thiện cơ sở dữ liệu về TTATGT theo công nghệ hiện đại, có kết nối đồng bộ và chia sẻ các dữ liệu dùng chung về TTATGT

(quản lý giấy phép lái xe, quản lý lái xe, quản lý phương tiện giao thông; xử lý vi phạm TTATGT, kiểm định phương tiện, kết quả từ thiết bị giám sát hành trình xe ô tô, dữ liệu về tai nạn giao thông...) để đáp ứng yêu cầu quản lý nhà nước về TTATGT và an ninh, trật tự, an toàn xã hội, phòng ngừa, phát hiện tội phạm.

3.4. Tập trung tuyên truyền, giáo dục kiến thức, kỹ năng tham gia giao thông an toàn nhằm nâng cao ý thức tự giác chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông, xây dựng văn hóa giao thông trong toàn dân; tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ trong tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn giao thông kết hợp với tuyên truyền hệ thống thông tin cơ sở; hoàn thiện và chuyên nghiệp hóa việc giáo dục an toàn giao thông trong trường học.

3.5. Chú trọng ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại trong công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm; trong đó, khai thác sử dụng thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, xây dựng và sử dụng có hiệu quả hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT trên các tuyến cao tốc, tại khu vực đô thị và tuyến quốc lộ trọng điểm. Thực hiện công khai, minh bạch trong hoạt động bảo đảm TTATGT.

3.6. Tiếp tục hiện đại hóa phương tiện, trang thiết bị phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm bảo đảm TTATGT.

3.7. Nâng cao năng lực của đội ngũ cán bộ đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới. Tăng cường sự phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương, các tổ chức chính trị - xã hội trong công tác bảo đảm TTATGT./.

Nơi nhận:

- Thủ tướng Chính phủ;
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Ủy ban Quốc phòng và An ninh của Quốc hội;
- Ủy ban Pháp luật của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ;
- Ban soạn thảo, Tổ biên tập;
- Lưu: VT, C08.

BỘ TRƯỞNG

(Đã ký)

Đại tướng Tô Lâm

BÁO CÁO

**Đánh giá tác động của chính sách trong dự án Luật Trật tự,
an toàn giao thông đường bộ**

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2020, Bộ Công an báo cáo đánh giá tác động của chính sách trong dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ như sau:

I. Xác định vấn đề bất cập tổng quan

1. Bối cảnh xây dựng các chính sách trong dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được Quốc hội khóa XII kỳ họp thứ 4 thông qua ngày 13 tháng 11 năm 2008, có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2009 thay thế Luật Giao thông đường bộ năm 2001. Luật được xây dựng trên nguyên tắc bảo đảm tính kế thừa các nội dung của Luật Giao thông đường bộ năm 2001 với nhiều điểm mới và những quy định cụ thể, chặt chẽ hơn. Với nhiệm vụ được giao, hàng năm Bộ Công an đều có báo cáo tổng kết về công tác quản lý, điều hành của Bộ, trong đó có kết quả thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật. Từ kết quả của công tác quản lý, điều hành, kết quả rà soát các văn bản có liên quan và thực tiễn đòi hỏi của quá trình phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm an ninh, trật tự, Bộ Công an nhận thấy có nhiều vấn đề bất cập cần giải quyết để đáp ứng yêu cầu thực tiễn của công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình hiện nay, cụ thể như sau:

Thứ nhất, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đồng thời điều chỉnh hai lĩnh vực khác nhau là: Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (*thuộc lĩnh vực an ninh, trật tự, an toàn xã hội*) và xây dựng, phát triển, quản lý kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, quản lý vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ (*thuộc lĩnh vực kinh tế - kỹ thuật*), đây là hai lĩnh vực rất lớn và khác nhau nhưng lại được điều chỉnh trong cùng một đạo luật dẫn đến không thể quy định đầy đủ, cụ

thể, rõ ràng nhiều nội dung quan trọng thuộc cả hai lĩnh vực, chưa đáp ứng yêu cầu thực tiễn, như: (1) Quy tắc giao thông còn chung chung, thiếu cụ thể, rõ ràng và sát thực tiễn; (2) Chưa có các chính sách, kế hoạch cụ thể về phát triển phương tiện để đảm bảo đồng bộ với sự phát triển của cơ sở hạ tầng, điều kiện kinh tế - xã hội Việt Nam; (3) Công tác quản lý nhà nước về sát hạch, cấp giấy phép lái xe, quản lý giấy phép lái xe và người lái xe sau sát hạch đã bộc lộ nhiều sơ hở, bất cập, nhiều lái xe chưa đảm bảo yêu cầu về trình độ, kỹ năng, đạo đức lái xe. Sau khi được cấp giấy phép lái xe thì người lái xe gần như bị “bỏ ngỏ” không có cơ quan nào chịu trách nhiệm chính trong việc theo dõi quá trình chấp hành pháp luật; (4) Chưa quy định cụ thể và đầy đủ về các biện pháp tổ chức an toàn giao thông, chỉ huy, điều khiển giao thông, giải quyết ùn tắc giao thông; nhiều bất cập về tổ chức giao thông là nguyên nhân chính gây ra tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông tuy đã được lực lượng Công an kiến nghị nhiều lần nhưng chậm được giải quyết; (5) Chưa quy định cụ thể, đầy đủ, rõ ràng về biện pháp, trách nhiệm giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của cơ quan Công an, Y tế, Bảo hiểm, cơ quan khai thác, bảo trì đường bộ, đăng kiểm, Ủy ban nhân dân các cấp và các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan; (6) Chưa có chính sách cụ thể, rõ ràng về quản lý, sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, trung tâm chỉ huy, điều khiển giao thông và chưa xác định cơ quan chịu trách nhiệm chính trong công tác này; (7) Việc xác định cơ quan chịu trách nhiệm chính, cơ quan chịu trách nhiệm phối hợp và cơ chế phối hợp giữa các cơ quan trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ chưa rõ ràng, rành mạch dẫn đến chồng chéo khi tổ chức thực hiện.

Thứ hai, kỹ năng điều khiển phương tiện, ý thức chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông của nhiều người tham gia giao thông còn rất kém; vi phạm trật tự, an toàn giao thông, tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông và chống người thi hành công vụ diễn biến hết sức phức tạp. Theo thống kê của Bộ Công an, từ năm 2009 đến nay: Đã xảy ra 378.147 vụ, làm chết 123.193 người (trung bình hàng năm gần 10.000 người chết, chủ yếu trong độ tuổi lao động), bị thương 367.551 người¹, gây thiệt hại rất lớn về tài sản, so với thế giới, tai nạn giao thông Việt Nam ở mức cao, trong đó *nguyên nhân gây tai nạn giao thông*

¹ Số liệu tai nạn giao thông tính đến tháng 06 năm 2023.

