|  |  |
| --- | --- |
| QUỐC HỘI KHÓA XV  **ỦY BAN QUỐC PHÒNG VÀ AN NINH** | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
|  |  |
|  | *Hà Nội, ngày 22 tháng 3 năm 2024* |

**BÁO CÁO (TÓM TẮT)**

**Một số vấn đề lớn của dự thảo Luật Trật tự,**

**an toàn giao thông đường bộ**

Kính gửi: Các vị đại biểu Quốc hội hoạt động chuyên trách,

Thực hiện phân công của Ủy ban Thường vụ Quốc hội (UBTVQH) về Kế hoạch tổ chức Hội nghị đại biểu Quốc hội (ĐBQH) hoạt động chuyên trách, ngày 22/3/2024, Thường trực Ủy ban Quốc phòng và An ninh (UBQPAN) đã có báo cáo đầy đủ số 1751/BC-UBQPAN15 về một số vấn đề lớn của dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (TTATGTĐB) gửi các ĐBQH hoạt động chuyên trách tiếp tục thảo luận, đóng góp ý kiến. Thường trực UBQPAN xin báo cáo tóm tắt như sau:

**1. Về phạm vi điều chỉnh**

*-* *Nhiều ĐBQH đề nghị tiếp tục rà soát các nội dung trong dự thảo Luật TTATGTĐB và dự thảo Luật Đường bộ để tránh trùng lặp, chồng chéo và nếu quy định dẫn chiếu phải bảo đảm chính xác.*

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, Thường trực UBQPAN đã phối hợp với Cơ quan soạn thảo rà soát, bổ sung, chỉnh lý tại các điều có liên quan trong dự thảo Luật.

- *Có ý kiến đề nghị chuyển toàn bộ các quy định về hoạt động vận tải đường bộ trong dự thảo Luật Đường bộ sang quy định trong dự thảo Luật này.* *Có ý kiến đề nghị chuyển các chương III, IV và V của dự thảo Luật này sang dự thảo Luật Đường bộ; đề nghị quy định về giao thông thông minh thống nhất trong một luật.*

Thường trực UBQPAN thấy rằng, nội dung về hoạt động vận tải đường bộ gồm các quy định mang tính kinh tế - kỹ thuật như vận tải hành khách, vận tải hàng hóa, vận tải đa phương thức, các dịch vụ hỗ trợ vận tải cần được quy định trong dự thảo Luật Đường bộ; còn các quy định về bảo đảm TTATGTĐB trong hoạt động vận tải cần được quy định trong dự thảo Luật TTATGTĐB là phù hợp, rõ ràng.

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

Đối với hạ tầng giao thông thông minh (các công trình hạ tầng kỹ thuật và trung tâm quản lý hệ thống giao thông thông minh) là các yếu tố tĩnh cần được điều chỉnh trong dự thảo Luật Đường bộ; còn các nội dung về phương tiện giao thông thông minh, bảo đảm TTATGTĐB đối với phương tiện giao thông thông minh là các yếu tố động, cần được điều chỉnh trong dự thảo Luật TTATGTĐB.

**2. Về cấm hành vi điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn**

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

*- Về ưu điểm:* Quy định trên kế thừa từ Luật GTĐB năm 2008 và thống nhất với quy định tại khoản 6 Điều 5 của Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019. Quy định trên đã được thực tiễn kiểm nghiệm phát huy kết quả tốt và số vụ tai nạn liên quan đến rượu bia đã giảm rõ rệt. Mục đích của quy định cấm này nhằm phòng ngừa, làm giảm những rủi ro, thiệt hại tiềm tàng do việc sử dụng rượu, bia mà điều khiển phương tiện giao thông gây ra, được các nhà khoa học ủng hộ. Đến nay, quy định cấm trên đã đi vào cuộc sống, được đông đảo người dân đồng tình thực hiện và đang từng bước hình thành văn hóa “đã uống rượu, bia không lái xe”. Về nồng độ cồn nội sinh phát hiện qua hơi thở, đến thời điểm hiện nay chưa có căn cứ rõ ràng, có thể kiểm tra lại qua xét nghiệm máu để không làm sai lệnh kết quả xử lý.

