|  |  |
| --- | --- |
| QUỐC HỘI KHÓA XIV**UỶ BAN QUỐC PHÒNG VÀ AN NINH** | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do -Hạnh phúc** |
|  |  |
| Số: 1657/BC-UBQPAN14 | *Hà Nội, ngày 14 tháng 9 năm 2020*  |
|   |  |

**BÁO CÁO**

**Thẩm tra sơ bộ dự án Luật Bảo đảm trật tự,**

**an toàn giao thông đường bộ**

Thực hiện sự phân công của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, ngày 07/9/2020, Thường trực Ủy ban Quốc phòng và An ninh (QPAN) đã tổ chức cuộc họp mở rộng để thẩm tra sơ bộ dự án Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ (TTATGTĐB) theo Tờ trình số 399/TTr-CP ngày 04/9/2020 của Chính phủ, kết quả xin báo cáo như sau:

**I. NHỮNG VẤN ĐỀ CHUNG**

**1. Về sự cần thiết ban hành Luật**

Thường trực Ủy ban QPAN nhất trí với sự cần thiết ban hành Luật được nêu trong Tờ trình của Chính phủ và cho rằng:

Luật giao thông đường bộ (GTĐB) năm 2008 có phạm vi điều chỉnh gồm cả hai lĩnh vực là: (1) bảo đảm TTATGTĐB và (2) xây dựng, phát triển, quản lý kết cấu hạ tầng GTĐB, quản lý vận tải đường bộ. Trong đó, hầu hết các hoạt động bảo đảm TTATGTĐB tác động đến quyền con người, quyền công dân mà theo tinh thần của Hiếp pháp thì phải được quy định trong văn bản luật[[1]](#footnote-1); bên cạnh đó, nhiều nội dung về bảo đảm TTATGTĐB nêu trong Công ước viên 1968 về GTĐB chưa được nội luật hóa. Do đó, việc tách bạch rõ ràng hai lĩnh vực này để đưa vào xây dựng hai đạo luật điều chỉnh cụ thể đối với mỗi lĩnh vực là rất cần thiết, sẽ quy định đầy đủ hơn, cụ thể hơn, nhất là đối với lĩnh vực bảo đảm TTATGTĐB.

Trong lĩnh vực bảo đảm TTATGTĐB đang tồn tại, nảy sinh nhiều vấn đề bất cập, nhất là việc quản lý phương tiện và người điều khiển phương tiện tham gia GTĐB[[2]](#footnote-2); tình hình tai nạn GTĐB và ùn tắc giao thông đường bộ đang là vấn đề bức xúc của toàn xã hội[[3]](#footnote-3); công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm còn chồng chéo, nhiều cơ quan quản lý và thực hiện… đòi hỏi phải hoàn thiện hệ thống pháp luật về bảo đảm TTATGTĐB. Việc xây dựng Luật trên nhằm triển khai thực hiện chỉ đạo của Ban Bí thư (tại Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 và Kết luận số 45-KL/TW ngày 01/02/2019 của Ban Bí thư)[[4]](#footnote-4) và Chính phủ đã giao Bộ Công an chủ trì xây dựng Luật trên (tại Nghị quyết số 07/NQ-CP ngày 17/02/2020 của Chính phủ).

**2. Về thời điểm trình, thông qua dự án Luật**

Thường trực Ủy ban QPAN thấy rằng, dự án Luật GTĐB (sửa đổi) đã được Quốc hội quyết định đưa vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2020[[5]](#footnote-5), sẽ được trình Quốc hội cho ý kiến tại kỳ họp thứ 10 và xem xét, thông qua tại kỳ họp thứ 11. Cả hai dự án Luật này có tác động qua lại lẫn nhau, đều thuộc lĩnh vực GTĐB, đều có nhiều nội dung được kế thừa, phát triển từ quy định của Luật GTĐB năm 2008, nên xem xét cùng thời điểm cả hai dự án Luật trên sẽ thuận lợi trong việc tách bạch phạm vi điều chỉnh, tách bạch nội dung của hai dự thảo Luật này cho rõ ràng, không để chồng lấn, trùng lặp.