đường bộ do lỗi vi phạm của người tham gia giao thông là chủ yếu chiếm trên 90% số vụ; do an toàn kỹ thuật phương tiện và công trình giao thông đường bộ chỉ chiếm gần 10% số vụ.

Thứ ba, thực tiễn tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam ngày càng diễn biến phức tạp, các hành vi vi phạm không chỉ đơn thuần về giao thông mà còn liên quan đến các vấn đề gây mất an ninh, trật tự, như: tụ tập đông người, biểu tình trái pháp luật trên các tuyến giao thông (vụ biểu tình phản đối công ty Formosa trên tuyến quốc lộ 1A vào các năm 2016, 2017; biểu tình phản đối dự Luật Đặc khu trên tuyến quốc lộ 1A tại Bình Thuận vào năm 2018...); tụ tập gây cản trở giao thông tại các trạm thu phí BOT trên các tuyến quốc lộ trọng điểm; nhiều loại tội phạm như ma túy, cướp, cướp giật, trộm cắp, vận chuyển trái phép vũ khí, chất nổ... đều diễn ra trên các tuyến giao thông đường bộ; đã phát hiện, bắt và bàn giao cho các cơ quan chức năng xử lý theo thẩm quyền 48.330 đối tượng phạm pháp hình sự. Dự báo trong thời gian tới, khủng bố, biểu tình trái pháp luật, lợi dụng hoạt động giao thông để gây rối an ninh, trật tự và phạm tội có nguy cơ thường trực trên các tuyến giao thông đường bộ.

Thứ tư, kinh nghiệm lập pháp của một số nước trên thế giới, như: Hàn Quốc, Nhật Bản, Singapore, Đức, Nga, Australia... thì các nội dung liên quan đến bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ được quy định trong đạo luật riêng, tách bạch với đạo luật về xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và quản lý kinh doanh vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ. Theo đó, vấn đề phát triển hạ tầng phải có cơ chế riêng để thu hút nguồn lực đầu tư, vấn đề trật tự, an toàn giao thông phải có đạo luật chuyên sâu điều chỉnh. Kinh nghiệm của các nước nêu trên hoàn toàn có thể áp dụng phù hợp với điều kiện Việt Nam.

Từ những phân tích ở trên cho thấy việc xây dựng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ để điều chỉnh chuyên sâu các nội dung về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, tách bạch với lĩnh vực đầu tư, xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, vận tải đường bộ, trên cơ sở kế thừa Luật Giao thông đường bộ năm 2008, luật hóa một số quy định ở các văn bản dưới luật và bổ sung một số quy định mới, tạo ra một hành lang pháp lý để giải quyết những vấn đề cấp bách thực tiễn đang đặt ra trong tình hình hiện nay về trật tự, an toàn giao thông là rất cần thiết.

2. Mục tiêu ban hành chính sách

- Bảo đảm an toàn về tính mạng, sức khỏe cho người tham gia giao thông, góp phần bảo đảm tốt hơn quyền con người theo quy định của Hiến pháp năm 2013 và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; giảm ùn tắc giao thông gắn với bảo vệ môi trường; xây dựng văn hóa giao thông văn minh tiệm cận dần đến văn minh giao thông của các quốc gia tiên tiến trên thế giới.

- Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại để nâng cao hiệu quả công tác, tăng cường tính công khai, minh bạch; cải cách thủ tục hành chính tạo thuận lợi cho Nhân dân.

- Thực hiện nghiêm chủ trương, đường lối của Đảng, Nhà nước về tinh gọn tổ chức bộ máy theo tinh thần 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. Phân công và xác định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của các bộ, ngành có liên quan, góp phần nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

II. Đánh giá tác động của chính sách

Qua quá trình xây dựng, tiếp thu các ý kiến tham gia góp ý, Bộ Công an xác định có 07 chính sách trong dự án Luật được đánh giá tác động, bao gồm:

(1) *Chính sách 1:* Quy tắc giao thông đường bộ.

(2) *Chính sách 2:* Phương tiện giao thông đường bộ.

(3) *Chính sách 3:* Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

(4) *Chính sách 4:* Tuân tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

(5) *Chính sách 5:* Chỉ huy điều khiển giao thông, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

(6) *Chính sách 6:* Giải quyết tai nạn giao thông đường bộ.

(7) *Chính sách 7:* Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

1. Chính sách 1: Quy tắc giao thông đường bộ

1.1. Xác định vấn đề

Một số quy định của Luật Giao thông đường bộ hiện hành chưa nội luật hóa đầy đủ quy định trong Công ước Viên năm 1968 về Giao thông đường bộ; quy tắc

giao thông còn thiếu, chung chung, chưa cụ thể, rõ ràng và sát thực tiễn, như: Thiếu quy định bắt buộc thắt dây an toàn đối với người điều khiển và người được chở trên xe ô tô tại những chỗ có trang bị dây an toàn; thiếu quy định phải dừng lại quan sát trước khi nhập từ đường nhánh vào đường chính; chưa quy định cụ thể, đầy đủ về quy tắc nhường đường cho trẻ em, người già, người khuyết tật, người đi bộ, quy tắc dừng, đỗ xe, chuyển hướng, vượt xe, đi theo làn, sử dụng đèn tín hiệu, mở cửa xe... dẫn đến khó khăn về nhận thức và thực thi pháp luật. Theo thống kê, lỗi vi phạm quy tắc giao thông là nguyên nhân chủ yếu trong các vụ tai nạn giao thông (chiếm khoảng 80%) và cũng là một trong những nguyên nhân gây nên tình trạng đi lại mất trật tự, ùn tắc giao thông.

1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

- Khắc phục các tồn tại của Luật Giao thông đường bộ năm 2008; đảm bảo sự phù hợp với các điều ước quốc tế mà Việt Nam đã tham gia, ký kết; phù hợp với tình hình thực tiễn, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân tham gia giao thông, đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Đảm bảo được quyền, nghĩa vụ của người tham gia giao thông, bảo đảm trật tự, an toàn xã hội về giao thông đường bộ, phòng ngừa các hành vi gây tai nạn giao thông.

- Xác định rõ trách nhiệm của công dân, các cơ quan quản lý nhà nước trong việc giải quyết ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông.