*- Về hạn chế:* Việc quy định cấm tuyệt đối nồng độ cồn như vậy tác động, ảnh hưởng nhất định đến một số hoạt động văn hóa, lễ hội truyền thống của một số địa phương và thói quen sử dụng rượu, bia của một bộ phận người dân Việt Nam; giảm sức tiêu thụ đồ uống có cồn, từ đó làm ảnh hưởng nhất định các hoạt động sản xuất, nhập khẩu, phân phối, cung ứng, tiêu thụ rượu, bia của nước ta.

*\* Một số ĐBQH đề nghị đưa ra mức giới hạn thấp nhất về nồng độ cồn trong máu và hơi thở đối với người điều khiển phương tiện tham gia giao thông.*

*- Về ưu điểm:* Đáp ứng được nhu cầu của một bộ phận người dân, tạo điều kiện thuận lợi hơn cho người đã sử dụng rượu, bia được điều khiển phương tiện tham gia giao thông; không làm ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất, nhập khẩu, phân phối, cung ứng, tiêu thụ rượu, bia, nguồn thu ngân sách của Nhà nước ta; không tác động lớn đến lao động, thu nhập của những người làm việc tại các cơ sở sản xuất, kinh doanh đồ uống có cồn; tạo điều kiện phát triển ngành kinh doanh dịch vụ ẩm thực, ăn uống. Quy định ngưỡng giới hạn nồng độ cồn cho phép đối với người điều khiển phương tiện tham gia GTĐB cũng tương đồng với quy định của nhiều nước trên thế giới.

*- Về hạn chế:* Làm tăng số vụ tai nạn giao thông, kéo theo làm tăng hậu quả, thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra như các thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản của người điều khiển phương tiện, người tham gia giao thông khác. Khó bảo đảm tính khả thi khi người uống rượu, bia không thể biết lúc nào đến ngưỡng để dừng lại.

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

***- Phương án 1:*** Quy định cấm hành vi điều khiển phương tiện tham gia GTĐB mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn(kế thừa theo quy định tại khoản 6 Điều 5 Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019, áp dụng đối với tất cả các loại phương tiện giao thông đường bộ).

***- Phương án 2:*** Quy định như Luật GTĐB năm 2008 là cấm: *“Điều khiển xe ô tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn. Điều khiển xe mô tô, xe gắn máy mà trong máu có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililít máu hoặc 0,25 miligam/1 lít khí thở”*. Đồng thời, phải sửa đổi quy định liên quan tại khoản 6 Điều 5 Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019.

Tại phiên họp thứ 31, UBTVQH đã cho ý kiến cụ thể đối với 02 phương án trên và nhất trí đề nghị lựa chọn Phương án 1.

Thường trực UBQPAN trân trọng báo cáo các ĐBQH tham dự Hội nghị ĐBQH chuyên trách và đề nghị các vị ĐBQH thống nhất với Phương án 1 để báo cáo Quốc hội tại kỳ họp thứ 7 là tiếp tục kế thừa quy định hiện hành về việc cấm hành vi điều khiển phương tiện tham gia GTĐB mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn để bảo vệ được nhiều tính mạng, sức khỏe, tài sản cho người dân, bảo vệ nguồn lực cho đất nước, bảo vệ tuổi thọ của giống nòi.

**3. Về bảo vệ trẻ em khi tham gia giao thông đường bộ**

*Một số ĐBQH đề nghị rà soát các quy định có liên quan đến bảo đảm an toàn cho trẻ em khi tham gia giao thông; tham khảo kinh nghiệm quốc tế để quy định về việc sử dụng thiết bị an toàn cho trẻ em được chở trên ô tô; quy định độ tuổi trẻ em khi ngồi trên ô tô phải sử dụng thiết bị an toàn cho phù hợp và có lộ trình thực hiện quy định này.* Có ý kiến đề nghị đối với trẻ em dưới 06 tuổi ngồi sau xe đạp, xe mô tô phải có thiết bị an toàn, ghế dành riêng cho trẻ em; bổ sung quy định trẻ em đi xe đạp tham gia giao thông phải đội mũ bảo hiểm.