Do đó, Thường trực Ủy ban QPAN đề nghị Ủy ban Thường vụ Quốc hội cho bổ sung dự án Luật Bảo đảm TTATGTĐB vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh của Quốc hội, trình Quốc hội cho ý kiến tại kỳ họp thứ 10, thông qua tại kỳ họp thứ 11 (cùng với thời điểm trình dự án Luật GTĐB (sửa đổi)). Bên cạnh đó, có ý kiến cho rằng kỳ họp thứ 11 là kỳ họp cuối nhiệm kỳ, mang tính tổng kết, thời gian ngắn, khối lượng nội dung của 2 luật trên lớn, nên đề nghị lùi thời điểm thông qua cả 02 dự án Luật trên sang kỳ họp thứ 2 Quốc hội khóa XV để có thời gian nghiên cứu kỹ lưỡng. Đây là vấn đề lớn, đề nghị Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định.

**3. Sự phù hợp của nội dung dự thảo Luật với chủ trương, đường lối của Đảng; tính hợp hiến, tính thống nhất với hệ thống pháp luật; tính tương thích với điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên; tính khả thi của các quy định trong dự thảo Luật**

Thường trực UBQPAN nhận thấy, nội dung dự thảo Luật cơ bản phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng có liên quan đến TTATGTĐB; bảo đảm tính hợp hiến, tính thống nhất với hệ thống pháp luật và bảo đảm tính khả thi; đã nội luật hóa đa số các quy định trong Công ước viên 1968 về GTĐB và bảo đảm tính tương thích với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

Tuy nhiên, đề nghị cơ quan soạn thảo tiếp tục rà soát kỹ lưỡng các nghị quyết, chỉ thị của Đảng, chính sách, pháp luật của Nhà nước, các điều ước quốc tế có liên quan[[6]](#footnote-6), nghiên cứu thực tiễn… để hoàn thiện dự thảo Luật. Trong đó, chú ý tập trung rà soát, đối chiếu với dự thảo Luật GTĐB (sửa đổi) để bảo đảm tính thống nhất không chồng chéo, phân định, tách bạch rõ ràng phạm vi và nội dung được điều chỉnh, nhất là về quản lý nhà nước và nhiệm vụ, quyền hạn của các cơ quan, lực lượng chức năng.

**4. Về hồ sơ dự án Luật**

Thường trực UBQPAN nhận thấy, hồ sơ dự án Luật được gửi đến cơ quan chủ trì thẩm tra chậm so với tiến độ chuẩn bị phục vụ Phiên họp thứ 48 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội. Tuy nhiên, hồ sơ dự án Luật đã được Chính phủ, cơ quan soạn thảo tích cực, chủ động, quyết tâm xây dựng, hoàn thiện, bảo đảm chất lượng các loại tài liệu theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, đủ điều kiện để trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội thảo luận, cho ý kiến tại phiên họp thứ 48 và trình Quốc hội tại kỳ họp thứ 10.

Bên cạnh đó, đề nghị cơ quan soạn thảo tiếp tục rà soát để hoàn chỉnh nội dung trong Tờ trình, các Báo cáo đánh giá tác động, Báo cáo tổng kết thi hành pháp luật cho đầy đủ, lô gíc, chặt chẽ, thuyết phục hơn, tập trung vào các chính sách và nội dung đã được điều chỉnh trong dự thảo Luật. Trong dự thảo Luật quy định mới về nhiệm vụ quản lý GPLX của Bộ Công an (trước đây thuộc Bộ Giao thông vận tải), nhưng còn thiếu đánh giá, dự kiến về nguồn nhân lực, tài chính để thi hành Luật. Báo cáo tổng kết 10 năm thi hành Luật GTĐB năm 2008 về TTATGTĐB vẫn đang đề cập chung về lĩnh vực GTĐB, cần bóc tách, làm rõ kết quả đạt được, hạn chế, khó khăn, vướng mắc về TTATGTĐB.

**II. CÁC NỘI DUNG CỤ THỂ CỦA DỰ THẢO LUẬT**

**1. Về phạm vi điều chỉnh**

- Đa số ý kiến nhất trí với phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật, vì cho rằng các nội dung nêu tại Điều 1 đều thuộc lĩnh vực bảo đảm TTATGTĐB.

- Có ý kiến đề nghị phân định rõ ràng hơn nữa về phạm vi, nội dung điều chỉnh giữa dự thảo Luật này với dự thảo Luật GTĐB (sửa đổi), nhất là các quy định về hệ thống báo hiệu GTĐB, phương tiện tham gia GTĐB, tổ chức an toàn GTĐB.