1.3. Phương án lựa chọn

Có 02 phương án như sau:

Phương án 1A: Giữ nguyên hiện trạng.

Phương án 1B: Quy định trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

1.4. Tác động của phương án lựa chọn

1.4.1. Phương án 1A:

a) Tác động tích cực: Không có tác động tích cực.

b) Tác động tiêu cực:

- Tác động về kinh tế: Các quy tắc giao thông hiện hành còn thiếu và chưa phù hợp tạo ra nguy cơ gây tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông, nếu xảy ra

sẽ gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe cho người tham gia giao thông, môi trường sống thiếu an toàn, ảnh hưởng đến nguồn lao động của xã hội, gây thiệt hại về kinh tế cho nhà nước và người dân vì phải chi trả chi phí điều trị, chữa bệnh, mất nguồn nhân lực trong độ tuổi lao động, các hoạt động về kinh tế - xã hội, môi trường sống bị ảnh hưởng do ùn tắc giao thông gây ra.

- Tác động về xã hội: Không tạo được sự thuận lợi, an toàn cho người dân, doanh nghiệp khi tham gia giao thông và tham gia hoạt động vận tải đường bộ; có thể tạo ra sự tranh chấp, tranh cãi trong quá trình giải quyết quyền và lợi ích các bên khi xảy ra tai nạn giao thông; tạo thói quen xấu khi tham gia giao thông, khó khăn trong việc xây dựng nền giao thông văn minh, các đô thị thông minh trong tương lai.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: Chưa giải quyết được tận gốc vấn đề, các quy định này vẫn nằm trong Luật Giao thông đường bộ và nhiều văn bản dưới luật, dẫn đến hiệu quả thi hành pháp luật chưa cao, thiếu tính ổn định, tập trung, thống nhất do phải ban hành mới hoặc sửa đổi, bổ sung nhiều văn bản dưới luật để tổ chức thực hiện, không phù hợp với xu hướng luật hóa các quy định. Chưa nội luật hóa các quy định để phù hợp với các điều ước quốc tế mà Việt Nam đã tham gia như đã phân tích ở phần mục tiêu của chính sách này.

1.4.2. Phương án 1B:

a) Tác động tích cực:

- Tác động về kinh tế:

+ Giảm thiểu các thiệt hại về chi phí kinh tế, nguồn lực lao động thông qua việc giảm tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông do người dân chấp hành tốt các quy tắc giao thông đã được quy định trong luật.

+ Việc sửa đổi, bổ sung các quy tắc giao thông sẽ bảo đảm các quy tắc xử sự khi tham gia giao thông được rõ ràng, đầy đủ, dễ hiểu và văn minh hơn, không làm phát sinh chi phí cho người dân và doanh nghiệp.

- Tác động về xã hội:

+ Tạo được sự thuận lợi, an toàn cho người dân, doanh nghiệp khi tham gia giao thông và tham gia hoạt động vận tải đường bộ.

+ Tạo thói quen tốt khi tham gia giao thông, góp phần quan trọng trong việc xây dựng nền giao thông văn minh, các đô thị thông minh trong tương lai.

- Tác động về giới: Chính sách không làm ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

- Tác động của thủ tục hành chính: Chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Đảm bảo quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

+ Tạo sự thống nhất trong hệ thống pháp luật; sự rõ ràng, dễ hiểu trong các khái niệm liên quan đến quy tắc giao thông phù hợp với điều kiện Việt Nam, đảm bảo việc chấp hành của người dân và việc thực thi của lực lượng chức năng.

+ Phù hợp với các điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia.

b) Tác động tiêu cực: Chưa xác định có tác động tiêu cực.

1.5. Trên cơ sở đánh giá các phương án nêu trên, cơ quan soạn thảo đề xuất lựa chọn Phương án 1B vì những ưu điểm so với Phương án 1A.

Thẩm quyền ban hành chính sách: Chính sách này sẽ được Quốc hội quy định tại Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

2. Chính sách 2: Phương tiện giao thông đường bộ

2.1. Xác định vấn đề

Phương tiện tham gia giao thông là một trong 3 thành tố chính của hoạt động giao thông đường bộ có liên quan trực tiếp đến trật tự, an toàn giao thông. Với số lượng phương tiện và cơ cấu vận tải đường bộ chiếm tỷ trọng lớn, phương tiện khi tham gia giao thông phải được quản lý chặt chẽ để phòng ngừa tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông, gắn trách nhiệm của chủ phương tiện trong việc thực hiện nghĩa vụ pháp lý khi vi phạm hành chính có liên quan đến phương tiện. Theo Bộ luật Dân sự, phương tiện giao thông cơ giới đường bộ là nguồn nguy hiểm cao độ vì tiềm ẩn nguy cơ dẫn đến tai nạn giao thông và thường được tội phạm lợi dụng tiến hành các hành vi phạm tội, như: Khủng bố,

biểu tình, gây rối, giết người, vận chuyển ma túy, hàng cấm, hàng lậu, cướp giết, buôn bán người..., theo thống kê hầu hết các vụ vi phạm và tai nạn giao thông đường bộ đều liên quan đến người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới. Quản lý phương tiện là nội dung quan trọng để gắn trách nhiệm của chủ phương tiện, người điều khiển phương tiện khi phương tiện tham gia giao thông, phục vụ công tác nghiệp vụ giải quyết các tình huống, sự cố, phân luồng, phân tuyến, hướng dẫn điều hành giao thông. Thông qua công tác đăng ký, quản lý phương tiện có thể nhanh chóng xác minh truy nguyên đối tượng sử dụng phương tiện để phạm tội, hợp thức hóa, sử dụng xe gian, xe lậu... Trong khi đó, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa quy định các nội dung mang tính nguyên tắc về công tác đăng ký, quản lý phương tiện, trách nhiệm của chủ phương tiện.

2.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Ban hành các quy định mang tính nguyên tắc về công tác đăng ký, quản lý phương tiện trên cơ sở tăng cường ứng dụng công nghệ hiện đại bảo đảm nâng cao hiệu quả công tác quản lý nhà nước đối với phương tiện, có sự kết nối, chia sẻ liên thông dữ liệu với các ngành có liên quan như Thuế, Hải quan, Đăng kiểm..., đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, tăng cường tính công khai, minh bạch, vì mục tiêu phục vụ Nhân dân ngày càng tốt hơn.

2.3. Phương án lựa chọn

Có 02 phương án như sau:

Phương án 1A: Giữ nguyên hiện trạng.