Về các ý kiến trên, Thường trực UBQPAN đã phối hợp với Cơ quan soạn thảo tiếp thu, rà soát, bổ sung, chỉnh lý tại các điều luật cụ thể trong dự thảo Luật và có giải trình một số nội dung, theo hướng: (1) Ưu tiên tốt nhất cho việc bảo vệ trẻ em khi tham gia giao thông (khi ngồi trên xe, khi qua đường…); (2) Tham khảo kinh nghiệm quốc tế và quy định về việc sử dụng thiết bị an toàn cho trẻ em khi ngồi trên ô tô, xe máy, xe mô tô mà không có người lớn ngồi cùng bảo đảm phù hợp với thể trạng, nhận thức của trẻ em Việt Nam hiện nay tại khoản 3 Điều 10 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý và thực hiện theo lộ trình sau 01 năm khi Luật có hiệu lực; (3) Việc sử dụng thiết bị an toàn cho trẻ em khi ngồi trên xe ô tô (ghế trẻ em sơ sinh, ghế trẻ em nhỏ, đệm nâng) cần phải căn cứ vào độ tuổi, thể trạng thực tế của mỗi trẻ em và nội dung này giao cho Bộ chức năng ban hành quy chuẩn kỹ thuật về thiết bị an toàn cho trẻ em; đồng thời quy định người được chở trên xe đạp máy, xe đạp điện phải đội mũ bảo hiểm (tại khoản 3 Điều 31 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý) là kế thừa quy định hiện hành và phù hợp với thực tiễn Việt Nam.

**4. Về bổ sung quy định đấu giá biển số xe**

***Đa số ĐBQH đề nghị nghiên cứu, đánh giá kết quả thực hiện để bổ sung vào dự thảo Luật quy định về đấu giá biển số xe ô tô; có ý kiến đề nghị nghiên cứu mở rộng đấu giá với cả biển số xe tải, xe khách và xe mô tô****.*

Thường trực UBQPAN thấy rằng, thực hiện Nghị quyết số 73/2022/QH15 về đấu giá biển số xe ô tô trong thời gian vừa qua đã đem lại kết quả tích cực, chứng minh được tính hiệu quả, tính khả thi của chính sách mới này. Nếu không kịp thời đưa vào dự thảo Luật này mà chờ hết thời gian thực hiện thí điểm mới tiến hành sửa đổi, bổ sung quy định của Luật sẽ gây tốn kém, lãng phí cả về thời gian và ngân sách. Việc mở rộng đấu giá biển số xe đối với xe mô tô, xe gắn máy là rất cần thiết, xuất phát từ nhu cầu của một bộ phận không nhỏ người dân và sẽ tăng thu rất lớn cho ngân sách nhà nước. Tuy nhiên, tại phiên họp thứ 31, UBTVQH đề nghị nghiên cứu kỹ lưỡng việc luật hóa nội dung đấu giá biển số xe; trường hợp luật hóa, cần có báo cáo kết quả thực hiện và đánh giá tác động đối với nội dung này. Thực hiện kết luận của UBTVQH, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Công an báo cáo kết quả thực hiện công tác đấu giá biển số xe ô tô theo Nghị quyết số 73/2022/QH15 của Quốc hội.

Để luật hóa nội dung đấu giá biển số xe theo ý kiến của đa số ĐBQH, Thường trực UBQPAN thiết kế 02 phương án như sau:

***Phương án 1:*** Bổ sung 01 điều vào dự thảo Luật TTATGTĐB (Điều 37 dự thảo Luật đã tiếp thu, chỉnh lý), trên tinh thần kế thừa nội dung của Nghị quyết số 73/2022/QH15 về thí điểm đấu giá biển số xe có điều chỉnh để khắc phục những khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện Nghị quyết trên.

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

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

**5. Về bổ sung quy định về điểm, trừ điểm giấy phép lái xe**

*Nhiều ĐBQH đề nghị bổ sung quy định về điểm, trừ điểm giấy phép lái xe để nâng cao ý thức người lái xe.*