- Có ý kiến đề nghị cân nhắc một số nội dung làm thay đổi trách nhiệm đang thực hiện như quy định thẩm quyền quản lý đào tạo, sát hạch, cấp GPLX chuyển từ Bộ Giao thông vận tải sang Bộ Công an; lược bỏ thẩm quyền tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về TTATGTĐB của Thanh tra Giao thông.

Thường trực Ủy ban QPAN cơ bản nhất trí với các ý kiến trên và đề nghị tiếp tục rà soát phạm vi, nội dung điều chỉnh của dự thảo Luật Bảo đảm TTATGTĐB và dự thảo Luật GTĐB (sửa đổi) để hoàn thiện, bảo đảm mối quan hệ hài hòa, thống nhất giữa hai Luật này, không để chồng chéo, trùng lắp; phân định rõ ràng hơn trách nhiệm quản lý nhà nước và tránh nhiệm thực thi của các cơ quan, lực lượng chức năng để bảo đảm hiệu lực, hiệu quả, đúng với chức năng, nhiệm vụ và lĩnh vực phụ trách.

Về thẩm quyền quản lý đào tạo, sát hạch, cấp GPLX, Thường trực Ủy ban QPAN thấy rằng:

Từ năm 2001 đến nay, công tác đào tạo, sát hạch, cấp GPLX đã được quy định trong Luật GTĐB (2001 và 2008) và được thực hiện ổn định. Bộ Giao thông vận tải đã cơ bản thực hiện tốt công tác quản lý nhà nước về hoạt động này; phối hợp với các bộ, ngành liên quan xây dựng hệ thống văn bản quy phạm pháp luật; thực hiện các giải pháp để nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch, cấp GPLX; bên cạnh đó, vẫn còn một số bất cập về chất lượng đào tạo, công tác thanh tra, kiểm tra, giám sát và theo dõi thi hành pháp luật về an toàn giao thông đối với người lái xe[[7]](#footnote-7).

Quản lý đào tạo, sát hạch, cấp GPLX thuộc phạm vi quản lý người điều khiển phương tiện giao thông (kiến thức pháp luật, kỹ năng điều khiển và ý thức chấp hành pháp luật của người lái xe), liên quan trực tiếp đến TTATGTĐB, nên khi tách ra thành hai luật thì nội dung trên thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Bảo đảm TTATGTĐB là phù hợp; đồng thời, giao Bộ Công an để thống nhất quản lý về phương tiện và người tham gia giao thông; quản lý hành vi chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông một cách xuyên suốt, chặt chẽ từ khâu đào tạo, sát hạch, cấp GPLX và sau khi được cấp GPLX.

Nội dung này cũng đã được Chính phủ thảo luận và thống nhất quy định trong dự thảo Luật Bảo đảm TTATGTĐB; tuy nhiên, có ý kiến đề nghị xây dựng 02 phương án: quy định Luật này (phương án 1) hoặc quy định trong Luật GTĐB sửa đổi (phương án 2). Bản chất của vấn đề là xác định Bộ nào quản lý nhà nước về đào tạo, sát hạch, cấp, đổi và thu hồi GPLX và Bộ Giao thông vận tải đã thống nhất trình Quốc hội phương án 1[[8]](#footnote-8). Thường trực Ủy ban nhất trí với phương án 1 mà Chính phủ đã thống nhất và giao Bộ Công an quản lý nhà nước nội dung nêu trên, vì nội dung này thuộc thẩm quyền phân công của Chính phủ. Tuy nhiên, có ý kiến đề nghị Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải báo cáo với Ủy ban Thường vụ Quốc hội về tổ chức biên chế, kinh phí thực hiện, tính hiệu quả của cả 2 phương án nêu trên và kinh nghiệm các nước quản lý nội dung này. Đây là vấn đề lớn còn có ý kiến khác nhau, đề nghị Ủy ban Thường vụ Quốc hội cho ý kiến chỉ đạo.