Phương án 1B: Quy định trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

2.4. Tác động của phương án lựa chọn

2.4.1. Phương án 1A:

a) Tác động tích cực: Không có tác động tích cực.

b) Tác động tiêu cực: Việc không quy định các nội dung mang tính nguyên tắc của công tác đăng ký xe như Luật Giao thông đường bộ năm 2008 hiện nay dẫn đến thiếu những khung pháp lý cơ bản là định hướng để quản lý phương tiện giao thông, ràng buộc trách nhiệm pháp lý của chủ phương tiện đối với nhà nước; nhà nước sẽ bị thất thu khoản thuế, lệ phí do việc mua bán

phương tiện không làm thủ tục sang tên, chuyển quyền sở hữu; không truy cứu được trách nhiệm đến cùng của chủ phương tiện khi phương tiện có liên quan đến vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông (như việc phát hiện vi phạm qua hệ thống giám sát trên các tuyến đường), dẫn đến tình trạng chủ phương tiện có thể tìm cách trốn tránh nghĩa vụ chấp hành quyết định xử phạt, như vậy hiệu lực pháp luật không nghiêm, tạo tâm lý, ý thức coi thường pháp luật.

2.4.2. Phương án 1B:

a) Tác động tích cực:

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Phòng ngừa, hạn chế các loại tội phạm và vi phạm pháp luật lợi dụng phương tiện giao thông để hoạt động.

+ Cung cấp cơ sở khoa học cho việc lập quy hoạch, kế hoạch phát triển phương tiện tham gia giao thông cho phù hợp nhằm hạn chế ùn tắc giao thông, phát triển kinh tế.

+ Đảm bảo được việc tuân thủ pháp luật, đáp ứng yêu cầu ngày càng cao về quản lý nhà nước về giao thông đường bộ.

+ Làm cơ sở để công khai, minh bạch, hiện đại hóa công tác quản lý phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

+ Tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp và các bên có liên quan tiếp cận thông tin phương tiện giao thông dễ dàng và thuận tiện hơn.

- Tác động về giới: Chính sách không làm ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

- Tác động của thủ tục hành chính: Có bản đánh giá thủ tục hành chính kèm theo.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Đảm bảo quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

+ Tác động tới các quy định của pháp luật: tạo sự thống nhất, đầy đủ, minh bạch trong hệ thống pháp luật.

b) Tác động tiêu cực: Phát sinh chi phí trang thiết bị, sản xuất biển số, in phôi giấy đăng ký xe... khi ban hành những quy định mới, tuy nhiên đây là các chi phí thuộc dự toán ngân sách hàng năm của Bộ Công an và Ủy ban nhân dân các địa phương, thuộc danh mục kinh phí bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

2.5. Trên cơ sở đánh giá các phương án nêu trên, cơ quan soạn thảo đề xuất lựa chọn Phương án 1B vì những ưu điểm so với Phương án 1A.

Thẩm quyền ban hành chính sách: Chính sách này sẽ được Quốc hội quy định tại Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

3. Chính sách 3: Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

3.1. Xác định vấn đề

- Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông là chủ thể mang tính quyết định đến sự an toàn, bởi liên quan chặt chẽ đến các yếu tố như khả năng nhận thức và năng lực hành vi, kỹ năng lái xe, kỹ năng phán đoán, xử lý tình huống, điều kiện sức khỏe, trạng thái tâm lý, quá trình chấp hành pháp luật về hình sự, hành chính... Khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông phải hiểu và chấp hành các quy định của pháp luật để lưu thông an toàn, bảo đảm tính mạng, sức khỏe cho mình và cho những người tham gia giao thông khác (theo thống kê, nguyên nhân do lỗi chủ quan của người tham gia giao thông chiếm gần 90% tổng số nguyên nhân các vụ tai nạn giao thông đường bộ, trong đó có nguyên nhân thiếu kỹ năng cơ bản phải được đào tạo để xử lý tình huống; có trên 50% các vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng liên quan đến xe kinh doanh vận tải, trong đó nhiều vụ tai nạn giao thông thảm khốc làm chết, bị thương nhiều người, nguyên nhân là do người lái xe ngủ gật, sử dụng chất ma túy, rượu, bia...). Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông cũng có thể là chủ thể liên quan trực tiếp đến các vụ việc gây mất an ninh, trật tự trên đường giao thông, sử dụng phương tiện vào các mục đích phạm tội. *Vì vậy, việc quản lý người điều khiển phương tiện giao thông là quản lý hành vi của con người*, phải thực hiện đồng bộ, thường xuyên, liên tục từ khâu đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe đến quản lý quá trình chấp hành pháp luật của người lái xe sau khi được cấp giấy phép lái xe, không đơn thuần là quản lý hành chính đối

với giấy phép lái xe tương tự như việc quản lý các loại giấy phép, chứng chỉ thông thường khác.

- Một số quy định liên quan đến điều kiện của người điều khiển phương tiện trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 còn bất cập và đang tồn tại ở Thông tư của nhiều bộ (Công an, Giao thông vận tải, Y tế...), như: về các loại giấy phép, chứng chỉ điều khiển phù hợp với từng loại phương tiện, về tuổi, sức khỏe của người lái xe, về sát hạch cấp giấy phép lái xe, quản lý cấp mới, cấp lại, cấp đổi giấy phép lái xe.

- Thực tiễn triển khai thực hiện đã bộc lộ nhiều kẽ hở trong công tác quản lý, nhiều lái xe chưa đảm bảo yêu cầu về trình độ, kỹ năng, đạo đức lái xe. Đồng thời, Luật chưa quy định quản lý quá trình chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông của người được cấp giấy phép lái xe, dẫn đến khi được cấp giấy phép lái xe thì người lái xe gần như bị “bỏ ngõ” không cơ quan nào chịu trách nhiệm chính trong việc quản lý, giám sát quá trình chấp hành pháp luật của người lái xe.

- Nội dung, chương trình đào tạo lái xe còn bị nhiều cơ sở đào tạo cắt xén, đào tạo không đầy đủ, kỹ càng về kiến thức pháp luật và đặc biệt là kỹ năng điều khiển từng loại phương tiện giao thông trên sa hình và ở đường trường.