Thường trực UBQPAN thấy rằng quy định điểm, trừ điểm giấy phép lái xe là một biện pháp quản lý nhà nước văn minh, hiện đại, phù hợp với chủ trương phát triển kinh tế số, xã hội số của nước ta. Thường trực UBQPAN đã phối hợp với Cơ quan soạn thảo xây dựng dự thảo Điều 57 về điểm của Giấy phép lái xe. Quy định này sẽ tác động tới hành vi, nâng cao ý thức của người tham gia giao thông, giúp cơ quan quản lý giám sát toàn diện quá trình chấp hành sau vi phạm của người lái xe. Người lái xe vi phạm ở mức độ nghiêm trọng sẽ bị trừ điểm giấy phép lái xe và trong thời hạn 12 tháng không bị trừ điểm khi đang còn điểm sẽ được phục hồi đủ 12 điểm. Trường hợp bị trừ hết điểm, người được cấp giấy phép lái xe phải tham gia kiểm tra kiến thức pháp luật về TTATGTĐB, đạt yêu cầu thì được phục hồi đủ 12 điểm. Đồng thời, giao Chính phủ quy định cụ thể các hành vi vi phạm bị trừ điểm giấy phép lái xe, thẩm quyền trừ điểm, trình tự, thủ tục thực hiện trừ điểm, phục hồi giấy phép lái xe.

Tại phiên họp thứ 31, UBTVQH cơ bản nhất trí với quy định này trong dự thảo Luật. Thường trực UBQPAN kính báo cáo các vị ĐBQH xem xét.

**6. Về quy định các hạng giấy phép lái xe**

***Một số ĐBQH đề nghị quy định chi tiết về hạng giấy phép lái xe trong Luật, không giao Chính phủ quy định chi tiết.***

Tiếp thu ý kiến của các vị ĐBQH, Thường trực UBQPAN đã phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công an xây dựng quy định các hạng giấy phép lái xe tại khoản 1 Điều 54 theo hướng kế thừa các quy định hiện hành của Luật GTĐB năm 2008, nghiên cứu bảo đảm phù hợp với quy định của Công ước viên 1968 về GTĐB; đồng thời, bổ sung điều khoản chuyển tiếp quy định các loại giấy phép lái xe đã cấp theo Luật GTĐB năm 2008 còn thời hạn thì vẫn có hiệu lực; trường hợp cấp lại thì cấp theo quy định mới của Luật này, nên không làm xáo trộn và ảnh hưởng đến quyền lợi của người đã được cấp giấy phép lái xe. Tại phiên họp thứ 31, UBTVQH cơ bản nhất trí với quy định này, Thường trực UBQPAN kính báo cáo các vị ĐBQH xem xét.

**7. Về bổ sung quy định Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ**

*Một số ĐBQH đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định về thành lập Quỹ giảm thiệt hại tai nạn GTĐB để hỗ trợ cho các nạn nhân, người nhà nạn nhân và có cơ chế, chính sách bền vững để tái đầu tư vào việc bảo đảm cho TTATGTĐB****.***

Thường trực UBQPAN thấy rằng, việc thành lập Quỹ này phù hợp với nhu cầu thực tiễn khi có rất nhiều tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước mong muốn được chia sẻ, giúp đỡ, góp phần giảm thiểu các thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra cho con người và xã hội. Nguồn kinh phí xã hội hóa nhằm kịp thời hỗ trợ cho các nạn nhân, gia đình nạn nhân do tai nạn GTĐB gây ra; hỗ trợ cho các tổ chức, cá nhân tham gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ và tổ chức, cá nhân tham gia tuyên truyền giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ mà không được nhà nước bảo đảm kinh phí.

Trên cơ sở đề xuất của Chính phủ, Thường trực UBQPAN đã phối hợp với Cơ quan soạn thảo nghiên cứu, bổ sung Điều 84 quy định về Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn GTĐB với nguyên tắc không được chi trùng với ngân sách nhà nước. Tại phiên họp thứ 31, UBTVQH cơ bản nhất trí với quy định này trong dự thảo Luật. Thường trực UBQPAN kính báo cáo các vị ĐBQH xem xét.

**8.** Ngoài ra, Thường trực UBQPAN đề nghị Chính phủ tiếp tục báo cáo, đánh giá làm rõ hơn chi phí tuân thủ các quy định có liên quan đến việc sử dụng, hướng dẫn sử dụng thiết bị an toàn cho trẻ em tại khoản 3 Điều 10 và phân hạng giấy phép lái xe tại Điều 56.

*Trên đây là Báo cáo tóm tắt một số vấn đề lớn của dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Thường trực UBQPAN xin trân trọng báo cáo các vị ĐBQH xem xét, cho ý kiến.*

|  |  |
| --- | --- |
|  | **THƯỜNG TRỰC ỦY BAN QUỐC PHÒNG VÀ AN NINH** |