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

- Một số ý kiến nhất trí với Chương II của dự thảo Luật đã quy định tương đối đầy đủ về quy tắc GTĐB, đã nội luật hóa cơ bản các quy định trong Công ước viên 1968 về GTĐB.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định về ý nghĩa pháp lý của biển báo hiệu, vạch kẻ đường và các dấu hiệu khác trên mặt đường để người tham gia giao thông dễ nhận biết; bổ sung quy định lái xe khi gặp vật cản, cột đỡ và các thiết bị được lắp đặt trên phần đường xe chạy mà phương tiện của mình đang lưu thông nhằm nội luật hóa Điều 22 của Công ước viên 1968 về GTĐB; bổ sung quy định cụ thể về tốc độ tối đa, tối thiểu cho phép xe cơ giới tham gia giao thông, tốc độ của các loại xe cơ giới trên đường cao tốc và khoảng cách an toàn giữa hai xe khi tham gia giao thông; đề nghị cân nhắc điểm c khoản 1 Điều 10 quy định người đi bộ tự chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn khi qua đường, vì cho rằng Nhà nước có trách nhiệm bảo đảm TTATGTĐB nói chung, tổ chức phần đường dành cho người đi bộ qua đường nói riêng.

Thường trực Ủy ban QPAN nhất trí với các ý kiến trên, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, bổ sung, chỉnh lý dự thảo Luật cho phù hợp. Còn các quy định cụ thể về tốc độ và khoảng cách an toàn giữa hai xe khi tham gia giao thông thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật GTĐB (sửa đổi), vì tốc độ thiết kế được xác định trong giai đoạn đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường bộ nhằm bảo đảm cho phương tiện vận hành an toàn và tốc độ thiết kế của đường bộ được dùng để tính toán các chỉ tiêu kỹ thuật chủ yếu của đường bộ trong điều kiện khó khăn.

**3. Về phương tiện tham gia giao thông đường bộ (Mục 1 Chương III)**

- Có ý kiến cho rằng, việc cấp, thu hồi giấy chứng nhận đăng ký, biển số tại các Điều 34, 35 và 36 là việc đăng ký tài sản (Điều 106 Bộ luật Dân sự năm 2015) nên không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật này; đề nghị tách bạch các quy định về phương tiện GTĐB tại Mục 1 Chương III của Luật này và Chương III của Luật GTĐB (sửa đổi).

- Có ý kiến đề nghị cân nhắc việc đấu giá biển số xe, vì cho rằng biển số xe dùng để kiểm soát xe cơ giới và gắn liền với xe, sau khi thực hiện đấu giá (bán, mua) trở thành tài sản thuộc sở hữu của cá nhân hoặc tổ chức, sẽ làm thay đổi bản chất của biển số xe. Ý kiến khác tán thành với việc đấu giá biển số xe, nhưng đề nghị bổ sung các quy định về trường hợp, phương thức thực hiện đấu giá, việc sử dụng, quản lý, cấp đổi, thu hồi biển số xe được cấp qua đấu giá… đồng thời giao Chính phủ quy định cụ thể về vấn đề này.

Thường trực Ủy ban QPAN thấy rằng, việc cấp, thu hồi giấy chứng nhận đăng ký, biển số xe vừa để quản lý tài sản, vừa phục vụ công tác bảo đảm TTATGT, bảo đảm điều kiện của phương tiện khi tham gia giao thông, do lực lượng Cảnh sát giao thông thực hiện[[9]](#footnote-9) nên quy định các nội dung trên trong dự thảo Luật này là phù hợp. Tại Mục 1 Chương III Luật này và Chương III Luật GTĐB (sửa đổi) cùng quy định về phương tiện GTĐB, nhưng điều chỉnh các nội dung khác nhau, thuộc phạm vi điều chỉnh của cả hai luật. Trong đó, Luật này quy định về điều kiện, đăng ký, quản lý phương tiện GTĐB, còn Luật GTĐB (sửa đổi) quy định về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện GTĐB. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo tiếp tục nghiên cứu để tách bạch rõ hơn về nội dung, tên mục, tên chương trong hai dự thảo Luật; đồng thời, nghiên cứu ý kiến nêu trên về cấp biển số xe thông qua đấu giá để tiếp thu vào dự thảo Luật này cho phù hợp.

**4. Về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ (Mục 2 Chương III)**

- Có ý kiến cho rằng, dự thảo Luật do Chính phủ trình chia GPLX thành 11 hạng khác nhau thay vì 15 hạng như hiện nay, trong đó có 11 loại GPLX bị thay đổi, sẽ làm ảnh hưởng đến quyền lợi của người lái xe.

- Có ý kiến đề nghị cân nhắc tính khả thi của việc trừ điểm GPLX; có ý kiến cho rằng, việc tính điểm nên áp dụng đối với người lái xe, còn GPLX là một loại giấy tờ, không có điểm; có ý kiến đề nghị bổ sung quy định học lại các nội dung đã phạm lỗi khi GPLX bị trừ đến một số điểm nhất định; ý kiến khác đề nghị quy định trừ điểm GPLX là một hình thức xử phạt bổ sung trong Luật Xử lý vi phạm hành chính.