- Hiện nay chưa có quy định cụ thể về độ tuổi được đăng ký học lái xe; chưa quy định việc người học lái xe được lựa chọn cơ sở đào tạo lái xe, giáo viên dạy lái theo yêu cầu, được đào tạo hoặc lựa chọn hình thức tự học các kiến thức về pháp luật giao thông đường bộ, người được cơ sở đào tạo xác nhận đã hoàn thành chương trình đào tạo, được lựa chọn và đăng ký với cơ quan quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe để tham dự kỳ sát hạch. Chưa thực hiện việc công khai kết quả đào tạo, sát hạch lái xe...

3.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

- Luật hóa quy định nguyên tắc về đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe, quản lý quá trình chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông của người được cấp giấy phép lái xe bảo đảm chặt chẽ hơn, theo hướng đẩy mạnh xã hội hóa công tác đào tạo lái xe để huy động các tổ chức, cá nhân có đủ điều kiện tham gia như kinh nghiệm nhiều quốc gia đang thực hiện, quản lý chặt chẽ hơn

điều kiện thi, sát hạch, cấp giấy phép lái xe và theo dõi quá trình chấp hành pháp luật của người lái xe sau khi được cấp giấy phép trên hệ thống cơ sở dữ liệu xử lý vi phạm có kết nối, liên thông với các cơ sở dữ liệu liên quan.

- Nâng cao nhận thức và ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông, thành thạo các kỹ năng điều khiển phương tiện để tham gia giao thông an toàn, phòng ngừa, giảm thiểu tai nạn giao thông, theo đó giảm chi phí xã hội giải quyết hậu quả của tai nạn giao thông.

- Quy định độ tuổi, sức khỏe lái xe phù hợp với các hạng giấy phép lái xe, đồng bộ với hệ thống pháp luật.

- Quy định việc người học lái xe được lựa chọn cơ sở đào tạo lái xe, giáo viên dạy lái theo yêu cầu, được đào tạo hoặc lựa chọn hình thức tự học các kiến thức về pháp luật giao thông đường bộ, người được cơ sở đào tạo xác nhận đã hoàn thành chương trình đào tạo, được lựa chọn và đăng ký với cơ quan quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe để tham dự kỳ sát hạch. Thực hiện việc công khai kết quả đào tạo, sát hạch lái xe...

3.3. Phương án lựa chọn

Có 02 phương án như sau:

Phương án 1A: Giữ nguyên hiện trạng.

Phương án 1B: Quy định trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

3.4. Tác động của phương án lựa chọn

3.4.1. Phương án 1A:

a) Tác động tích cực: Không có tác động tích cực.

b) Tác động tiêu cực:

- Tác động về kinh tế - xã hội: Tiềm ẩn các vụ tai nạn giao thông do điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông chưa đảm bảo, trình độ hiểu biết pháp luật về giao thông đường bộ, kỹ năng điều khiển phương tiện hạn chế, văn hóa, đạo đức lái xe kém. Nhà nước và người dân phải chi trả chi phí khắc phục hậu quả tai nạn giao thông, cấp cứu, khám, chữa bệnh, thiệt hại về nguồn nhân lực lao động...

- Tác động về giới: Giữ nguyên quy định về độ tuổi của người lái xe như hiện tại (tuổi tối đa của người lái xe ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi là 50 tuổi đối với nữ và 55 tuổi đối với nam) quy định này không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng quyền, lợi ích của mỗi giới vì đây là loại phương tiện chở số người lớn, tính chất nguy hiểm cao, người lái xe phải đảm bảo các tiêu chuẩn về sức khỏe để đảm bảo an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật trong nước.

3.4.2. Phương án 1B:

a) Tác động tích cực:

- Tác động về kinh tế-xã hội:

+ Quản lý tốt người điều khiển phương tiện sẽ đảm bảo an toàn giao thông, giảm số lượng các vụ tai nạn giao thông, giảm số người chết, người bị thương từ đó giúp giảm chi phí xã hội giải quyết hậu quả của tai nạn giao thông.

+ Đảm bảo quyền lợi của người lái xe Việt Nam khi tham gia giao thông tại các nước gia nhập Công ước Viên về giao thông đường bộ năm 1968, sử dụng giấy phép lái xe quốc tế do Việt Nam cấp. Tăng cường tính hội nhập của quốc gia đối với khu vực và quốc tế, tạo điều kiện thuận lợi cho người nước ngoài làm việc, học tập, cư trú tại Việt Nam tham gia học, thi để được cấp giấy phép lái xe của Việt Nam.

+ Nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước.

- Tác động của thủ tục hành chính: Có bản đánh giá thủ tục hành chính kèm theo.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Chính sách này đảm bảo quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp.

+ Tác động tới các quy định của pháp luật: Tạo sự thống nhất, đầy đủ, minh bạch trong hệ thống pháp luật.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: Tạo sự phù hợp với Công ước Viên 1968 về Giao thông đường bộ; phù hợp với các điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia.

b) Tác động tiêu cực: Hiện nay theo quy định của Luật Đầu tư thì kinh doanh dịch vụ đào tạo lái xe, dịch vụ sát hạch lái xe là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện, theo đó các cơ sở đào tạo lái xe, các trung tâm sát hạch lái xe được xã hội hóa, các tổ chức, cá nhân có đủ điều kiện theo quy định của pháp luật được tham gia đầu tư vào lĩnh vực này, nên nhà nước sẽ tiết giảm được chi phí về đầu tư, về cơ sở vật chất; việc phát sinh các chi phí khác trong quá trình thực hiện là không nhiều, chủ yếu là chi phí liên quan đến quản lý giấy phép lái xe (trang thiết bị, cơ sở dữ liệu) tuy nhiên hiện nay nhiều cơ sở dữ liệu đã được đầu tư và đang hoạt động, chỉ có một số cơ sở dữ liệu cần nâng cấp bổ sung và đây là các chi phí thuộc dự toán ngân sách hàng năm của các bộ và ủy ban nhân dân các địa phương. Đối với người dân tham gia học lái xe, tham gia kỳ sát hạch để cấp giấy phép lái xe, làm thủ tục cấp đổi, cấp lại giấy phép lái xe phải đóng các khoản chi phí theo quy định của nhà nước, các khoản chi phí này hiện đang thực hiện ổn định và chưa thay đổi.

3.5. Trên cơ sở đánh giá các phương án nêu trên, cơ quan soạn thảo đề xuất lựa chọn Phương án 1B vì những ưu điểm so với Phương án 1A.