Thường trực Ủy ban QPAN đề nghị nghiên cứu các ý kiến trên, đồng thời cho rằng: Việc phân 11 hạng GPLX là thống nhất với Công ước viên 1968 về GTĐB[[10]](#footnote-10). Trong dự thảo Luật đã có điều khoản chuyển tiếp, quy định 9 loại GPLX được cấp theo Luật GTĐB năm 2008 còn thời hạn thì vẫn có hiệu lực (khoản 3 Điều 72), trường hợp cấp lại thì cấp theo quy định mới (khoản 2 Điều 72). Do đó, quy định mới này không ảnh hưởng đến quyền lợi của người đã được cấp GPLX.

Quy định mới về điểm của GPLX và trừ điểm, phục hồi điểm của GPLX nhằm bổ sung biện pháp quản lý và chế tài trong quản lý đối với GPLX, có sự tham khảo kinh nghiệm pháp luật, kinh nghiệm thực tiễn của một số nước (như Trung Quốc, Hoa Kỳ, Anh, Pháp, Italia…). Quy định như vậy nhằm mục đích gắn việc quản lý GPLX với quản lý vi phạm của người tham gia giao thông. Do đó, việc bổ sung quy định trên trong Luật này và xác định hình thức xử phạt bổ sung trong Luật Xử lý vi phạm hành chính là hợp lý. Tuy nhiên, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu cách trừ điểm cho phù hợp với đối tượng, hành vi và bảo đảm tính khả thi; đồng thời, hạn chế lạm dụng quy định.

**5. Về thực thi pháp luật trong phát hiện, xử lý vi phạm về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Chương VI)**

- Có ý kiến tán thành với dự thảo Luật quy định huy động các lực lượng Cảnh sát khác, Công an xã tham gia tuần tra, kiểm soát trong trường hợp cần thiết và không quy định thẩm quyền tuần tra, kiểm soát, dừng phương tiện giao thông của Thanh tra giao thông. Tuy nhiên, đề nghị xác định rõ trong hoạt động này thì lực lượng Cảnh sát giao thông phải chịu trách nhiệm chính; đồng thời, quy định cụ thể các trường hợp huy động, lực lượng được huy động, trách nhiệm, thẩm quyền của lực lượng được huy động. Vì cho rằng, thực tế trong thời gian qua, một số lực lượng độc lập tổ chức tuần tra, kiểm soát và lập biên bản xử phạt vi phạm hành chính về TTGTĐB[[11]](#footnote-11) mà không có sự tham gia của Cảnh sát giao thông dẫn đến sự chồng chéo về nhiệm vụ, có thể vi phạm Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương[[12]](#footnote-12), làm ảnh hưởng đến niềm tin của người dân vào lực lượng thi hành nhiệm vụ.

- Có ý kiến đề nghị bổ sung quy định cụ thể, rõ ràng về quản lý, sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGTĐB, trung tâm chỉ huy, điều khiển giao thông, vì Tờ trình đã nêu[[13]](#footnote-13) nhưng dự thảo Luật còn thiếu; bổ sung quy định việc lắp đặt, quản lý, sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ để bảo đảm TTATGT (không chỉ trang bị thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ cho Cảnh sát giao thông để phục vụ tuần tra, kiểm soát), vì các nội dung này khi thực hiện sẽ tác động, ảnh hưởng trực tiếp tới quyền con người, quyền công dân.

Thường trực Ủy ban QPAN đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu các ý kiến trên để tiếp thu, hoàn thiện dự thảo Luật cho phù hợp.

**6. Về trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Chương VII)**

- Một số ý kiến nhất trí quy định trách nhiệm của Bộ Công an tại Điều 63 và đề nghị bổ sung các trách nhiệm cụ thể của Bộ Giao thông vận tải tại Điều 64, vì cho rằng đây là một trong những bộ liên quan trực tiếp đến hoạt động bảo đảm TTATGTĐB.

- Có ý kiến cho rằng, tên Chương VII là trách nhiệm quản lý nhà nước về TTATGTĐB, nhưng tại các Điều 67, 68, 69 và 70 lại quy định về trung tâm chỉ huy giao thông, cơ sở dữ liệu dùng chung, kinh phí bảo đảm và chính sách hợp tác quốc tế dẫn đến sự thiếu thống nhất, nên đề nghị điều chỉnh tên Chương, bố cục của Chương và nội dung các điều luật nêu trên cho phù hợp, thống nhất.

Thường trực Ủy ban QPAN đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu các ý kiến trên để tiếp thu, hoàn thiện dự thảo Luật cho phù hợp.

**7. Các nội dung khác**

- Có ý kiến cho rằng Điều 5 còn thiếu quy định tuyên truyền, giáo dục cá biệt; Điều 6 còn thiếu quy định cấm đối với người thi hành nhiệm vụ như người có trách nhiệm, thẩm quyền trong chỉ huy, điều khiển giao thông, giải quyết tai nạn giao thông, đào tạo, sát hạch, cấp GPLX, đăng ký phương tiện...; Chương IV còn thiếu quy định về trách nhiệm, thẩm quyền chỉ huy, điều khiển giao thông và phân cấp trách nhiệm giải quyết ùn tắc GTĐB.

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

- Có ý kiến đề nghị rà soát dự thảo Luật để hạn chế ủy quyền quy định chi tiết[[14]](#footnote-14) các nội dung cơ bản, quan trọng, liên quan trực tiếp tới quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của tổ chức, cá nhân; đối với các nội dung đang được điều chỉnh trong các văn bản dưới luật đã thực hiện ổn định thì nên đưa vào dự thảo Luật.

Thường trực Ủy ban QPAN đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu các ý kiến trên và tiếp tục rà soát, chỉnh sửa về từ ngữ và kỹ thuật văn bản cho phù hợp.

*Trên đây là Báo cáo thẩm tra sơ bộ dự án Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thong, Thường trực Ủy ban Quốc phòng và An ninh xin trân trọng báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội.*

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***- UBTVQH;- Chính phủ;- Bộ công an (BST dự án Luật);- HĐDT, các UB của QH;- Thành viên UBQPAN;- Lưu HC, QPAN;Epas:67152  | **TM. ỦY BAN QUỐC PHÒNG VÀ AN NINH****CHỦ NHIỆM***(Đã ký)***Võ Trọng Việt** |