Thẩm quyền ban hành chính sách: Chính sách này sẽ được Quốc hội quy định tại Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

4. Chính sách 4: Tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

4.1. Xác định vấn đề

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa quy định cụ thể về chính sách tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại trong công tác giám sát, phát hiện, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông; chưa quy định cụ thể cơ chế về nguyên tắc quản lý, khai thác, sử dụng trung tâm giám sát, điều khiển giao thông; việc kết hợp giữa nguồn thông tin từ hệ thống camera giám sát giao thông, thông tin do các tổ chức, cá nhân cung cấp, thông tin được kết nối, chia sẻ, cung cấp từ dữ liệu thiết bị giám sát hành trình, dữ liệu hình ảnh camera của các phương tiện kinh doanh vận tải, của các trung tâm quản lý điều hành giao thông; việc kết nối, liên thông cơ sở dữ liệu xử lý vi phạm của ngành Công an với cơ sở dữ liệu của các bộ, ngành khác để phục vụ công tác quản lý nhà nước.

Tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm có tác động trực tiếp đến quyền của

người dân, thể hiện trong các hoạt động dừng phương tiện, kiểm tra, kiểm soát giấy tờ của phương tiện, người điều khiển phương tiện, hàng hóa, hành khách được chở trên phương tiện... nhưng hiện đang mới chỉ quy định tại thông tư của Bộ Công an, do đó cần phải luật hóa quy định bảo đảm chặt chẽ, công khai, vừa bảo đảm quyền của người dân đồng thời tạo hàng lang pháp lý rõ ràng, đầy đủ cho lực lượng thực thi công vụ, khắc phục tình trạng coi thường pháp luật, chống đối người thi hành công vụ, trốn tránh nghĩa vụ chấp hành quyết định xử phạt... như hiện nay.

4.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Nâng cao hiệu quả công tác phòng ngừa, phát hiện, xử lý vi phạm; cải cách căn bản phương thức tuần tra, kiểm tra theo xu hướng hiện đại hóa, tiết kiệm chi phí cho nhà nước, đồng thời nâng cao hiệu lực và tính nghiêm minh của pháp luật, góp phần tạo chuyển biến căn bản về ý thức và trách nhiệm của các chủ thể trong việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông; tiến tới xây dựng một xã hội thượng tôn pháp luật.

4.3. Phương án lựa chọn

Có 02 phương án như sau:

Phương án 1A: Giữ nguyên hiện trạng.

Phương án 1B: Quy định trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

4.4. Tác động của phương án lựa chọn

4.4.1. Phương án 1A:

a) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Việc nhà nước đầu tư lắp đặt hệ thống giám sát, xử lý vi phạm về trật tự, an toàn giao thông, tăng cường áp dụng xử phạt “ngủi” nhưng không có cơ chế, biện pháp cưỡng chế hiệu quả, tỷ lệ người vi phạm nhận được thông báo của cơ quan chức năng đến chấp hành quyết định xử phạt còn thấp sẽ dẫn đến lãng phí trong đầu tư.

- Không nâng cao được ý thức của người tham gia giao thông, vì thiếu cơ chế giám sát đủ mạnh, dẫn đến tình trạng vi phạm luật, tai nạn, ùn tắc giao thông

và chống đối lực lượng thực thi công vụ không được giải quyết cơ bản, gây mất trật tự, an toàn xã hội, ảnh hưởng đến các hoạt động kinh tế - xã hội.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: Phải ban hành văn bản dưới luật để tổ chức thực hiện, hiệu lực pháp lý còn hạn chế, không phù hợp với xu hướng luật hóa.

4.4.2. Phương án 1B:

a) Tác động tích cực:

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Việc nâng cao ý thức chấp hành pháp luật giao thông đường bộ của người tham gia giao thông, góp phần giảm vi phạm, theo đó giảm tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông, đồng nghĩa với việc giảm chi phí kinh tế cho nhà nước, người dân, bảo đảm tính mạng, sức khỏe cho người dân, duy trì an sinh xã hội tốt hơn, không bị mất nguồn lao động do tai nạn gây ra.

+ Nâng cao hiệu quả khai thác, sử dụng của các phương tiện, thiết bị kỹ thuật, trong đó có hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông, tránh lãng phí tài sản nhà nước và xã hội.

+ Làm cơ sở để công khai, minh bạch, hiện đại hóa công tác giám sát, cưỡng chế việc chấp hành pháp luật về giao thông đường bộ.

- Tác động về giới: Chính sách không làm ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

- Tác động của thủ tục hành chính: Chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: Đảm bảo tính đồng bộ với hệ thống pháp luật hiện hành, không xung đột, chồng chéo với các đạo luật khác. Phù hợp với xu hướng lập pháp hiện nay của nhiều quốc gia.

4.5. Trên cơ sở đánh giá các phương án nêu trên, cơ quan soạn thảo đề xuất lựa chọn Phương án 1B vì những ưu điểm so với Phương án 1A.

Thẩm quyền ban hành chính sách: Chính sách này sẽ được Quốc hội quy định tại Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

5. Chính sách 5: Chỉ huy, điều khiển giao thông, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ

5.1. Xác định vấn đề

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa quy định cụ thể và đầy đủ về chỉ huy, điều khiển giao thông, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ: Chỉ huy, điều khiển giao thông; giải quyết các tình huống đột xuất gây mất an toàn giao thông đường bộ; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với trường hợp sử dụng đường bộ vào mục đích khác; bảo đảm an toàn giao thông xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; kiến nghị về an toàn giao thông đối với công trình đường bộ đang khai thác sử dụng; các biện pháp giải quyết ùn tắc giao thông; việc vận hành các trung tâm chỉ huy điều khiển giao thông, hệ thống đèn tín hiệu giao thông, về việc kết nối, liên thông, tích hợp giữa trung tâm điều khiển giao thông với trung tâm giám sát, xử lý vi phạm giao thông và trung tâm điều hành, quản lý giao thông.

5.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Khắc phục tồn tại của Luật Giao thông đường bộ năm 2008, quy định cụ thể và đầy đủ về các biện pháp tổ chức, chỉ huy, điều khiển giao thông, giải quyết ùn tắc giao thông để lực lượng chức năng có cơ sở pháp lý rõ ràng, đầy đủ khi tổ chức thực hiện, góp phần giải quyết hiệu quả ùn tắc giao thông đường bộ.

5.3. Phương án lựa chọn

Có 02 phương án như sau:

Phương án 1A: Giữ nguyên hiện trạng.