1. Trong đó, một số hoạt động chưa được điều chỉnh bằng luật như: về điều kiện, đăng ký, quản lý phương tiện GTĐB; về sát hạch, cấp giấp phép lái xe (GPLX); về biện pháp tổ chức, chỉ huy, điều khiển giao thông, giải quyết ùn tắc giao thông, giải quyết tai nạn giao thông, giám sát giao thông… [↑](#footnote-ref-1)
2. Ý thức chấp hành pháp luật về TTATGTĐB của người dân vẫn còn hạn chế, tình trạng coi thường pháp luật, vi phạm pháp luật diễn ra còn nhiều; thực trạng phương tiện tham gia giao thông rất đa dạng, tăng cao về số lượng, công tác quản lý gặp nhiều khó khăn. [↑](#footnote-ref-2)
3. Theo Báo cáo số 341/BC-CP ngày 21/7/2020 của Chính phủ thì từ năm 2016-2019, trung bình mỗi năm xảy ra khoảng 20.000 vụ tai nạn giao thông làm khoảng 8.000 người chết (năm 2016, toàn quốc xảy ra 21.589 vụ tai nạn giao thông, làm chết 8.685 người; năm 2017, toàn quốc xảy ra 20.080 vụ tai nạn giao thông, làm chết 8.279 người; năm 2018, toàn quốc xảy ra 18.738 vụ tai nạn giao thông, làm chết 8.248 người; năm 2019, toàn quốc xảy ra 17.626 vụ tai nạn giao thông, làm chết 7.624 người). Trong đó, tai nạn GTĐB chiếm hơn 95% trong tổng số vụ, số người chết, số người bị thương do tai nạn giao thông nói chung. [↑](#footnote-ref-3)
4. Theo Chỉ thị số 18-CT/TW, ngày 04/9/2012, của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGTĐB, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông và 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 đã xác định:*“Tiến hành rà soát, sửa đổi, bổ sung để hoàn thiện hệ thống pháp luật về trật tự, an toàn giao thông phù hợp với tình hình mới”.* [↑](#footnote-ref-4)
5. Nghị quyết số 106/2020/QH14 ngày 10 tháng 6 năm 2020 của Quốc hội về Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2021, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2020. [↑](#footnote-ref-5)
6. Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGTĐB, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông và Kết luận số 45-KL/TW ngày 01/02/2019 Ban Bí thư về tiếp tục đẩy mạnh thực hiện có hiệu quả Chỉ thị số 18-CT/TW; Hiến pháp năm 2013, Luật GTĐB năm 2008, Bộ luật Hình sự, Luật Xử lý vi phạm hành chính, Bộ luật Dân sự, Luật Kinh doanh bảo hiểm, Luật Công an nhân dân… cùng các văn bản hướng dẫn thi hành; Công ước viên 1968 về GTĐB và Công ước viên 1968 về biển báo và tín hiệu đường bộ. [↑](#footnote-ref-6)
7. Theo Báo cáo số 10303/BC-BGTVT ngày 30/10/2019 của Bộ Giao thông vận tải: *“Chất lượng đào tạo tại một số cơ sở đào tạo lái xe chưa cao, đội ngũ giáo viên một số nơi còn hạn chế về nghiệp vụ; công tác thanh, kiểm tra giám sát về đào tạo, sách hạch cấp GPLX tại một số địa phương còn hạn chê. Chưa thực hiện tốt công tác tuyên truyền giáo dục và theo dõi thi hành pháp luật về an toàn giao thông đối với lái xe”.* [↑](#footnote-ref-7)
8. Tại văn bản số 8745 ngày 04/9/2020 của Bộ Giao thông vận tải về việc hoàn thiện dự thảo Luật GTĐB (sửa đổi) và Luật Bảo đảm TTATGTĐB gửi kèm theo Tờ trình số 399/TTr-CP ngày 04/9/2020 của Chính phủ. [↑](#footnote-ref-8)
9. Theo quy định tại [Thông tư 15/2014/TT-BCA ngày 04/4/2014 của Bộ Công an quy định về đăng ký xe](https://luatvietnam.vn/giao-thong/thong-tu-15-2014-tt-bca-bo-cong-an-86707-d1.html#noidung), được sửa đổi bởi Thông tư số 64/2017/TT-BCA ngày 28/12/2017 của Bộ Công an. [↑](#footnote-ref-9)
10. Việt Nam tham gia Công ước này từ năm 2015 với điều kiện là trong vòng 5 năm, Việt Nam phải điều chỉnh hạng GPLX phù hợp với hạng quy định tại Công ước; nếu không sẽ dẫn đến GPLX của Việt Nam không được các nước tham gia Công ước công nhận và người Việt Nam sử dụng GPLX tại các nước thành viên của Công ước cũng không được công nhận. [↑](#footnote-ref-10)
11. Như Thanh tra Giao thông, Cảnh sát trật tự, Cảnh sát cơ động, Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự, an toàn xã hội, Công an phường… [↑](#footnote-ref-11)
12. Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương (NQ Hội nghị lần thứ sáu Ban Chấp hành Trung ương khóa XII) một số vấn đề tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả đã xác định quan điểm, nguyên tắc là *“một cơ quan thực hiện nhiều việc và một việc chỉ giao cho một cơ quan chủ trì thực hiện và chịu trách nhiệm chính”*; nhiệm vụ, giải pháp là *“Rà soát, bổ sung, hoàn thiện chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, mối quan hệ công tác giữa các tổ chức trong hệ thống chính trị, khắc phục tình trạng trùng lắp, chồng chéo để một tổ chức, một người có thể đảm nhiệm nhiều việc, nhưng một việc chỉ do một tổ chức, một người chủ trì và chịu trách nhiệm chính”*. [↑](#footnote-ref-12)
13. Tờ trình đã nêu lý do *“Chưa có chính sách cụ thể, rõ ràng về quản lý, sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGTĐB, trung tâm chỉ huy, điều khiển giao thông và chưa xác định cơ quan chịu trách nhiệm chính trong công tác này, dẫn đến đầu tư ứng dụng công nghệ thiếu đồng bộ, chưa đáp ứng yêu cầu trong tình hình mới”.* [↑](#footnote-ref-13)
14. Trong dự thảo Luật có 26 nội dung ủy quyền quy định chi tiết, gồm: 10 nội dung giao Chính phủ quy định; 07 nội dung giao Bộ trưởng Bộ Công an quy định; 06 nội dung giao Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quy định; 01 nội dung giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định; 02 nội dung giao Bộ trưởng Bộ Y tế quy định. [↑](#footnote-ref-14)