Phương án 1B: Quy định trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

5.4. Tác động của phương án lựa chọn

5.4.1. Phương án 1A:

a) Tác động tích cực: Không có tác động tích cực.

b) Tác động tiêu cực:

- Tác động về kinh tế - xã hội:

Việc tổ chức giao thông tác động trực tiếp đến trật tự, an toàn giao thông, nếu các bất cập về tổ chức giao thông còn nhiều bất cập chậm được khắc phục

như hiện nay thì hệ lụy là người dân và nhà nước phải gánh chịu vì gây ra tình trạng ùn tắc và tai nạn giao thông, nhiều “điểm đen” về tai nạn giao thông là do việc tổ chức giao thông bất hợp lý từ khâu thiết kế, thi công và điều chỉnh, sửa chữa (vạch sơn, biển báo, dải phân cách, phân chia làn đường, phân đường...).

Ùn tắc giao thông gây ra nhiều hệ lụy cho xã hội, các doanh nghiệp cũng chịu rất nhiều thiệt hại từ vấn nạn ùn tắc gây ra, ảnh hưởng rất nhiều đến hoạt động kinh doanh. Về mặt xã hội, sức khỏe người dân đô thị đang bị ảnh hưởng vì ô nhiễm không khí do khí thải của các phương tiện giao thông gây ra. Một trong những nguyên nhân gây nên ùn tắc giao thông tại các đô thị là các quy định hiện nay trong Luật Giao thông đường bộ và các văn bản dưới luật về tổ chức giao thông, phân làn xe chạy, điều tiết giao thông, đèn tín hiệu ở nút giao nhau còn nhiều bất hợp lý.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

Hành lang pháp lý chưa đầy đủ, thiếu cụ thể cho lực lượng thực thi công vụ thực hiện công tác tổ chức, chỉ huy, điều khiển và giải quyết ùn tắc giao thông đường bộ.

5.4.2. Phương án 1B:

a) Tác động tích cực:

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Giảm thiểu các thiệt hại về kinh tế, xã hội, môi trường thông qua việc xây dựng cơ chế để khắc phục các bất hợp lý về tổ chức giao thông, các “điểm đen” về tai nạn giao thông, các vị trí, đoạn tuyến, khu vực thường xảy ra ùn tắc giao thông.

+ Việc luật hóa các quy định ở các văn bản dưới luật sẽ tạo hành lang pháp lý mới, hiệu lực cao, giúp người dân tiếp cận thông tin dễ dàng hơn và không làm phát sinh chi phí cho người dân và doanh nghiệp.

- Tác động về giới: Chính sách không làm ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

- Tác động của thủ tục hành chính: Chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Các quyền và nghĩa vụ của công dân theo Hiến pháp: Đảm bảo quyền và nghĩa vụ công dân theo quy định của Hiến pháp.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: Tạo sự phù hợp với Công ước Viên 1968 về giao thông đường bộ; phù hợp với các điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia.

b) Tác động tiêu cực: Chưa xác định có tác động tiêu cực trong chính sách.

5.5. Trên cơ sở đánh giá các phương án nêu trên, cơ quan soạn thảo đề xuất lựa chọn Phương án 1B vì những ưu điểm so với Phương án 1A.

Thẩm quyền ban hành chính sách: Chính sách này sẽ được Quốc hội quy định tại Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

6. Chính sách 6: Giải quyết tai nạn giao thông đường bộ

6.1. Xác định vấn đề

Trong hơn 13 năm qua (từ 2009 đến nay), trung bình mỗi năm có gần 10.000 người chết do tai nạn giao thông đường bộ. Theo tổ chức Y tế thế giới (WHO) dự tính, tai nạn giao thông ở Việt Nam gây thiệt hại 2,5% GDP/năm, tương đương mỗi ngày 300-500 tỷ đồng.

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 tuy đã có quy định về trách nhiệm của cá nhân, cơ quan, tổ chức khi xảy ra tai nạn giao thông nhưng chưa đầy đủ, mới dừng lại ở quy định chung mang tính nguyên tắc, khi thực hiện phải dựa vào các thông tư hướng dẫn của nhiều bộ, ngành khác nhau, có những điểm chưa thống nhất nên việc tổ chức thực hiện gặp khó khăn, vướng mắc. Vì vậy, công tác giải quyết tai nạn giao thông đường bộ nếu được quy định đầy đủ, rõ ràng trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ sẽ tạo cơ chế phù hợp, công khai, minh bạch, xác định rõ trách nhiệm, biện pháp giải quyết tai nạn giao thông.

6.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Bảo đảm việc giải quyết tai nạn giao thông được kịp thời, khách quan, chính xác, đúng pháp luật; việc giải quyết tai nạn giao thông phải có sự phối hợp chặt chẽ của các cơ quan, tổ chức, chính quyền địa phương; khắc phục kịp thời hậu quả các vụ tai nạn giao thông; bảo đảm quyền lợi và nghĩa vụ của các bên

có liên quan trong vụ tai nạn.

6.3. Phương án lựa chọn

Có 02 phương án như sau:

Phương án 1A: Giữ nguyên hiện trạng.

Phương án 1B: Quy định trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

6.4. Tác động của phương án lựa chọn

6.4.1. Phương án 1A:

a) Tác động tích cực: Không có tác động tích cực.

b) Tác động tiêu cực:

- Tác động về kinh tế - xã hội:

Tai nạn giao thông nếu không được giải quyết kịp thời sẽ ảnh hưởng đến quyền, lợi ích hợp pháp của người dân, nhiều vụ tai nạn giao thông nếu lực lượng chức năng kịp thời đến hiện trường, sơ, cấp cứu đúng cách thì có thể giảm thiểu thương, vong gây ra cho nạn nhân. Đồng thời, việc giải quyết hậu quả vụ tai nạn giao thông liên quan đến thẩm quyền và trách nhiệm của nhiều cơ quan, tổ chức có liên quan như Công an, Y tế, Bảo hiểm, quản lý đường bộ, đăng kiểm, Ủy ban nhân dân địa phương nơi xảy ra tai nạn, trong khi các quy định hiện nay trong Luật Giao thông đường bộ và các văn bản dưới Luật chưa quy định cơ chế giải quyết vụ tai nạn giao thông một cách rõ ràng, đồng bộ, gây nhiều khó khăn, ảnh hưởng đến quyền lợi hợp pháp của các bên có liên quan trong vụ tai nạn.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

Không có hành lang pháp lý rõ ràng điều chỉnh ở văn bản Luật cho lực lượng thực thi công vụ, các cơ quan, đơn vị, tổ chức liên quan thực hiện công tác giải quyết tai nạn giao thông đường bộ, vì hiện nay công tác điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đang quy định ở các thông tư của một số bộ chuyên ngành, thiếu tính tập trung, thống nhất.

6.4.2. Phương án 1B:

a) Tác động tích cực:

- Tác động về kinh tế - xã hội:

Thông qua công tác giải quyết tai nạn giao thông, kiến nghị các bất hợp lý

là nguyên nhân dẫn đến tai nạn như về tổ chức giao thông, về các yếu tố nhận thức, kiến thức, tâm lý, sức khỏe... của người tham gia giao thông, về các chính sách, quy định của pháp luật, từ đó góp phần phòng ngừa các vụ tai nạn giao thông tương tự xảy ra, góp phần giảm thiệt hại về nguồn nhân lực, về chi phí kinh tế- xã hội cho nhà nước và người dân. Xác định và phân công rõ trách nhiệm giải quyết tai nạn giao thông của các cơ quan có liên quan, như công việc phải giải quyết tại hiện trường, cứu chữa nạn nhân tại cơ sở y tế, giải quyết bồi thường thiệt hại... giúp giải quyết, khắc phục hậu quả vụ tai nạn được nhanh chóng, kịp thời, đảm bảo quyền và lợi ích hợp pháp của các bên có liên quan trong vụ tai nạn.

- Tác động về giới: Chính sách không làm ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

- Tác động của thủ tục hành chính: Chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- + Luật hóa quy định cụ thể về giải quyết tai nạn giao thông đường bộ để tạo hành lang pháp lý ở tầm văn bản luật cho lực lượng thực thi công vụ, các cơ quan, đơn vị, tổ chức có liên quan thực hiện nhiệm vụ. Làm cơ sở để công khai, minh bạch, hiện đại hóa công tác giải quyết tai nạn giao thông đường bộ.

- + Phù hợp với các điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia, đồng thời phù hợp với pháp luật của nhiều quốc gia trên thế giới.

6.5. Trên cơ sở đánh giá các phương án nêu trên, cơ quan soạn thảo đề xuất lựa chọn Phương án 1B vì những ưu điểm so với Phương án 1A.

Thẩm quyền ban hành chính sách: Chính sách này sẽ được Quốc hội quy định tại Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

7. Chính sách 7: Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

7.1. Xác định vấn đề

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định phân công trách nhiệm quản lý nhà nước trật tự, an toàn giao thông đường bộ chưa phù hợp, dẫn đến trách nhiệm về trật tự, an toàn giao thông được cho là trách nhiệm chung, không xác định được bộ, ngành nào chịu trách nhiệm chính trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn

giao thông, dẫn đến vướng mắc trong tổ chức thực hiện, làm giảm hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong công tác này.

7.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Quy định phân công trách nhiệm quản lý nhà nước rõ ràng, rành mạch, cụ thể cho từng bộ, ngành, trong đó xác định Bộ Công an chịu trách nhiệm trước Chính phủ quản lý nhà nước về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Việc phân công trách nhiệm quản lý nhà nước phải tuân thủ các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành, đặc biệt là những văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành về tổ chức bộ máy nhà nước (Luật Tổ chức Chính phủ, Luật Tổ chức chính quyền địa phương) và yêu cầu nhiệm vụ trong tình hình mới, khắc phục những bất cập, hạn chế, nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước và công tác tổ chức thực thi pháp luật, đảm bảo tính chuyên nghiệp, tránh chồng chéo, tạo bước chuyển biến cơ bản, bền vững trong việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đáp ứng yêu cầu thực tiễn đang đặt ra.

7.3. Phương án lựa chọn

Có 02 phương án như sau:

Phương án 1A: Giữ nguyên hiện trạng.

Phương án 1B: Quy định trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

7.4. Tác động của phương án lựa chọn

7.4.1. Phương án 1A:

a) Tác động tích cực: Không có tác động tích cực.

b) Tác động tiêu cực:

Không khắc phục được tình trạng phân công nhiệm vụ chồng chéo; không xác định được bộ, ngành nào chịu trách nhiệm chính, dùn đẩy, né tránh, cục bộ ngành tiếp tục diễn ra làm giảm hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước và công tác tổ chức thực thi pháp luật. Chưa phù hợp với đường lối, quan điểm chỉ đạo của Đảng, Nhà nước: “*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*”.

7.4.2. Phương án 1B:

a) Tác động tích cực:

- Tác động về kinh tế - xã hội: Tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại để nâng cao hiệu quả giải quyết công việc, không tăng biên chế, tổ chức, bộ máy; đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, giảm chi phí cho người dân, doanh nghiệp, nhà nước.

- Tác động về giới: Chính sách không làm ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không phân biệt.

- Tác động của thủ tục hành chính: Chính sách không làm phát sinh thủ tục hành chính.

d) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Đảm bảo phù hợp với Hiến pháp và pháp luật về tổ chức bộ máy.

- Tác động tiêu cực: Chưa xác định có tác động tiêu cực.

7.5. Trên cơ sở đánh giá các phương án nêu trên, cơ quan soạn thảo đề xuất lựa chọn Phương án 1B vì những ưu điểm so với Phương án 1A.

Thẩm quyền ban hành chính sách: Chính sách này sẽ được Quốc hội quy định tại Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ hoặc giao Chính phủ quy định cụ thể.

III. Lấy ý kiến trong quá trình xây dựng Báo cáo đánh giá tác động

Trong quá trình xây dựng Báo cáo đánh giá tác động của dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Bộ Công an đã tiến hành đăng tải dự thảo Báo cáo đánh giá tác động trên Cổng thông tin điện tử Chính phủ và Bộ Công an để lấy ý kiến của Nhân dân theo đúng quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật; tổ chức các hoạt động phục vụ cho việc nghiên cứu xây dựng hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; tổ chức tọa đàm, hội thảo với các chuyên gia, nhà khoa học về các chính sách của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; tham khảo, học hỏi kinh nghiệm của các quốc gia trên thế giới về các chính sách xây dựng Luật.

IV. Giám sát và đánh giá

1. Cơ quan giám sát thực hiện chính sách: Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội, đại biểu Quốc hội.

2. Cơ quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành chính sách: Chính phủ, các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các cơ quan có liên quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành các chính sách này./.

Nơi nhận:

- Thủ tướng Chính phủ;
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Ủy ban Quốc phòng và An ninh của Quốc hội;
- Ủy ban Pháp luật của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ;
- Ban soạn thảo, Tổ biên tập;
- Lưu: VT, C08.

BỘ TRƯỞNG

(Đã ký)

Đại tướng Tô Lâm